



La Paz

2017

Estudio Socio-Económico que determine la factibilidad y en su caso la cuantía de alza de tarifas del Transporte Público en las modalidades de Urbano y Colectivo en la ciudad de La Paz, B.C.S.



MFT Transportes

Dr. Guillermo Sánchez Flores

10/09/2017

ÍNDECE DE CONTENIDO.

1.	ANTECEDENTES DE LA ADJUDICACIÓN DEL ESTUDIO.....	6
1.1.	Documentación entregada para el registro como proveedor del H. XV Ayuntamiento de La Paz:	6
1.2.	Requerimientos que cubrir con el estudio:.....	7
1.3.	Resultado.....	9
2.	MARCO LEGAL O NORMATIVIDAD DEL SECTOR TRANSPORTE EN LAS MODALIDADES DE PASAJE COLECTIVO Y URBANO.	10
2.1.	Gobierno del Estado de Baja California Sur.	10
2.2.	H. XV Ayuntamiento de La Paz.....	13
2.3.	Consejo Municipal de Transporte.....	16
2.4.	Los Concesionarios de Pasaje.	16
1.	LA MOVILIDAD INTEGRAL SUSTENTABLE EN LA PAZ.	19
2.	ANÁLISIS DE CONDICIONES GENERALES DE LAS UNIDADES DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE LA CIUDAD DE LA PAZ.	24
4.1.	Vitrina metodológica de la revisión de unidades del sistema de transporte urbano y colectivo.	80
5.	PADRÓN DE CONCESIONARIOS DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE URBANO Y COLECTIVO DE LA PAZ.	81
6.	ANÁLISIS DE MONITOREO DE RUTAS DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE.....	88
6.1.	Derroteros de rutas.	90
6.2.	Análisis de vialidades, principales y secundarias.	172
6.3.	Monitoreo de rutas.	174
6.4.	Análisis ingresos provenientes del proceso de monitoreo.	196
7.	ANÁLISIS ECONÓMICO.	201
7.1.	Método 1: Costos Unitarios.....	201
7.2.	Método 2: Calculo por la opción de análisis de ingresos y egresos por incrementos en los precios de mercado de bienes y servicios.....	211
8.	ANÁLISIS DEL NIVEL DE INGRESOS Y SEGMENTACIÓN DE LA POBLACIÓN USUARIA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO Y COLECTIVO.	214
8.1.	Criterios de Segmentación.....	214
8.2.	Ingresos de los usuarios entrevistados.	217
8.3.	Datos generales del Municipio de La Paz, Baja California Sur.....	218
9.	ANÁLISIS ENCUESTAS POBLACIÓN OBJETIVO Y UNIDAD DE MUESTREO SEGMENTO USUARIO.....	235
9.1.	Análisis e interpretación de datos del segmento Usuarios.	240

7.2. Nivel de ingresos de la población usuaria.	259
9.2. Vitrina metodológica.	260
9.3. Calidad del Servicio.....	261
10. POBLACIÓN OBJETIVO Y UNIDAD DE MUESTREO SEGMENTO CHOFERES.....	263
10.1. Análisis e interpretación de datos del segmento Choferes.....	266
10.2. Vitrina metodológica.	283
11. POBLACIÓN OBJETIVO Y UNIDAD DE MUESTREO SEGMENTO CONCESIONARIOS.....	284
11.1. Análisis e interpretación de datos del segmento Concesionarios.....	286
11.2. Vitrina metodológica.	305
12. ESTUDIANTES, SOCIEDAD CIVIL Y PERSONAS CON CAPACIDADES DIFERENTES.....	306
12.1. Análisis e interpretación de datos del segmento Estudiantes.	308
12.2. Vitrina metodológica.	328
13. CONCLUSIONES, RECOMENDACIONES E IMPLICACIONES.	329
13.1. Gobierno del Estado:	329
13.2. Ayuntamiento de La Paz:	330
13.3. Concesionarios del servicio público:	331
13.4. Usuarios del servicio público:	338
13.5. Choferes del sistema de transporte:.....	340
13.6. Estudiantes, Sociedad Civil y Personas con Capacidades Diferentes.	342
13.6.1. Estudiantes.	342
13.6.2. Personas con capacidades diferentes.	343
14. PROPUESTA DE CREDENCIALIZACIÓN.....	345
14.1. Ejemplo Credencial estudiante.	356
15. TARIFA SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO Y COLECTIVO DE LA PAZ:.....	357
15.1. Análisis del impacto de combustibles en el servicio.	364
15.2. Análisis de impacto del índice Nacional de Precios al Consumidor.....	366
15.3. Propuesta de sistema tarifario.	371
15.3.1. Tarifa solicitada por los concesionarios.	372
15.3.2. Tarifa relacionada al porcentaje de incremento en combustibles.	372
15.3.3. Tarifa relacionada al porcentaje de incremento en el Índice Nacional de Precios al Consumidor. 373	
15.3.4. Tarifa que están dispuestos a pagar los usuarios del sistema.....	373
15.3.5. Tarifa que están dispuestos a pagar los estudiantes, discapacitados y sociedad civil organizada. 373	

15.3.6.	Tarifa resultante del análisis económico de los ingresos y gastos de los concesionarios, arrojados por el estudio técnico de las tarifas del sistema de transporte urbano y colectivo de los cabos. MÉTODO 1. COSTOS UNITARIOS.	374
15.3.7.	Tarifa resultante del análisis económico de los ingresos y gastos de los concesionarios, arrojados por el estudio técnico de las tarifas del sistema de transporte urbano y colectivo de los cabos. MÉTODO 2. ANÁLISIS DE INGRESOS Y EGRESOS POR INCREMENTOS EN LOS PRECIOS DEL MERCADO DE BIENES Y SERVICIOS.	374
4.	ANÁLISIS DE RUTAS, TIEMPOS DE DEMANDA DEL SERVICIO, FRECUENCIAS.	375
5.	ZONA DE APLICACIÓN DEL ESTUDIO CON MAPEO; CIUDAD DE LA PAZ.	375
6.	ESQUEMAS DE FINANCIAMIENTO AUTOMOTRIZ.	376
6.1.	Información colectiva de las agrupaciones sobreoferta y demanda.	382
7.	Conclusión del estudio técnico para el sistema tarifario.	386

ÍNDICE DE ANEXOS.

- ANEXO 1:**
- a) Ley de Transporte para el Estado de Baja California Sur (texto vigente).
 - b) Reglamento de la Ley de Transporte para el Estado de Baja California Sur (texto vigente).
- ANEXO 2:**
- a) Formato de revisión de unidades del servicio público de transporte de La Paz, B.C.S.
 - b) Formatos aplicados y codificados para su captura en el programa de cómputo establecido para ello.
- ANEXO 3:**
- a) Formato de monitoreo de rutas del servicio público de transporte de La Paz, B.C.S.
 - b) Formatos aplicados y codificados para su captura en el programa de cómputo establecido para ello.
- ANEXO 4:**
- a) Formato de encuestas a los usuarios.
 - b) Formatos aplicados y codificados para su captura en el programa de cómputo establecido para ello.
- ANEXO 5:**
- a) Formato de encuestas a los choferes.
 - b) Formatos aplicados y codificados para su captura en el programa de cómputo establecido para ello.
- ANEXO 6:**
- a) Formato de encuestas a los concesionarios.
 - b) Formatos aplicados y codificados para su captura en el programa de cómputo establecido para ello.
- ANEXO 7:**
- a) Formato de encuestas a los estudiantes y sociedad civil organizada.
 - b) Formatos aplicados y codificados para su captura en el programa de cómputo establecido para ello.
- ANEXO 8:**
- Material fotográfico.**
- a) Fotografías revisión unidades.
 - b) Fotografías monitoreo de rutas.
 - c) Fotografías reuniones con concesionarios.
 - d) Fotografías reuniones con chóferes.

- e) Fotografías reuniones con estudiantes y sociedad organizada.
- f) Fotografías aplicación de encuestas a los usuarios en paraderos.

ANEXO 9: Material fílmico.

- a) Videos de rutas de La Paz.

ANEXO 10: USB.

- a) Se entrega USB con información digitalizada.

1. ANTECEDENTES DE LA ADJUDICACIÓN DEL ESTUDIO.

El día **10 de Junio de 2017**, la Dirección de Transporte y Vialidad del H. XV Ayuntamiento de La Paz, envió invitación al **DR. GUILLERMO SÁNCHEZ FLORES**, de **MFT TRANSPORTES**, para que participe con fundamento en el Artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 149, 150 y 151 Fracciones I y II de la Constitución Política del Estado de Baja California Sur; 119 y 121 Fracciones V y VIII de la Ley Orgánica del Gobierno Municipal de Baja California Sur; y 53, 54, 55, 56 y 57 de la Ley de Transporte en el Estado de Baja California Sur y demás aplicables.



Para la “**ELABORACIÓN DE ESTUDIO SOCIO ECONÓMICO QUE DETERMINE LA FACTIBILIDAD Y EN SU CASO LA CUANTÍA DE ALZA DE TARIFAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN LAS MODALIDADES DE URBANO Y COLECTIVO DE LA CIUDAD DE LA PAZ, BAJA CALIFORNIA SUR**”.

1.1. Documentación entregada para el registro como proveedor del H. XV Ayuntamiento de La Paz:

- Carta de no estar en los supuestos del artículo 61 de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Estado de Baja California Sur.
- Cédulas profesionales.
- Declaración de experiencia comercial.
- Relación de bienes y servicios ofertados.
- Carta de aceptación de pago a través de transferencias bancarias.
- Copia del registro de contribuyentes ante la S.H.C.P.-SAT.
- Constancia SAT 2017.

- Comprobante de domicilio fiscal.
- Identificación con fotografía.
- Curricular comercial.
- Carta de no impedimento artículo 23 del Reglamento de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Estado de Baja California Sur.
- Llenado de formato como alta al padrón de proveedores como persona fiscal del H. XV Ayuntamiento de La Paz.
- Oficio de solicitud de inscripción al padrón de proveedores del Ayuntamiento.

1.2. Requerimientos que cubrir con el estudio:

- Zona de aplicación del estudio con Mapeo.
- Detallar la metodología a utilizar.
- Análisis de Rutas, tiempos de demanda del servicio, frecuencias.
- Monitoreo de la afluencia de usuarios en hora pico y no pico.
- Análisis de los costos de operación del transporte Urbano y Colectivo.
- Encuestas a Usuarios.
- Encuestas a Conductores.
- Encuestas a Concesionarios.
- Rentabilidad económica del servicio.
- Análisis de impacto de combustible en el servicio.
- Análisis de impacto del Índice Nacional de Precios al Consumidor.
- Calidad del servicio.
- Nivel de ingresos de la población usuaria.
- Conclusiones.
- Propuesta de sistema tarifario.



Plazo máximo para la entrega del estudio: 60 días naturales contados a partir de la firma del contrato, del 12 de julio del 2017 al 10 de septiembre de 2017.

Forma de Pago: Anticipo equivalente al 50%, y el 50% restante a la entrega del estudio a entera satisfacción de la dependencia responsable, que es la **DIRECCIÓN MUNICIPAL DE TRANSPORTE Y VIALIDAD**, con la cual el prestador del servicio se deberá coordinar para el seguimiento y el correcto desarrollo de los trabajos, los cuales se tendrán que realizar dentro de un plazo de 60 días naturales posteriores a la firma del contrato y entrega del anticipo.



Una vez que el **DR. GUILLERMO SÁNCHEZ FLORES** de **MFT TRANSPORTES**, y otros participantes entregan la documentación correspondiente, el comité del Ayuntamiento se reúnen en la fecha establecida del 10 de Julio de 2017, se da a conocer el resultado siguiente:

“Resultado de toda la documentación evaluada y analizada de los TRES postulantes al concurso por invitación a cuando menos tres personas, una

vez concluido el registro correspondiente y efectuada la revisión y evaluación de los documentos presentados tanto técnicos, como económicos, como son los términos de referencia, el programa de trabajo y la cotización, se determinó que el **DR. GUILLERMO SÁNCHEZ FLORES**, además de haber cumplido con la totalidad de los requisitos, presenta la postura solvente económicamente más conveniente, demostrando que dicha empresa cuenta con la capacidad legal, técnica y económica suficientes y que por tal motivo puede garantizar el cumplimiento del servicio requerido con el mejor costo, por tal motivo se concluye:

1.3. Resultado.

Sobre la base de que con esta resolución se obtiene la postura solvente económicamente más conveniente para el municipio, porque reúne las condiciones necesarias y que puede garantizar satisfactoriamente el cumplimiento del contrato, representando las mejores condiciones para el estado, en cuanto a: I. La calidad; II. El precio; III. El plazo de entrega; IV. La asistencia técnica; V. La rentabilidad y VI. El lugar de residencia del proveedor.



Se resolvió adjudicar la contratación de los trabajos de **“ELABORACIÓN DE ESTUDIO SOCIO ECONÓMICO QUE DETERMINE LA FACTIBILIDAD Y EN SU CASO LA CUANTÍA DE ALZA DE TARIFAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN LAS MODALIDADES DE URBANO Y COLECTIVO DE LA CIUDAD DE LA PAZ, BAJA CALIFORNIA SUR”**, al participante **DR. GUILLERMO SÁNCHEZ FLORES**, por un importe equivalente a la cantidad de **\$180,000.00** (Ciento ochenta mil pesos 00/100 M.N.) incluye IVA.

La cantidad contratada será pagada con recursos municipales ejercicio presupuestal 2017, mediante el otorgamiento de un anticipo equivalente al 50% y el 50% restante a la entrega del estudio a entera satisfacción de la dependencia responsable, que es la **DIRECCIÓN MUNICIPAL DE TRANSPORTE Y VIALIDAD**, con la cual el prestador del servicio se deberá coordinar para el seguimiento y el correcto desarrollo de los trabajos, los cuales se tendrán que realizar dentro de un plazo de 60 días naturales posteriores a la firma del contrato y entrega del anticipo.

El siguiente paso que se siguió fue la firma del contrato correspondiente y el inicio del estudio de transporte contratado, para lo cual, se presentan los siguientes resultados.



2. MARCO LEGAL O NORMATIVIDAD DEL SECTOR TRANSPORTE EN LAS MODALIDADES DE PASAJE COLECTIVO Y URBANO.

Ley y Reglamento de Transporte para el Estado de Baja California Sur, (**ANEXO 1**) establece esferas de competencia, obligaciones, derechos de los actores integrantes del sector transporte, entre los que destacan el Gobierno del Estado de Baja California Sur; Municipio; Consejo Municipal de Transporte y Los Concesionarios, que se regulan de manera general de la siguiente forma:

2.1. Gobierno del Estado de Baja California Sur.

Establece que la prestación del servicio público de transporte terrestre es una atribución del Estado. Compete al Gobernador concesionarlo.

El procedimiento de extinción de la concesión se iniciará de oficio o a petición de parte interesada, con las constancias o escritos que demuestren la o las causas a que se refiere el presente Capítulo y culminará con la resolución que emita el Gobernador del Estado. La Dirección de Transporte iniciará el procedimiento de revocación de la concesión, otorgando al concesionario un plazo de quince días hábiles para que manifieste lo que a su derecho convenga y aporte las pruebas que estime convenientes para su defensa; y comunicando lo anterior al Consejo Municipal de Transporte de la modalidad a que se

refiera la concesión para que exprese su opinión. Transcurrido el término señalado y analizados los argumentos y constancias presentadas por el interesado, la Dirección de Transporte emitirá la opinión que servirá de base para la resolución que emita el Gobernador del Estado.

El Gobernador del Estado, oyendo a los concesionarios, cuando así lo exija el interés social, podrá: En cualquier tiempo hacerse cargo definitivamente de la prestación del servicio público de transporte, ya sea directamente o a través de empresas descentralizadas, estén o no concesionadas las rutas o zonas en que se vaya a operar.



Cuando el Gobernador del Estado se haga cargo definitivamente de la prestación del servicio público de transporte, utilizando el equipo de los concesionarios, deberá indemnizar a éstos, tomando en cuenta el valor de los activos de la empresa, realizando a ese efecto un estudio socioeconómico y

técnico que sirva de base para determinar el monto justo de la indemnización, y Hacerse cargo provisionalmente de la prestación del servicio público de transporte, en las formas y condiciones previstas en la fracción anterior, en los siguientes casos:

A. Cuando los concesionarios se nieguen a prestar o suspendan el servicio sin causa justificada. En este caso, además de la revocación a que refiere el Artículo 40, quedarán inhabilitados para ser titulares de concesiones de servicio público de transporte en las modalidades que establece la presente Ley;

B. Cuando exista una grave alteración al orden y la paz social, que impida u obstaculice seriamente la prestación normal del servicio público de transporte. La intervención del Estado en este caso cesará cuando se restablezca el orden y la paz social alterados. En los

supuestos a que refiere esta fracción, si el Estado utiliza el equipo de los concesionarios, deberá destinar los ingresos obtenidos por la prestación del servicio a la operación y mantenimiento del equipo respectivo, a los gastos de administración y el remanente se entregará a los concesionarios.

Las infracciones a la Ley y su Reglamento se sancionarán con: Amonestación. Multa; Suspensión temporal de la explotación del servicio público o particular de transporte; Detención del vehículo, Revocación de la concesión o permiso para los servicios público y particular de transporte.

La Dirección de Transporte procederá a declarar la suspensión temporal de la explotación del servicio público o particular de transporte por las siguientes causas:



Cuando las unidades

autorizadas no reúnan las condiciones mínimas de seguridad, comodidad e higiene que se requieran para la prestación del servicio y previstas en el permiso otorgado al efecto, Por gravar total o parcialmente los derechos de la concesión o por ceder, rentar o permitir a terceros bajo cualquier otra forma, la explotación de la misma sin previa autorización de la Dirección de Transporte; y Por falta de pago dentro de los noventa días siguientes en que sean exigibles los derechos correspondientes a la revisión anual de los permisos para la explotación de los servicios concesionados. La reanudación de la prestación del servicio será autorizada una vez que desaparezcan las causas que originaron la suspensión.

La detención de los vehículos podrá realizarse por la Dirección de Transporte o a través de sus Inspectores, y en su caso, a través de las autoridades municipales, en los términos de

los Convenios de Coordinación que al efecto celebren, por las siguientes causas: Cuando decretada la suspensión temporal en la explotación del servicio público, éste se continúe explotando sin autorización para ello; La detención de las unidades, se comunicará inmediatamente a la Dirección de Transporte, la cual valorará las causas que la motivaron y en su caso autorizará la reanudación del servicio una vez que desaparezcan éstas, sin perjuicio de aplicar la multa correspondiente en los términos que establezca el Reglamento de esta Ley.

Las resoluciones dictadas con motivo de la aplicación de la Ley y su Reglamento podrán impugnarse mediante el recurso de reconsideración, que se interpondrá por escrito ante la autoridad que emitió la resolución impugnada, dentro del término de diez días hábiles siguientes a la fecha de su notificación.

2.2. H. XV Ayuntamiento de La Paz.

Son facultades de los Ayuntamientos... Aplicar y hacer cumplir la presente ley, su reglamento y demás disposiciones legales en materia de transporte que sean de su competencia, a través de las Direcciones de Seguridad y tránsito... Resolver... las solicitudes... a) Modificación de horarios; b) Tarifas, c) Rutas; d) Diseño y proyección de rutas.



Son facultades de la Dirección de Transporte (el día de hoy Unidad de Transporte y



Movilidad, aclarando que todavía no existe dicha área ante la Ley de Transporte para el Estado de Baja California Sur) ... Participar de manera coordinada, en el ámbito de sus respectivas competencias con las autoridades municipales en funciones de inspección, vigilancia y supervisión de la explotación del servicio público...

Autorizar a los concesionarios del servicio público de transporte la suspensión del servicio, cuando por caso fortuito o de fuerza mayor, no sea posible su prestación. Igualmente, autorizar la reanudación del mismo, una vez que hubieren cesado las causas que la originaron; Autorizar prórrogas para la iniciación del servicio de transporte concesionado en los términos de esta Ley; Proponer las medidas necesarias para armonizar los intereses de los concesionarios, tanto de los organizados o de quienes no lo estén, evitando la competencia desleal y procurando el beneficio a los usuarios y al interés colectivo; Ordenar la suspensión de la circulación de unidades autorizadas para la prestación del servicio público de transporte, cuando éstas no reúnan las condiciones que exige la presente Ley; así como aprobar la reanudación de su circulación, una vez que se cumpla con las condiciones antes mencionadas; Aplicar las sanciones que sean de su competencia en términos de la Ley.

La facultad para fijar las tarifas en los diferentes Servicios de Transporte Público de carga y pasaje corresponde a los Ayuntamientos del Estado, en el ámbito de su jurisdicción, de conformidad a los estudios y análisis técnicos que al efecto se realicen.

Para ello, los Ayuntamientos podrán solicitar la opinión de la Dirección de Transporte y del Consejo Municipal de Transporte.

Las tarifas que se fijen para los diferentes servicios, deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación y mejorar las condiciones generales en que se realiza el servicio, en



consecuencia, y atendiendo prioritariamente el interés del público usuario, en los estudios que se realicen al efecto, deberán tomarse en consideración el capital invertido, la reposición vehicular, los costos generales, las condiciones económicas prevaecientes que afectan la prestación del servicio y, desde luego, la seguridad de que se garantice una utilidad razonable para los concesionarios.

Las tarifas autorizadas para cada tipo de servicio, así como cualquier modificación y ajuste que se haga a las mismas, deberán ser publicadas en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado y en un Diario que tenga amplia circulación en la entidad o, en su caso, en el Municipio donde vayan a ser aplicadas.

La amonestación procederá en caso de que, de manera reiterada, los concesionarios y operadores del servicio público de transporte, incurran en infracciones a las disposiciones de tránsito, sin perjuicio de las sanciones a que se hagan acreedores por estos hechos. Para el efecto de que la Dirección de Transporte proceda en los términos señalados en el párrafo anterior, las autoridades de la Dirección de Seguridad Pública y Tránsito Municipales harán de su conocimiento por escrito las infracciones cometidas y sanciones a que se hayan hecho acreedores los concesionarios y operadores del servicio público de transporte.

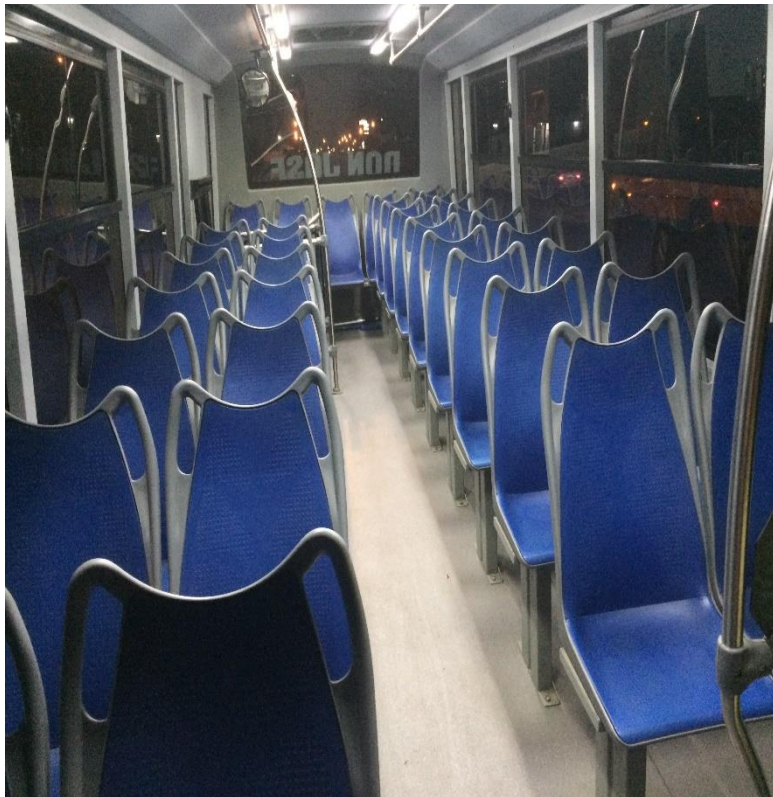
2.3. Consejo Municipal de Transporte.

El Consejo Municipal de Transporte, tendrá las siguientes atribuciones: Opinar, a petición de los Ayuntamientos, sobre el establecimiento y modificación de las tarifas del Servicio Público de Transporte, así como lo referente a horarios y rutas. Sugerir modificaciones en los sistemas de operación de los Servicios Públicos de Transporte.

Promover la creación de centrales y terminales de pasaje y carga en la Jurisdicción Municipal que corresponda. Conocer y opinar sobre las revocaciones de concesiones y permisos eventuales de Transporte, asentando en actas de las sesiones del Consejo Municipal de Transporte el sentido de su opinión.

2.4. Los Concesionarios de Pasaje.

Los concesionarios del servicio público de transporte están obligados a evitar que el manejo y control de sus vehículos quede encomendado a conductores que no posean licencia de chofer y que cuenten con antecedentes penales por delitos cometidos con motivo de la conducción de vehículos o aquellos calificados como graves por la legislación penal.



Los titulares de las Concesiones para explotar el servicio público de transporte están obligados, además a: Prestar el servicio sujetándose estrictamente a los términos de su

concesión; Exigir al personal el trato correcto a los usuarios y la observancia de las leyes y reglamentos de tránsito y de transporte; III. Adoptar las medidas correctivas que supriman de inmediato actitudes negativas por parte de los conductores, en contra de los usuarios y en perjuicio del servicio que se preste; Cumplir con los horarios, rutas, itinerarios y tarifas autorizadas; Otorgar a los estudiantes que se identifiquen con tarjeta credencial expedida por la institución educativa respectiva, así como a personas de edad avanzada sin necesidad de identificación y a los discapacitados un descuento del 50% sobre el importe de la tarifa autorizada para los vehículos destinados exclusivamente al transporte colectivo de personas, en las zonas urbanas y suburbanas, Que las unidades destinadas a la prestación del servicio público de transporte, satisfagan los requisitos y demás condiciones señaladas en la presente Ley y su Reglamento;

Contar con póliza de seguro del viajero; Prestar gratuitamente servicios de emergencia, cuando así se requiera, en los casos de catástrofes y calamidades que afecten poblaciones situadas dentro de las localidades o regiones donde los concesionarios presten su servicio.



Son causas para la revocación de las concesiones de servicio público de transporte, las siguientes: Por suspender el servicio público concesionado, sin previa autorización de la Dirección de Transporte. Cuando por caso fortuito o fuerza mayor sea imposible cumplir con el servicio autorizado, en todo o en parte de la ruta, el concesionario deberá comunicarlo en un término de cuarenta y ocho horas a la Dirección de Transporte, la cual, analizando las causas, en un término no mayor de setenta y dos horas contados

a partir de su conocimiento, resolverá lo conducente; por modificar o alterar la naturaleza

o condiciones en que se opera el servicio concesionado, sin que previamente se haya obtenido autorización para ello; Por violaciones a tarifas y cambio de rutas sin autorización; Por destinar unidades no autorizadas a la prestación de los servicios; Por el abandono reiterado e injustificado de rutas o del ámbito territorial de explotación autorizado; así como por la invasión de rutas o zonas no autorizadas para la prestación del servicio; Por ser el servicio notoriamente deficiente o que las unidades carezcan de los requisitos mínimos de seguridad, comodidad, higiene o no esté en condiciones mecánicas adecuadas para la prestación del servicio; Por no estar vigente la póliza del seguro de viajero. Por prestar el servicio público de transporte, sin placas de circulación, o con estas vencidas o alteradas, Por cometer el concesionario cuando sea el conductor del vehículo que ampara la concesión, una conducta delictiva dolosa en contra de uno o más usuarios con motivo de la prestación del servicio; y Por negarse reiteradamente a prestar el servicio al usuario sin causa justificada.



Los concesionarios de servicio público de transporte podrán solicitar al Ayuntamiento correspondiente, la revisión del sistema tarifario que rija su actividad. Los peticionarios deberán acompañar a su solicitud, los

estudios socioeconómicos en que fundamenten su petición.

Son obligaciones de los concesionarios y permisionarios del servicio público de transporte, además de las enunciadas en los Artículos 34, 35 y 36 de la Ley, las siguientes: Prestar el servicio público de que se trate, sujetándose estrictamente a los términos de su concesión; Mantener los vehículos, sitios, bases y terminales públicas destinados al servicio en condiciones óptimas de operación, seguridad e higiene y efectuar en su caso, la reposición de los mismos cuando proceda de acuerdo con el dictamen que emitan las autoridades de transporte;

Permitir que las autoridades de transporte lleven a cabo la inspección de las unidades de transporte e instalaciones, así como la revisión de documentos relacionados con el servicio público; Solicitar por escrito y obtener de la “Dirección” autorización para llevar a cabo las modificaciones, cambios o alteraciones que deseen hacer a sus unidades; Abstenerse de realizar bloqueos al tránsito vehicular en zonas urbanas y en vías de jurisdicción estatal.

1. LA MOVILIDAD INTEGRAL SUSTENTABLE EN LA PAZ.

A continuación, se presenta un diagnóstico de la movilidad en el Municipio de La Paz, un municipio en donde se pueden identificar varios problemas que impiden que las principales ciudades gocen de una movilidad eficiente, en términos de convivencia entre las unidades vehiculares y los peatones.



Desafortunadamente la ciudad de La Paz, no han sido pensada y diseñada para una sana convivencia entre el vehículo y el ser humano, este último pasa a un plano secundario, no se respetan los espacios del peatón, es común encontrar vehículos estacionados en las áreas designadas para el cruce de peatones, falta de paraderos del transporte público adecuados a las condiciones urbanas y del clima en el municipio. Si bien es cierto que algunas agrupaciones de transportistas han venido realizando esfuerzos importantes para tener un transporte digno, hace falta mucho camino por caminar, muchas de las rutas recorren largas distancias buscando el encontrar pasaje para prácticamente llevarlos a uno o unos cuantos puntos de trasbordo que existen La Paz, tenemos un transporte que tiene altos gastos de operación incosteables, e incrementos constantes en los precios de la tarifa que tiene que pagar el usuario cautivo.

En los últimos tiempos La Paz en general ha obligado a los habitantes a vivir cada día más lejos de los centros de trabajo, el crecimiento de la mancha urbana, obteniendo como resultado poblaciones con grandes márgenes de desigualdad obligando a las personas a adquirir viviendas

en zonas marginadas por la alta plusvalía que tienen los terrenos en las zonas céntricas de la ciudad, lo que ha hecho que cada día las colonias estén cada día más lejanas del casco urbano o de los centros de trabajo de la zona comercial y productiva.



El día de hoy existe un importante desorden en cuanto a la movilidad y su reglamentación. Se deben hacer análisis de todas aquellas áreas de oportunidad para encontrar un municipio sustentable desde el punto de vista de la movilidad vial. Existe una gran falta de señalización, semaforización, control y cultura vial, lo que provoca todos los días accidentes que no solo ponen en riesgo a los usuarios de los sistemas de transporte público y privado, sino también a los peatones que transitan por las diferentes avenidas.

Finalmente, se observa que el desarrollo urbano ha tenido una tendencia con un crecimiento desordenado y muy disperso, generando la construcción de viviendas alejadas de la zona centro y de la productiva y sin la correcta unión con el resto de los asentamientos urbanos. En la ciudad de La Paz, se requiere promover en la medida de lo posible el ordenamiento y una verdadera planeación territorial como un indicador del bienestar de todos los habitantes la ciudad, logrando eficiente uso del suelo ordenado. Incentivando un crecimiento ordenado de cualquier asentamiento humano que se llegue a iniciar, fomentar el acceso a una vivienda digna, mediante la construcción de conjuntos habitacionales sustentables, bien ubicados, dignos y de acuerdo con el plan de desarrollo municipal. El transporte público que se presta a los usuarios debe ser un transporte seguro, no contaminante, debe ser eficiente, y confiables, que sea accesible en tarifas para la población usuarias, pero ante todo que ofrezca una movilidad eficiente de los hogares a los centros de trabajo, de los hogares a los centros de estudio y/o esparcimiento. Asimismo, todo transporte público debe promover una verdadera equidad en sus servicios a estudiantes, usuarios en general, discapacitados y adultos mayores.



Se requiere un reordenamiento de las vialidades o jerarquización de las mismas, en donde se otorgue preferencias de flujos a través de la instalación de semáforos a las calles que están siendo utilizadas por el transporte público, eliminación de topes en las avenidas por donde transitan las rutas del sistema de transporte urbano y colectivo.

La movilidad ocupa un papel central en la sociedad, en tanto que permite la comunicación, la actividad económica e integra los espacios y las actividades, es una necesidad de todas las personas para poder acceder a los bienes y servicios básicos que hacen posible una vida digna. Al reconocerla como un derecho humano autónomo, genera compromisos y obligaciones. Disponibilidad, accesibilidad y calidad como los componentes del derecho, engloba los contenidos e indicadores necesarios para este cumplimiento. Es imprescindible ajustar los criterios de evaluación de políticas a estas obligaciones públicas. Las implicaciones de estas obligaciones son clave en el planteamiento sobre qué modelo de transporte necesitamos en la ciudad de La Paz. El cumplimiento conjunto de estos tres componentes garantizaría la equidad de acceso, la eficiencia en la disponibilidad, la sustentabilidad y la calidad en la infraestructura y la operación. Una visión colectiva de ciudad puede usar y combinar adecuadamente los instrumentos disponibles, cuando se establecen criterios de políticas públicas innovadoras y apropiadas respecto a los retos actuales de la movilidad.

Las decisiones más eficaces de política pública se toman cuando las acciones responden a una visión colectiva en las ciudades, donde se alinean las expectativas con los proyectos. Esto permite procesos ampliamente benéficos: la sinergia entre estrategias en distintos sectores y niveles de la

administración pública, la continuidad de políticas públicas a lo largo del tiempo a través de distintas administraciones e incluso con diferentes partidos políticos, así como el alineamiento entre sociedad y gobierno que permite legitimar las decisiones y sobre todo reducir el riesgo y mejorar la capacidad de gestión y decisión de la autoridad responsable. Una visión no es la suma de los proyectos, sino la meta que como sociedad se exige alienar a las acciones. Toda política de innovación en movilidad requerirá sólidos acuerdos entre sociedad y gobierno, y debe ser punto de partida para cualquier plan o programa. ¿Cómo



pasar de esta visión de futuro a la acción concreta? Hay muchos elementos que ha ido incorporando la gestión de la movilidad en el país y en el mundo de los cuales se puede aprender. Uno de ellos es que la gestión de la oferta de transporte público, no motorizado y espacios urbanos de calidad es solo la mitad de la estrategia completa. La otra es la gestión de la demanda del transporte, que controla los impactos negativos de patrones de movilidad poco sustentables como el uso excesivo del automóvil y la ciudad dispersa y fragmentada. Siendo complementarios, ambos tipos de gestión generan instrumentos de planeación, regulatorios económicos, de información y tecnológicos. La falta de una visión a largo plazo ha derivado en que los programas, proyectos y acciones no generen resultados acumulativos hacia un sentido anhelado, resultando continuamente en resultados contrarios. Si bien hay prioridades inmediatas que es indispensable atacar, es necesario establecer que los proyectos a largo plazo para que puedan adecuarse a lo largo del tiempo deben responder a necesidades futuras y comenzar a construir desde hoy un modelo de movilidad aspiracional. Combinar los objetivos de planeación con las asignaciones presupuestales es clave para que las inversiones refuercen la visión de ciudad acordada. Los proyectos deben ser modulares, es decir deben ser replicables y adaptables a la demanda de manera que siempre se mantengan altos niveles de calidad y servicio.

Las limitantes presupuestales obligan a que cada peso en el presupuesto público genere el mayor beneficio posible. Invertir en infraestructura pesada y cara no necesariamente redundará en un mayor beneficio. La política de movilidad debe ir dirigida a construir un país con alta productividad y una economía baja en carbono. Ello requiere que un conjunto de medidas, inversiones y programas equilibrados e inteligentes que genere una gran sinergia entre ellas de manera que cada peso invertido y cada esfuerzo genere más valor social, económico y ambiental. Para generar valor en una ciudad la clave es la accesibilidad a servicios, productos, lugares o personas, no la movilidad en sí misma. La productividad de las ciudades debe dirigirse hacia hacer accesibles los potenciales urbanos, más que a mover personas cada vez más kilómetros a un costo cada vez mayor. Un criterio de accesibilidad promueve la baja velocidad porque permite una alta eficiencia urbana en menos espacio y genera más valor derivado del potencial y las economías urbanas. Así el criterio de velocidad debe usarse en ciertos casos en los que lo amerite, pero nunca como criterio generalizado que incida negativamente en la expansión, fragmentación e inseguridad de las ciudades.



La infraestructura es clave en la consecución de objetivos de movilidad, sin embargo, debe ser complementada siempre por elementos de operación, información, comunicación y monitoreo de manera que se potencie el uso inteligente de los sistemas de movilidad. Así mismo, la propia infraestructura debe tener una mezcla adecuada de dimensiones, rigidez y velocidad, de manera que se maximice la integración y la flexibilidad de uso de todo el sistema.

La movilidad en las ciudades debe ser un servicio público asequible y accesible para todos, por lo que el criterio de equidad es central y debe ser guía para las decisiones de cobertura, inversión y

estructura tarifaria. Las inversiones y subsidios en movilidad urbana deben ser lo más progresivos que se pueda a fin de compensar, aunque sea en parte, la inequidad existente en las ciudades. Por ello, además, los proyectos y programas deben garantizar un alto estándar de seguridad vial, en el entendido de que los costos sociales por atropellamientos y choques vehiculares son asumidos por las personas de menos recursos económicos, y los que caminan, circulan en bicicleta y en transporte público. Se debe reducir el riesgo y distribuirlo entre todos de manera equitativa.

2. ANÁLISIS DE CONDICIONES GENERALES DE LAS UNIDADES DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE LA CIUDAD DE LA PAZ.

Se trabajó durante tres semanas completas en la revisión de las condiciones generales de las diferentes unidades del servicio público de transporte en la ciudad de La Paz, en los diferentes periodos de espera para iniciar sus rutas en los diversos horarios del día en las bases de cada una de las agrupaciones legalmente establecidas, revisiones realizadas en horarios que fueron de las 04:00 am a las 06:30, de 09:00 a 13:00 y de 22:00 a 23:00, revisando los siguientes aspectos:

Parte delantera del vehículo:

- a) Limpia parabrisas;
- b) Direccionales;
- c) Luces;
- d) Luces de emergencia;
- e) Espejos laterales;
- f) Condiciones físicas llantas delanteras;
- g) Vidrios delanteros;
- h) Vidrios laterales;

Parte posterior del vehículo:

- a) Stop;
- b) Direccionales;
- c) Luz reversa;



- d) Luces emergencia;
- e) Condiciones físicas llantas traseras.

Estado de la carrocería:

- a) Vidrios libres de obstáculos;
- b) Estado de carrocería;
- c) Estado de pintura;
- d) Número económico;
- e) Razón social;
- f) Vidrios laterales.

Interior de la Unidad:

- a) Luz interna;
- b) Calca discapacitados;
- c) Extintor;
- d) Aire acondicionado;
- e) Polarizado;
- f) Barra contadora;
- g) Seguro del viajero;
- h) Estado físico del piso;
- i) Estado físico de las escaleras;
- j) Cuenta con timbre;
- k) Funcionamiento de claxon;
- l) Funcionamiento puerta de acceso;
- m) Puerta de emergencia;
- n) Rampa de discapacitados;
- o) Funcionamiento de odómetro;
- p) Funcionamiento marcador combustible;
- q) Asientos. **(ANEXO 2)**

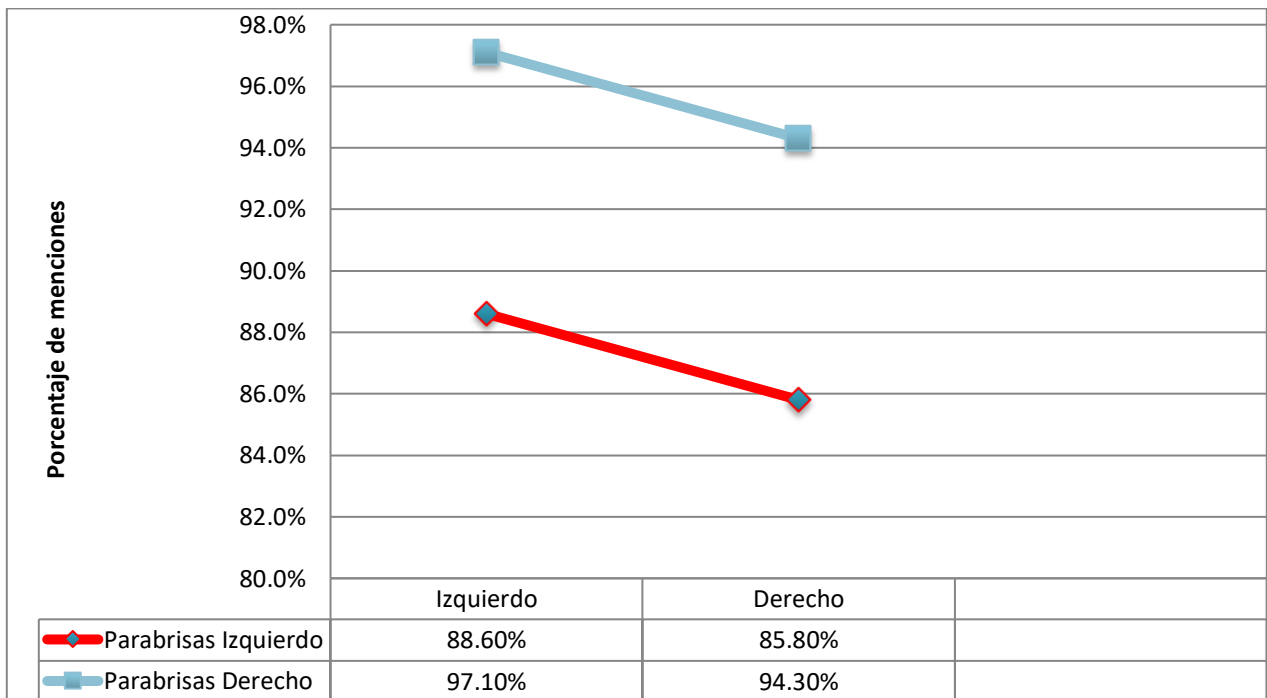


A continuación se presenta el resumen de cada uno de estos aspectos que fueron revisados en el proceso de construcción del estudio de transporte para determinar la tarifa del sistema de transporte urbano y colectivo de la ciudad de La Paz, Baja California Sur, además de estar sustentadas en lo particular en los formatos anexos al presente documento, así como, las diversas fotografías tomadas a las unidades de dicho sistema, con la finalidad de dejar constancia ilustrativa de la revisión llevada a cabo.

**PARABRISAS IZQUIERDO Y DERECHO
LA PAZ, B.C.S.**

Concepto	Modalidad de servicio público de transporte		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Izquierdo	88.6%	97.1%	89.8%
Derecho	85.8%	94.3%	87.0%

Nota: Solo se presentan el porcentaje por agrupación de los parabrisas que si funcionan.
FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE REVISIÓN DE UNIDADES.



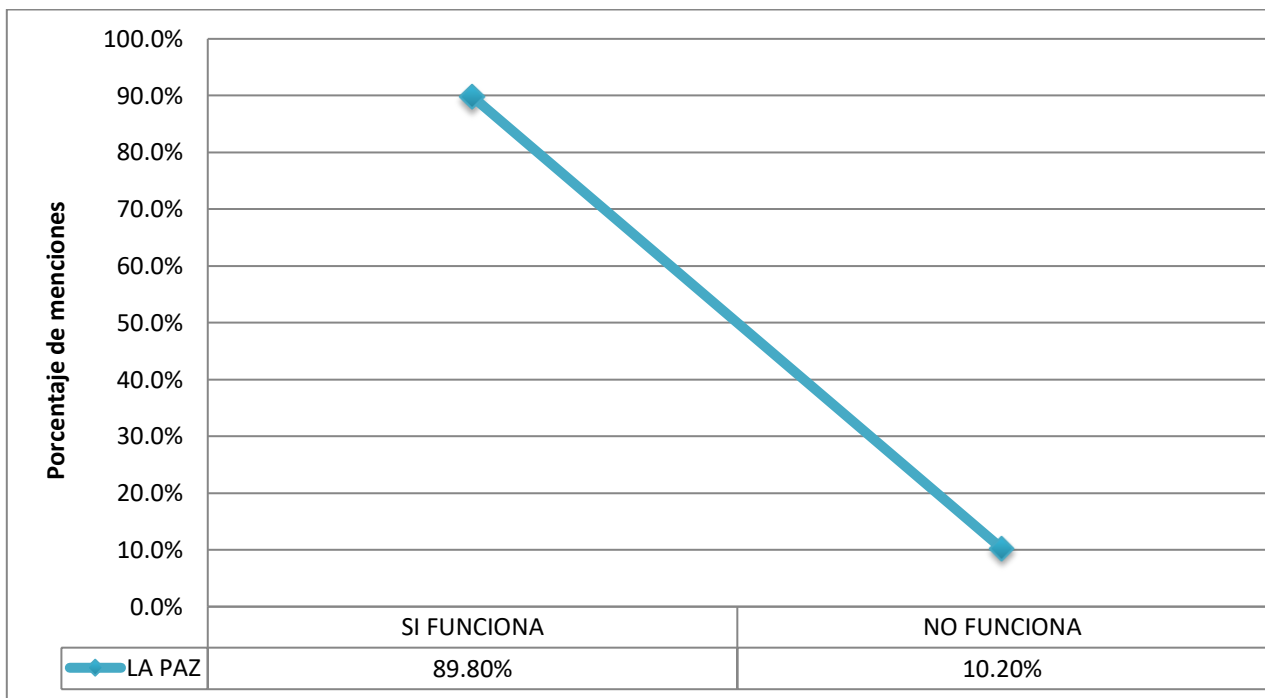
Como se puede observar en la gráfica el **88.60%** de las unidades del sistema de transporte colectivo, les funciona de manera correcta el parabrisas izquierdo el que está del lado del conductor, para fines de ubicación, por su parte el **97.1%** de las unidades del transporte urbano les funciona de manera correcta, por otro lado tenemos que el parabrisas derecho en el transporte colectivo funciona de manera correcta en el **85.80%**, en cambio en el sistema de transporte urbano que incluye Calafia y Pioneros del Centenario funcionan en un **94.30%**.

La unidad cuenta con Parabrisas Izquierdo.

**PARABRISAS IZQUIERDO
LA PAZ, B.C.S.**

Concepto	Modalidad de servicio público de transporte		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Si funciona	88.6%	97.1%	89.8%
No funciona	11.4%	2.9%	10.2%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE REVISIÓN DE UNIDADES.

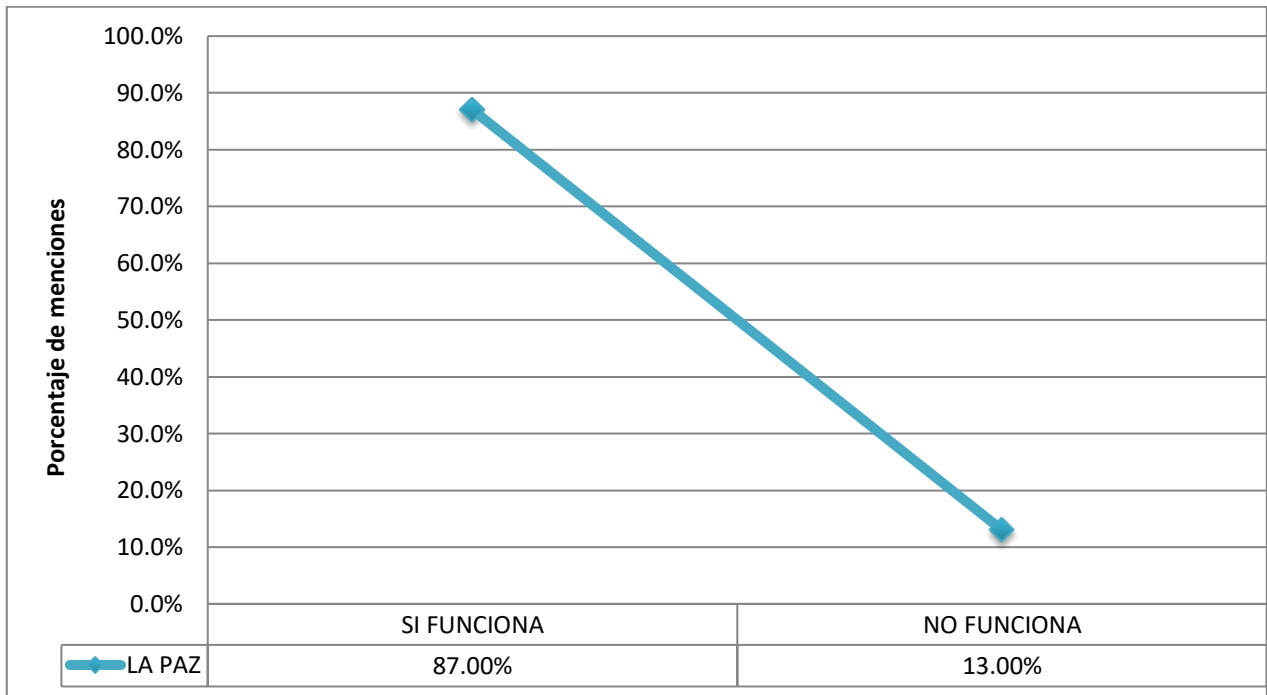


El **89.80%** de las unidades revisadas del sistema de transporte urbano y colectivo de La Paz, sí les funciona el parabrisas izquierdo, por otro lado el **10.20%** de las unidades no les funciona o no traen parabrisas izquierdo, es importante que las autoridades correspondientes verifiquen que todos los parabrisas funcionen, que como sabemos al dejar de funcionar este elemento importante, para el momento de una lluvia, como las que se han presentado en el mes de julio de 2017, pudiéndose ocasionar un accidente serio ante la poca visibilidad que ocasiona por lógica las precipitaciones pluviales.

**PARABRISAS DERECHO
LA PAZ, B.C.S.**

Concepto	Modalidad de servicio público de transporte		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Sí funciona	85.8%	94.3%	87.0%
No funciona	14.2%	5.7%	13.0%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE REVISIÓN DE UNIDADES.



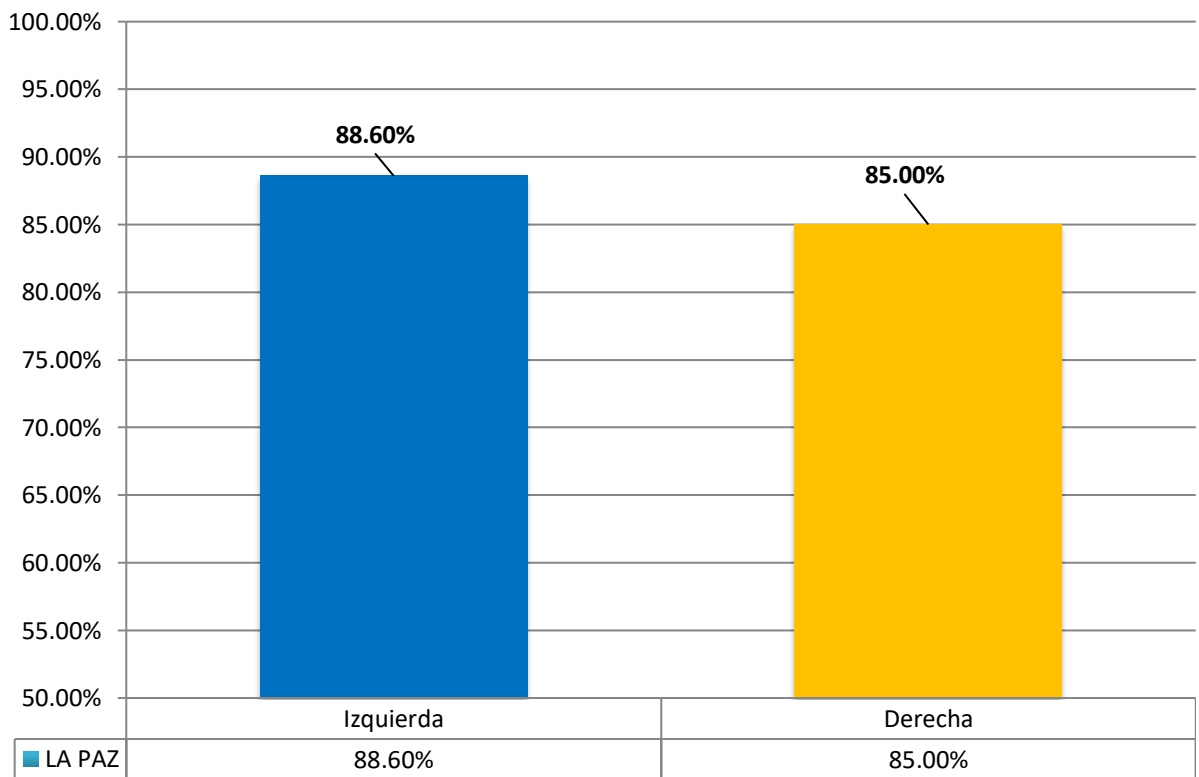
El **13.00%** de las unidades vehiculares que fueron revisadas por el personal de **MFT Transportes**, se encontró que no funcionan o no lo tienen, es del lado del pasajero, por otro lado el **87.00%** de las unidades verificadas si funciona dicho elemento dentro del óptimo funcionamiento de las unidades, que a pesar de que el parabrisas más importante es el izquierdo el del lado del chofer, este también puede ser un problema de visibilidad por parte del conductor de la unidad al momento de presentarse una lluvia considerable, al no tener una visión completa de las avenidas, personas y vehículos a lo largo de su ruta, con un fenómeno meteorológico que le puede ocasionar un accidente, por no contar con un parabrisas en óptimas condiciones de funcionamiento.

Funcionamiento de las direccionales.

DIRECCIONAL DELANTERA IZQUIERDA Y DERECHA LA PAZ, B.C.S.

Concepto	Modalidad de servicio público de transporte		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Izquierdo	88.2%	91.4%	88.6%
Derecho	83.9%	91.4%	85.0%
Total			

Nota: Solo se presentan el porcentaje por agrupación de los parabrisas que si funcionan.
FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE REVISIÓN DE UNIDADES.

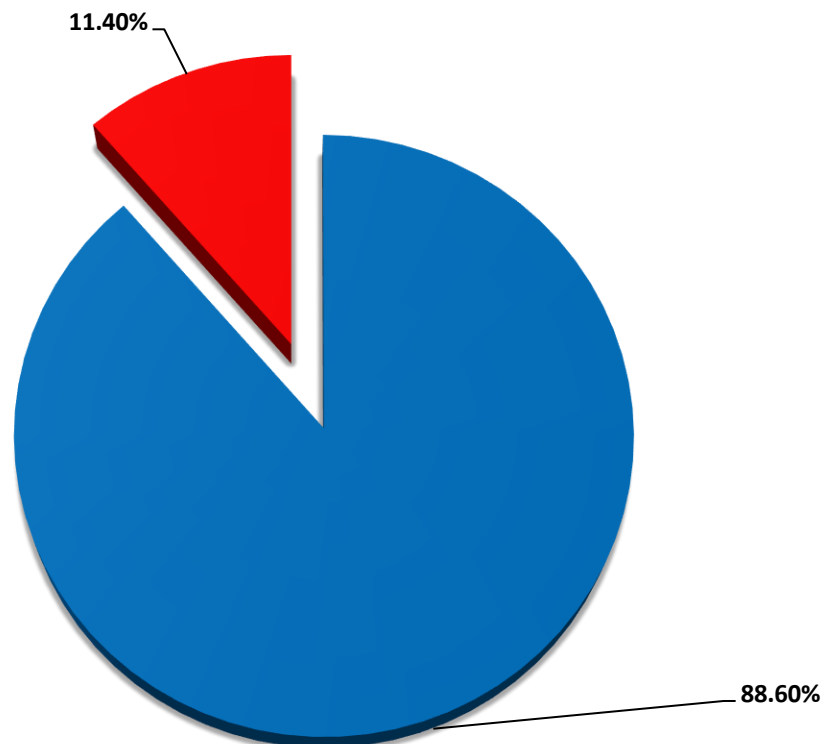


Como se puede observar en la gráfica del total de las **246 unidades revisadas** dentro de los trabajos del estudio para determinar las tarifas del sistema de transporte urbano y colectivo de La Paz, encontramos que el **88.60%** de las unidades si les funciona la direccional izquierda y el **85.00%** la direccional derecha, se debe poner mucha atención a este elemento fundamental por parte de los concesionarios y de las autoridades de tránsito, para que estén es óptimas condiciones de funcionamiento y aumentar significativamente la seguridad de los usuarios y automovilistas.

**DIRECCIONAL DELANTERA IZQUIERDA
LA PAZ, B.C.S.**

Concepto	Modalidad de servicio público de transporte		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Sí funciona	88.2%	91.4%	88.6%
No funciona	11.8%	8.6%	11.4%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE REVISIÓN DE UNIDADES.

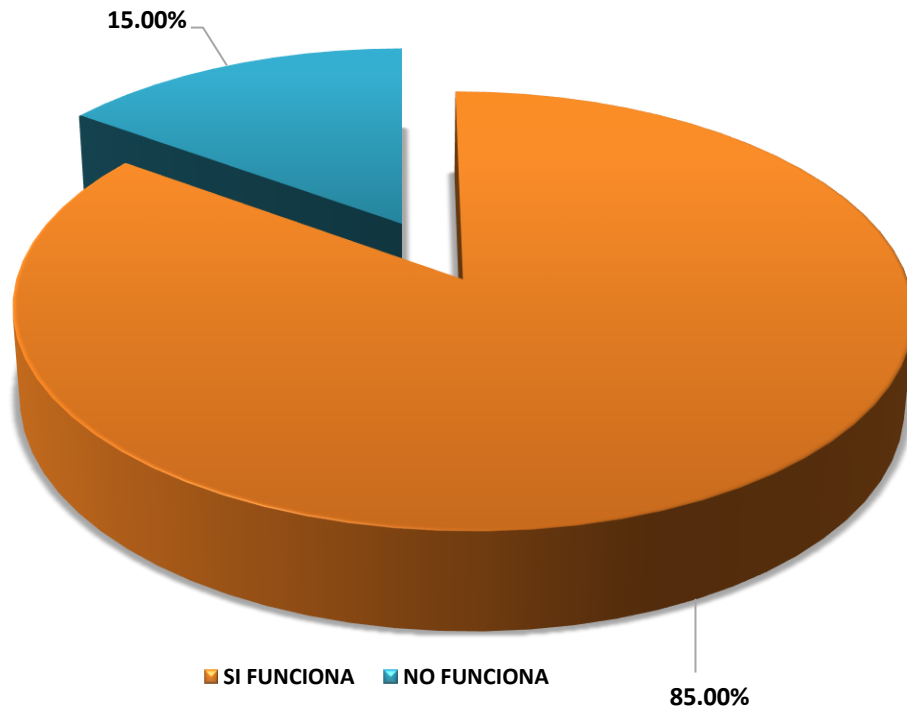


En el momento de realizar la revisión de las unidades se encontró que el **88.60%** de las **DIRECCIONALES IZQUIERDAS**, funcionaban de manera adecuada en la parte frontal del vehículo, existiendo un peligroso **11.40%** de vehículos que no le funcionan ninguna direccional izquierda, estando en peligro de un accidente vial al no funcionar adecuadamente por toda lógica.

**DIRECCIONAL DELANTERA DERECHA
LA PAZ, B.C.S.**

Concepto	Modalidad de servicio público de transporte		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Sí funciona	83.9%	91.4%	85.0%
No funciona	16.1%	8.6%	15.0%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE REVISIÓN DE UNIDADES.



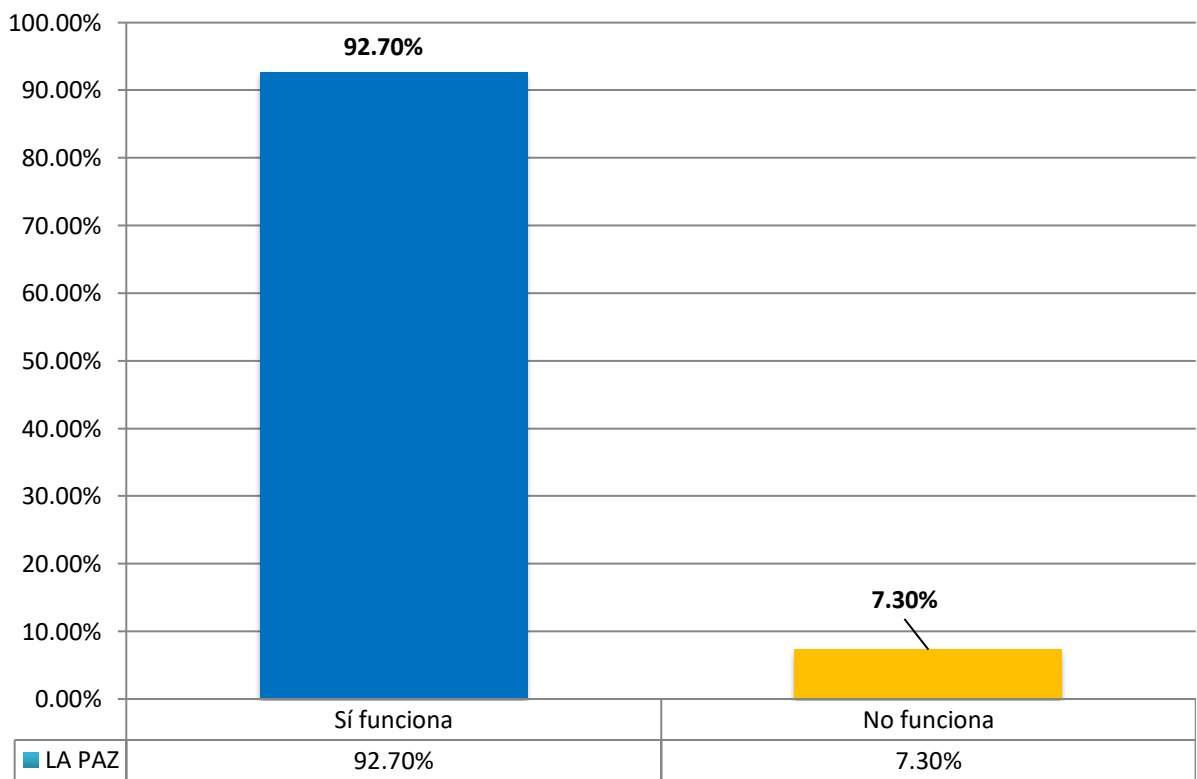
En el momento de realizar la revisión de las unidades se encontró que el **85.00%** de las **DIRECCIONALES DERECHAS**, funcionaban de manera adecuada en la parte frontal del vehículo, existiendo un peligroso **15.00%** de vehículos que no le funcionan ninguna direccional izquierda, estando en peligro de un accidente vial al no funcionar adecuadamente por toda lógica.

Funcionamiento de luces altas delanteras.

LUCES ALTAS DELANTERAS LA PAZ, B.C.S.

Concepto	Modalidad de servicio público de transporte		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Sí funciona	92.4%	94.3%	92.7%
No funciona	7.6%	5.7%	7.3%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE REVISIÓN DE UNIDADES.



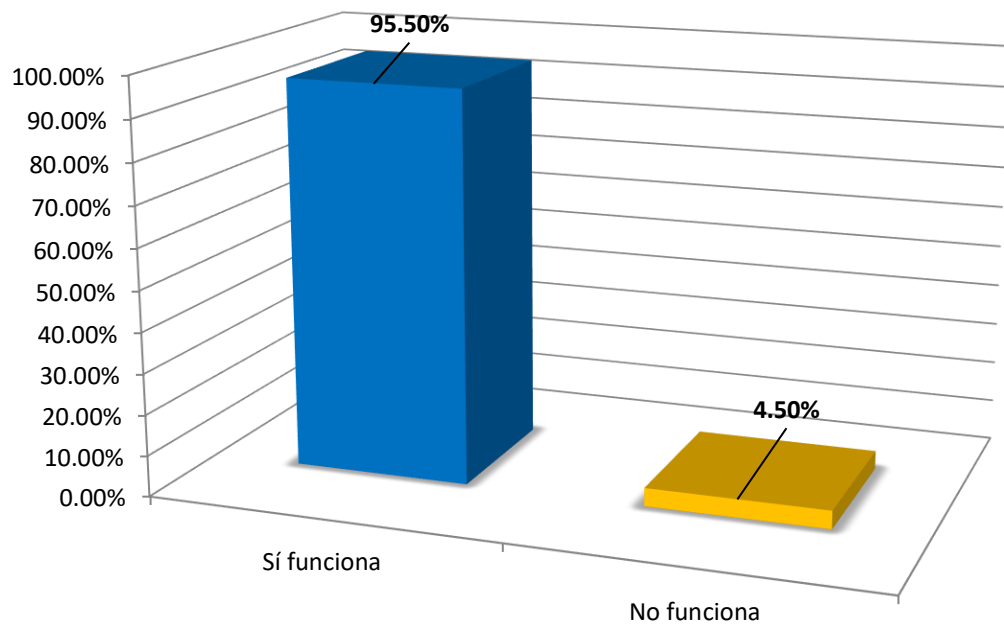
El **92.70%** de las unidades del sistema de transporte urbano y colectivo La Paz, funcionan de manera correcta su **LUZ ALTA**, por otro lado el **7.30%** de las **246 unidades revisadas** no funcionaron la luz alta, al momento de que el personal de **MFT Transporte**, realizó la inspección y llenado de los formatos respectivos, que cabe hacer mención todos y cada uno de dichos documentos fueron firmados por los operadores de las unidades, con la finalidad de certificar que los datos contenidos en ellos fueron los obtenidos con las observaciones.

Funcionamiento de luces bajas delanteras.

LUCES BAJAS DELANTERAS LA PAZ, B.C.S.

Concepto	Modalidad de servicio público de transporte		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Sí funciona	95.3%	97.1%	95.5%
No funciona	4.7%	2.9%	4.5%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE REVISIÓN DE UNIDADES.



	Sí funciona	No funciona
■ LA PAZ	95.50%	4.50%

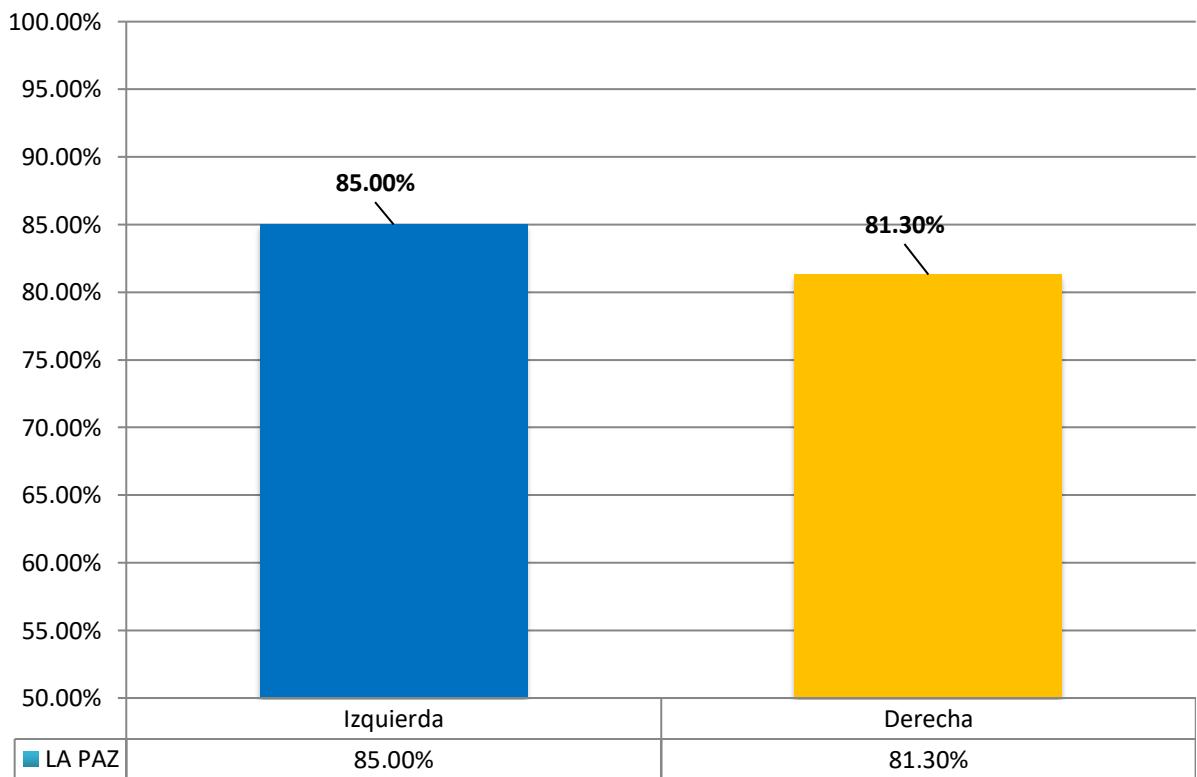
En lo que respecta al correcto funcionamiento de las **LUCES BAJAS** de las diferentes unidades revisadas, se encuentran en buen funcionamiento el **95.50%** de las luces de dicha categoría, por otro lado, solamente el **4.50%** de las unidades vehiculares no les funciona de manera correcta la luz baja, en muchas ocasiones solamente prendió un foco, por lo cual, al no funcionar de manera óptima ambas lamparas, se tomó la decisión de colocarlos en la categoría que no funcionan.

Funcionamiento de luces de emergencia delanteras.

LUCES DE EMERGENCIA DELANTERAS IZQUIERDA Y DERECHA
LA PAZ, B.C.S.

Concepto	Modalidad de servicio público de transporte		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Izquierdo	82.5%	100.0%	85.0%
Derecho	78.7%	97.1%	81.3%

Nota: Solo se presentan el porcentaje por agrupación de los parabrisas que si funcionan.
FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE REVISIÓN DE UNIDADES.

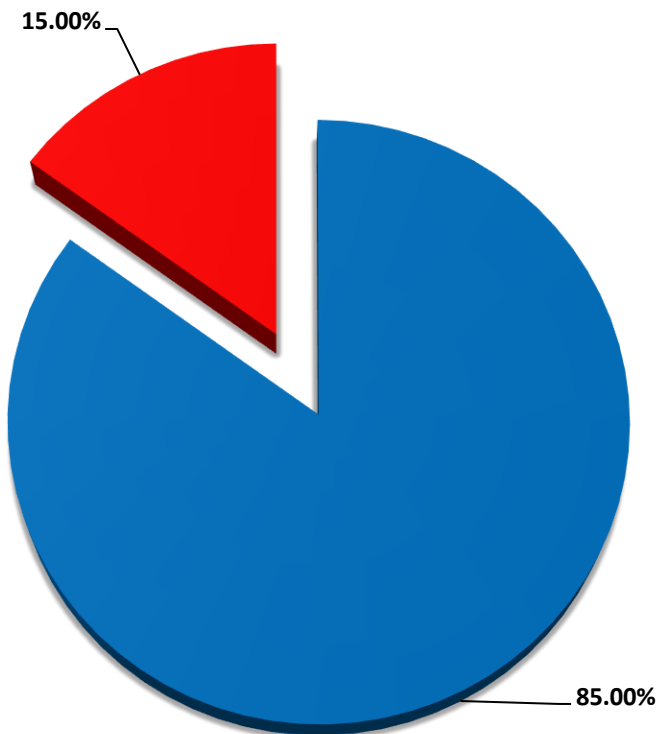


Las **LUCES DE EMERGENCIA DELANTERAS**, tanto izquierda, como derecha, prácticamente tienen el mismo porcentaje de funcionamiento, las primeras funcionan correctamente en un **85.00%**, por su parte las segundas funcionan en un **81.30%**, debiendo los transportistas realizar un verdadero trabajo de reparación de los porcentajes que van en el primer caso de **15.0%** para las luces de emergencia del lado izquierdo que no funcionan de manera correcta a un **18.7%** del lado derecho que no funcionan como es debido.

**LUCES DE EMERGENCIA DELANTERA IZQUIERDA
LA PAZ, B.C.S.**

Concepto	Modalidad de servicio público de transporte		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Sí funciona	82.5%	100.0%	85.0%
No funciona	17.5%		15.0%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE REVISIÓN DE UNIDADES.

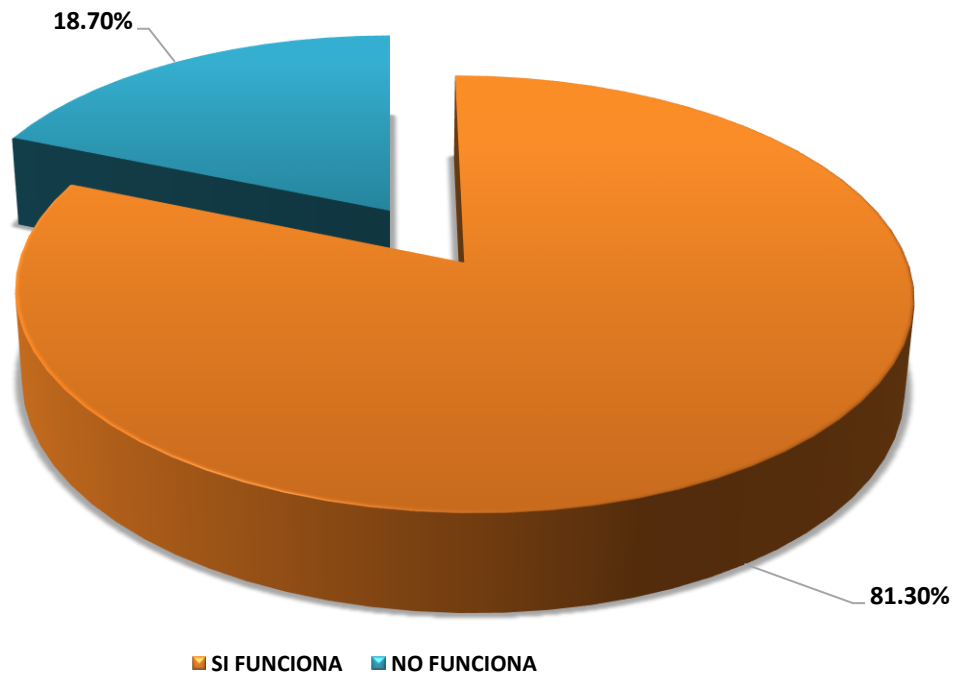


Las **LUCES DE EMERGENCIA DELANTERAS IZQUIERDAS**, el **85.0%** de las unidades revisadas funcionaron de manera correcta, por otro lado, el **15.0%** de las luces de emergencia delanteras izquierdas no funcionaron de manera correcta, que en caso de una emergencia sería un elemento que no estaría cumpliendo su función en las unidades del sistema de transporte urbano y colectivo del municipio de Los Cabos, Baja California Sur.

**LUZ DE EMERGENCIA DELANTERA DERECHA
LA PAZ, B.C.S.**

Concepto	Modalidad de servicio público de transporte		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Sí funciona	78.7%	97.1%	81.3%
No funciona	21.3%	2.9%	18.7%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE REVISIÓN DE UNIDADES.



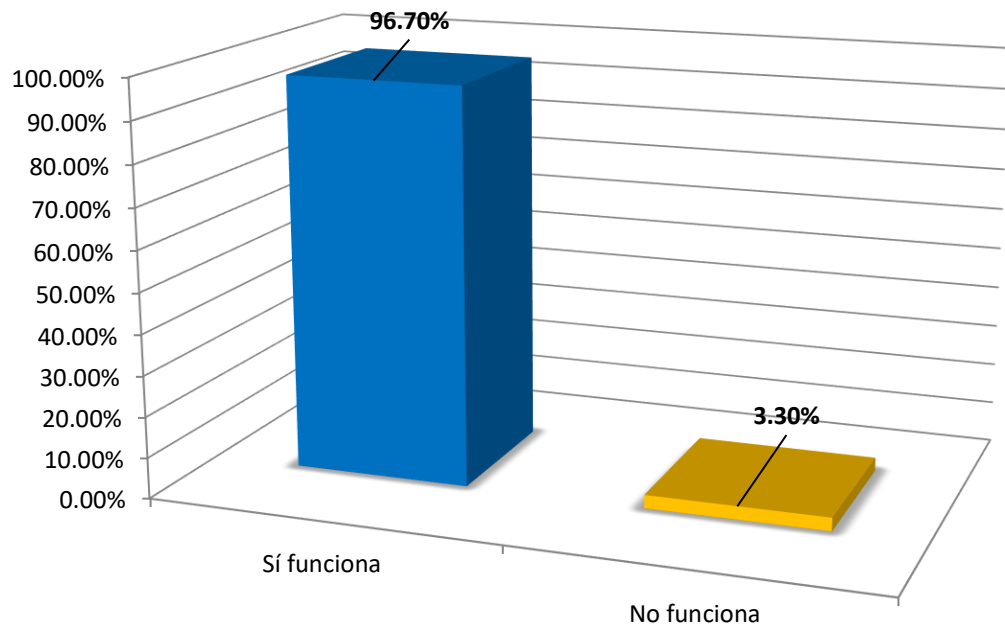
En lo que respecta a las **LUCES DE EMERGENCIA LADO DERECHO**, el **81.30%** de dichas luces funcionan de manera óptima, en tanto el **18.70%** no funcionan de manera correcta, que como se ha apuntado en otros elementos, estos deberían de estar funcionando de manera correcta, para en caso de una emergencia están del aviso preventivo para el cual fueron fabricadas.

Las unidades cuentan con espejo retrovisor.

**ESPEJO RETROVISOR INTERIOR
LA PAZ, B.C.S.**

Concepto	Modalidad de servicio público de transporte		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Sí funciona	96.2%	100.0%	96.7%
No funciona	3.8%		3.3%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE REVISIÓN DE UNIDADES.



	Sí funciona	No funciona
■ LA PAZ	96.70%	3.30%

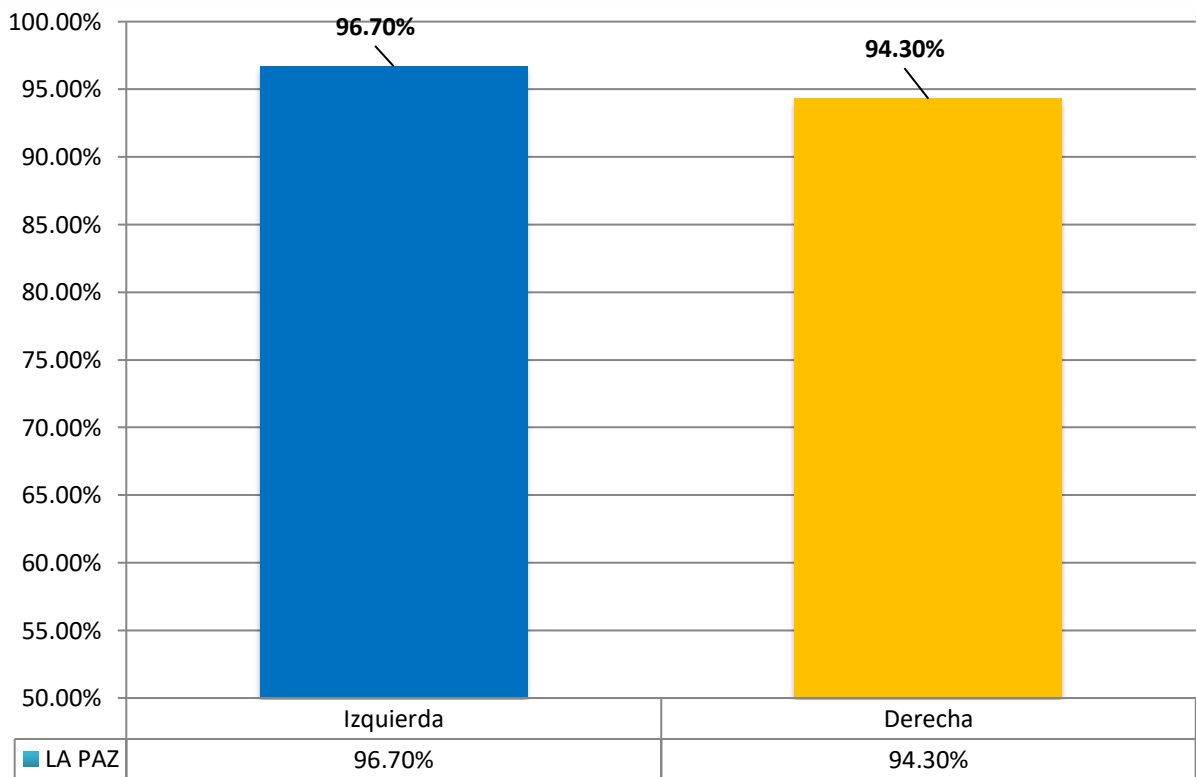
Por el diseño mismo de las unidades y por la obstrucción que pueden ocasionar los pasajeros en los **ESPEJOS RETROVISORES INTERIORES**, no son un elemento que pueda abonarle mucho a la seguridad, como sucede en los automóviles particulares, es alto el número de unidades que si cuentan con espejo retrovisor interior con el **96.7%**, por otro lado, solo el **3.3%** de las unidades verificadas no contaban con dicho elemento en el interior de sus unidades.

Unidades con espejos laterales.

**ESPEJOS LATERALES IZQUIERDO Y DERECHO
LA PAZ, B.C.S.**

Concepto	Modalidad de servicio público de transporte		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Izquierdo	96.7%	97.1%	96.7%
Derecho	94.3%	94.3%	94.3%

Nota: Solo se presentan el porcentaje por agrupación de los parabrisas que si funcionan.
FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE REVISIÓN DE UNIDADES.

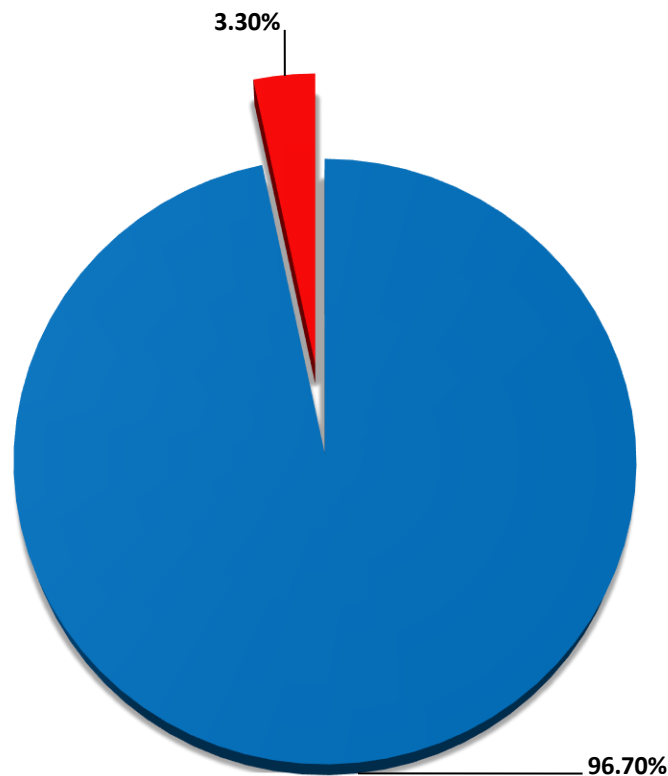


En la presente gráfica se destaca que los **ESPEJOS LATERALES IZQUIERDOS**, están en óptimas condiciones de uso en un **96.7%**, por su parte los **ESPEJOS LATERALES DERECHOS**, alcanzan el **94.3%** de funcionamiento correcto, se verifico que no estuvieran estrellados, de lo contrario se procedió a anotarlos en la categoría de que no los trae o no están en condiciones correctas de uso.

**ESPEJO LATERAL IZQUIERDO
LA PAZ, B.C.S.**

Concepto	Modalidad de servicio público de transporte		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Sí trae	96.7%	97.1%	96.7%
No trae	3.3%	2.9%	3.3%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE REVISIÓN DE UNIDADES.

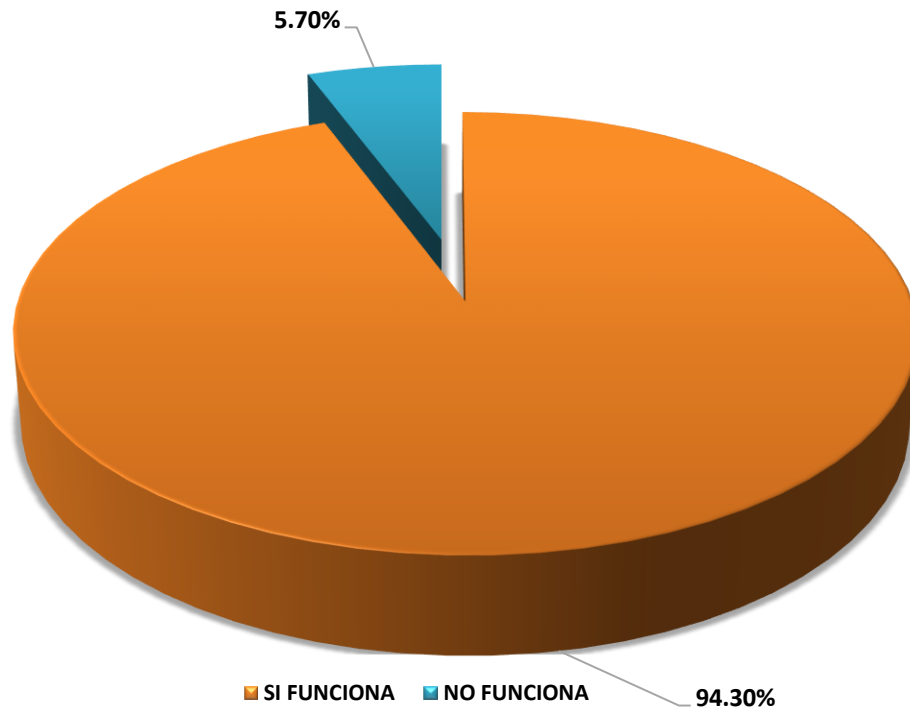


El **ESPEJO LATERAL IZQUIERDO**, en las unidades revisadas se encuentra en funcionamiento correcto en un **96.7%**, es decir, que no están estrellados, por otro lado, el **3.3%** de las unidades no cuentan con este elemento importante a la hora de dar vuelta hacia ese lado, otorgando a los conductos de las unidades del sistema de transporte urbano y colectivo un elemento más de seguridad a la hora de recorrer las rutas asignadas por el H. Cabildo de La Paz, Baja California Sur.

**ESPEJO LATERAL DERECHO
LA PAZ, B.C.S.**

Concepto	Modalidad de servicio público de transporte		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Sí trae	94.3%	94.3%	94.3%
No trae	5.7%	5.7%	5.7%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE REVISIÓN DE UNIDADES.



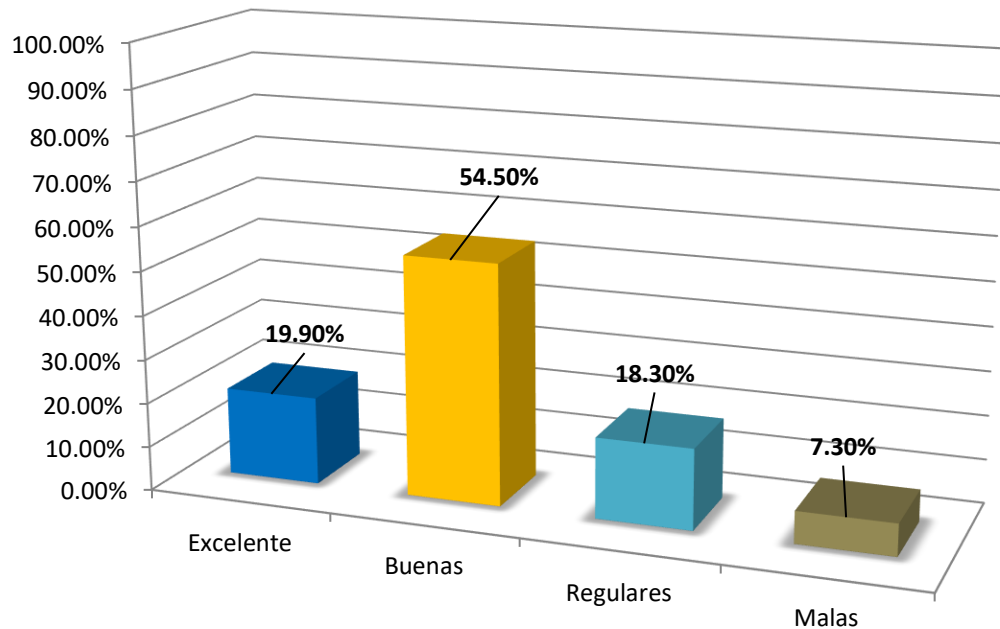
En lo que respecta a los **ESPEJOS LATERALES LADO DERECHO**, el **94.3%**, si se encuentran en correcto funcionamiento, pero también tenemos un **5.7%** de unidades que no cuentan con este elemento importante, por lo que se debe de exigir a los concesionarios del sistema de transporte urbano y colectivo de La Paz que los coloquen de manera correcta, para evitar problemas de accidentes al dar vuelta por dicho lado.

Condiciones físicas de llantas delanteras.

CONDICIONES FÍSICAS DE LAS LLANTAS DELANTERAS LA PAZ, B.C.S.

Concepto	Modalidad de servicio público de transporte		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Excelente	16.6%	40.0%	19.9%
Buenas	54.0%	57.1%	54.5%
Regulares	20.9%	2.9%	18.3%
Malas	8.5%		7.3%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE REVISIÓN DE UNIDADES.



	Excelente	Buenas	Regulares	Malas
■ LA PAZ	19.90%	54.50%	18.30%	7.30%

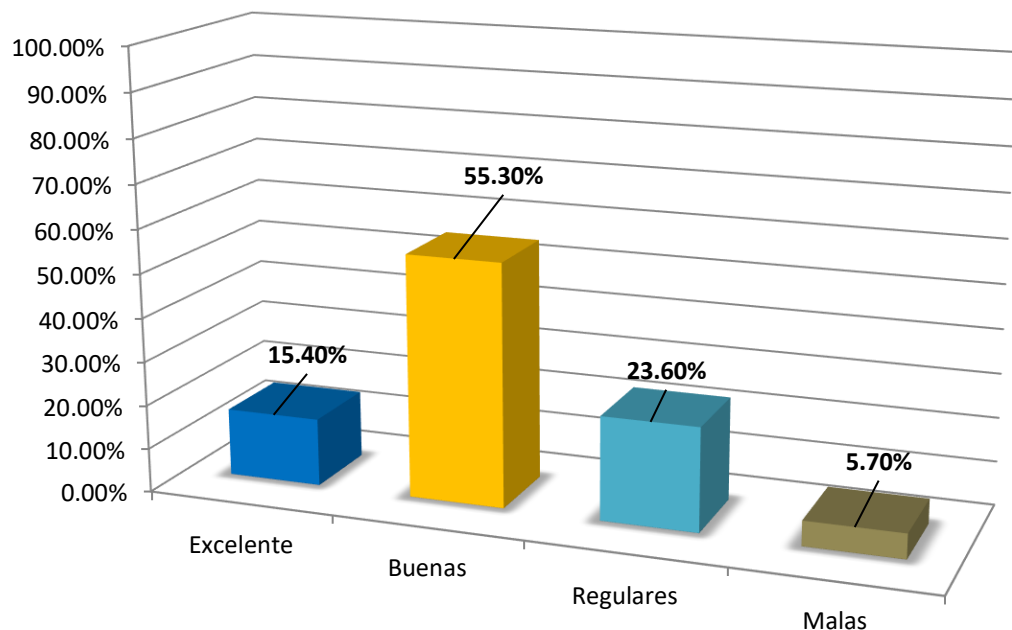
LAS LLANTAS DELANTERAS, en promedio el **54.5%** de las unidades fueron calificadas como buenas, en segundo lugar, tenemos las llantas calificadas como excelentes con el **19.9%**, en tercer lugar, tenemos a las llantas delanteras consideradas como regulares con el **18.3%**, solamente el **7.3%** de las llantas fueron consideradas como malas, no aptas para su uso regular en el servicio de transporte.

Condiciones físicas de llantas traseras

CONDICIONES FÍSICAS DE LAS LLANTAS TRASERAS LA PAZ, B.C.S.

Concepto	Modalidad de servicio público de transporte		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Excelente	11.4%	40.0%	15.4%
Buenas	55.5%	54.3%	55.3%
Regulares	26.5%	5.7%	23.6%
Malas	6.6%		5.7%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE REVISIÓN DE UNIDADES.



	Excelente	Buenas	Regulares	Malas
■ LA PAZ	15.40%	55.30%	23.60%	5.70%

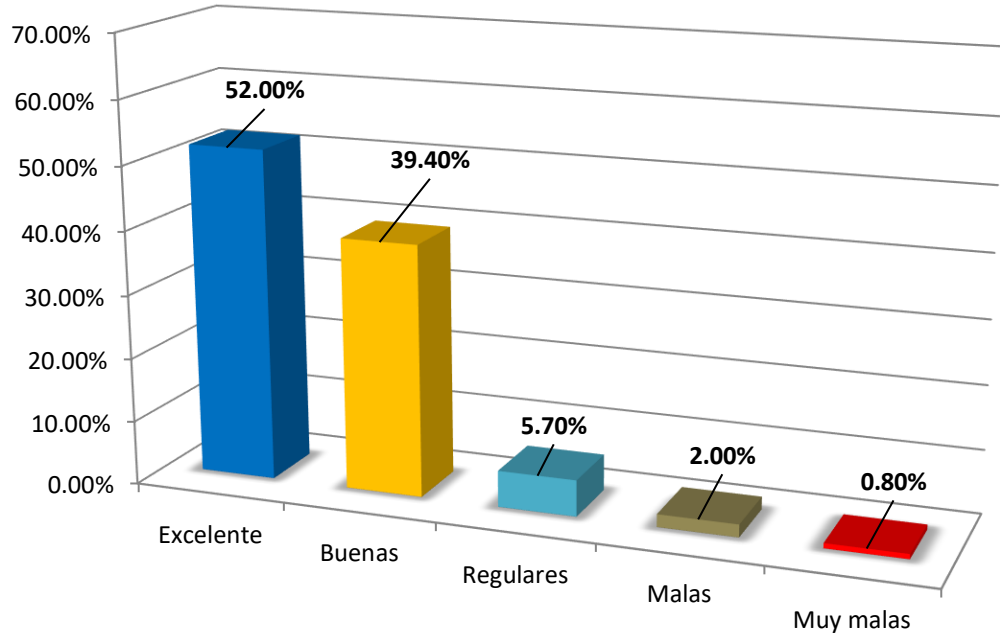
LAS LLANTAS TRASERAS, en promedio el **55.3%** de las unidades fueron calificadas como buenas, en segundo lugar, tenemos las llantas calificadas como regulares con el **23.6%**, en tercer lugar, tenemos a las llantas delanteras consideradas como excelentes con el **15.4%**, solamente el **5.7%** de las llantas fueron consideradas como muy malas, no aptas para su uso regular en el servicio de transporte.

Condiciones vidrio delantero.

CONDICIONES VIDRIO DELANTERO LA PAZ, B.C.S.

Concepto	Modalidad de servicio público de transporte		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Excelente	50.2%	62.9%	52.0%
Buenas	40.3%	34.3%	39.4%
Regulares	6.2%	2.9%	5.7%
Malas	2.4%		2.0%
Muy malas	0.9%		0.8%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE REVISIÓN DE UNIDADES.



	Excelente	Buenas	Regulares	Malas	Muy malas
■ LA PAZ	52.00%	39.40%	5.70%	2.00%	0.80%

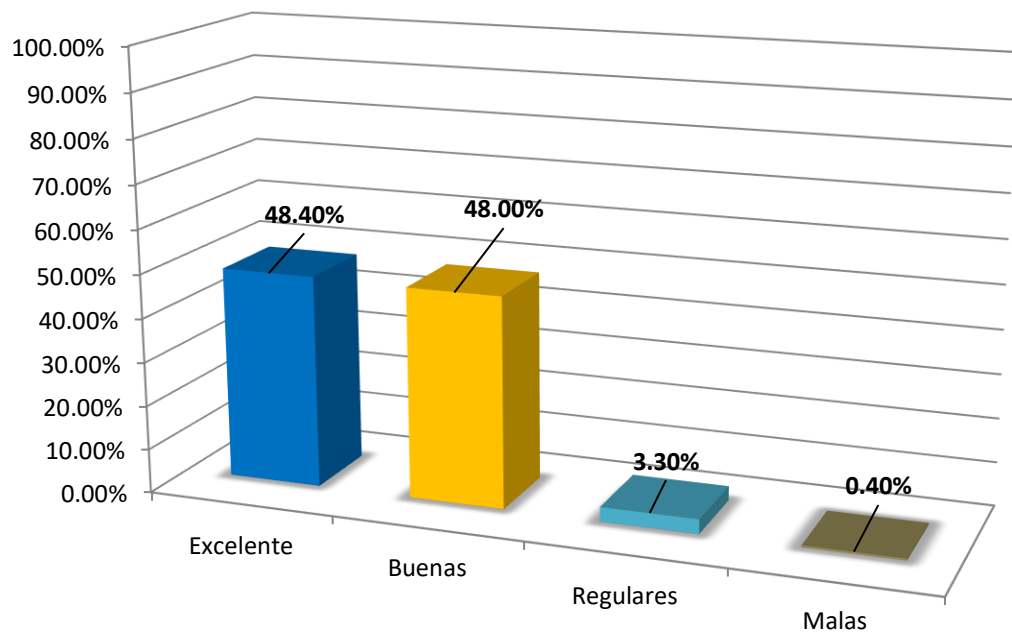
Las condiciones físicas de los **VIDRIOS DELANTEROS**, de las diferentes unidades revisadas se encontró que el **76.5%** fueron calificados de buenos a excelentes, el **5.7%** como regulares, y el **2.8%** fue considerado como malo a muy malo, sobre todo vidrios que se encuentran estrellados en un porcentaje que puede ocasionar un accidente al perder la visibilidad en algunos momentos al reflejarse los rayos del sol principalmente.

Condiciones vidrios y/o ventanas laterales.

CONDICIONES VIDRIOS Y/O VENTANAS LATERALES
LA PAZ, B.C.S.

Concepto	Modalidad de servicio público de transporte		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Excelente	47.4%	54.3%	48.4%
Buenas	48.3%	45.7%	48.0%
Regulares	3.8%		3.3%
Malas	0.5%		0.4%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE REVISIÓN DE UNIDADES.



	Excelente	Buenas	Regulares	Malas
■ LA PAZ	48.40%	48.00%	3.30%	0.40%

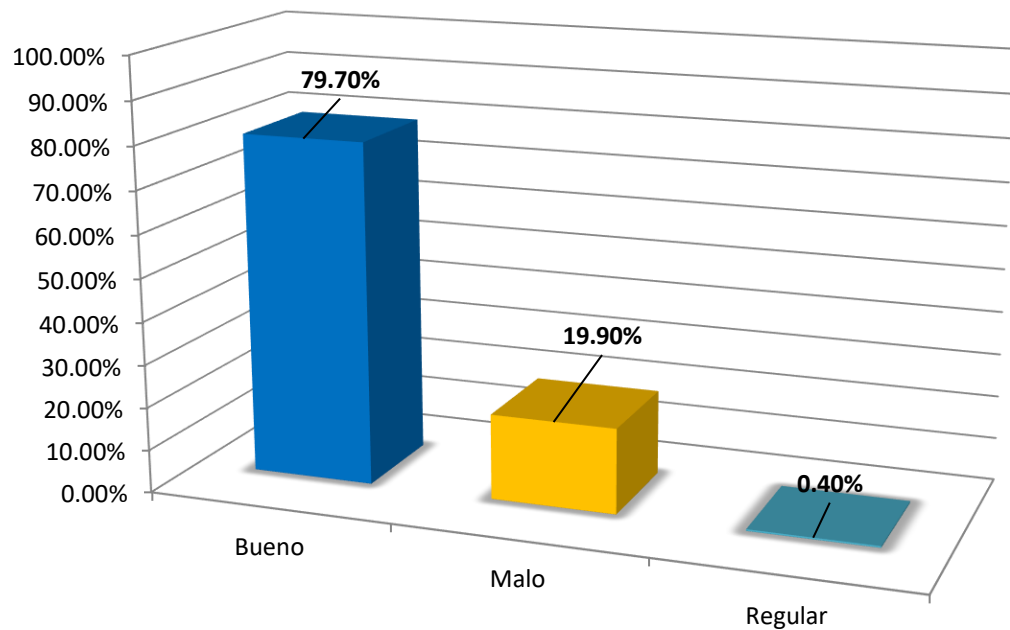
Las condiciones generales de **LAS VENTANAS LATERALES** de las unidades vehiculares pertenecientes al transporte urbano y colectivo fueron calificadas en un **48.4%** como excelentes, en segundo lugar, tenemos a las calificadas como buenas con el **48.0%**, en tercer lugar, tenemos a las ventanas consideradas como regulares con el **3.3%** y finalmente existe un **0.4%** de ventanas que en varios de sus casos pueden poner en peligro al pasaje al ser consideradas como malas.

Condiciones físicas del piso.

CONDICIONES FÍSICAS DEL PISO LA PAZ, B.C.S.

Concepto	Modalidad de servicio público de transporte		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Bueno	78.7%	85.7%	79.7%
Malo	20.9%	14.3%	19.9%
Regular	0.5%		0.4%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE REVISIÓN DE UNIDADES.



	Bueno	Malo	Regular
■ LA PAZ	79.70%	19.90%	0.40%

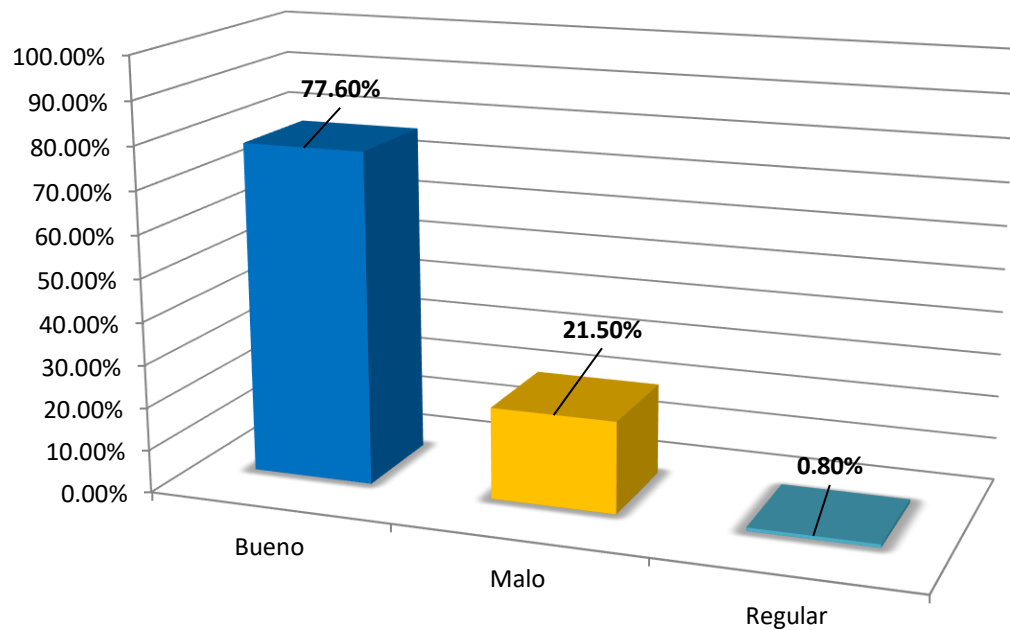
En general se puede afirmar con el **80.1%** de las unidades revisadas cuentan con condiciones normales de **LOS PISOS** sin representar un riesgo para los usuarios, es decir, el **79.7%** se considera como un piso en buenas condiciones y un **0.4%** como regular, el **19.9%** de las unidades muy focalizado las condiciones de parte de los pisos de las unidades representan un riesgo latente para que el usuario sufra algún accidente, lo cual debe ser corregido por los transportistas a la brevedad posible.

Condiciones físicas de la escalera de acceso y descenso.

**CONDICIONES FÍSICAS DE LA ESCALERA DE ACCESO Y DESCENSO
LA PAZ, B.C.S.**

Concepto	Modalidad de servicio público de transporte		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Bueno	75.8%	88.6%	77.6%
Malo	23.2%	11.4%	21.5%
Regular	0.9%		0.8%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE REVISIÓN DE UNIDADES.



	Bueno	Malo	Regular
■ LA PAZ	77.60%	21.50%	0.80%

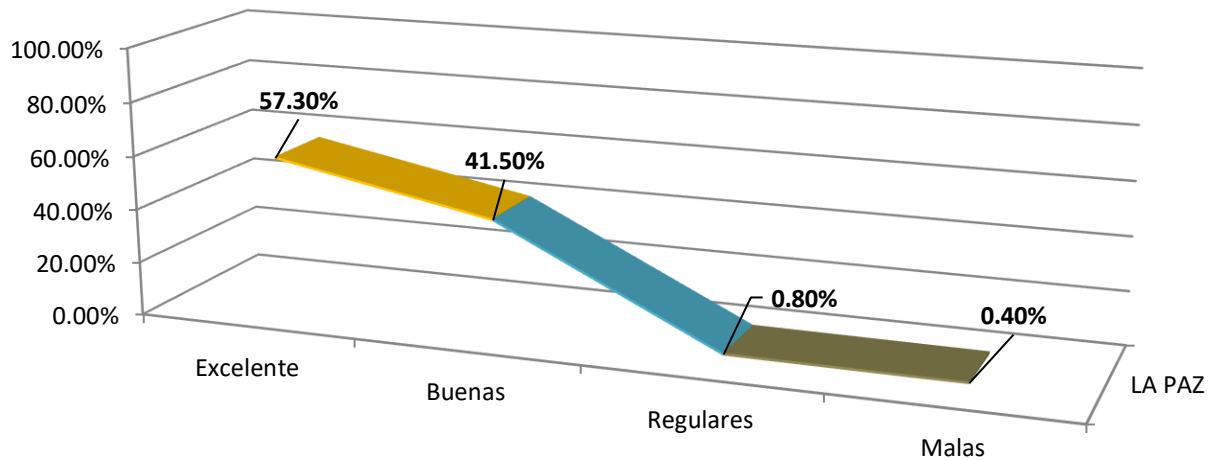
Las condiciones de **LAS ESCALERAS DE ACCESO Y DESCENSO** son calificadas con el **77.6%** como buenas, en segundo lugar, con el **21.5%** como malas y finalmente en condiciones regulares el **0.8%** de las unidades.

Condiciones de uso de puerta de acceso.

CONDICIONES DE USO DE LA PUERTA DE ACCESO LA PAZ, B.C.S.

Concepto	Modalidad de servicio público de transporte		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Excelente	53.1%	82.9%	57.3%
Buenas	45.5%	17.1%	41.5%
Regulares	0.9%		0.8%
Malas	0.5%		0.4%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE REVISIÓN DE UNIDADES.



	Excelente	Buenas	Regulares	Malas
■ LA PAZ	57.30%	41.50%	0.80%	0.40%

Las **PUERTAS DE ACCESO** del transporte urbano y colectivo de La Paz, fueron calificadas por el personal de **MFT Transportes** con el **57.3%** como en condiciones excelentes de uso normal de apertura y cierre de la misma, en segundo lugar las calificadas buenas con el **41.5%**, en tercer lugar las regulares con el **0.5%** de regulares y finalmente se tiene a un **0.4%** calificadas como malas, que ponen en riesgo la apertura de las mismas en caso de una evacuación por emergencia de la unidad por parte de los usuarios de dicho sistema.

Uso de timbre para el pasajero.

USO DE TIMBRE PARA LOS PASAJEROS
LA PAZ, B.C.S.

Concepto	Modalidad de servicio público de transporte		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Si tiene	6.2%	74.3%	15.9%
No tiene	93.8%	25.7%	84.1%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE REVISIÓN DE UNIDADES.



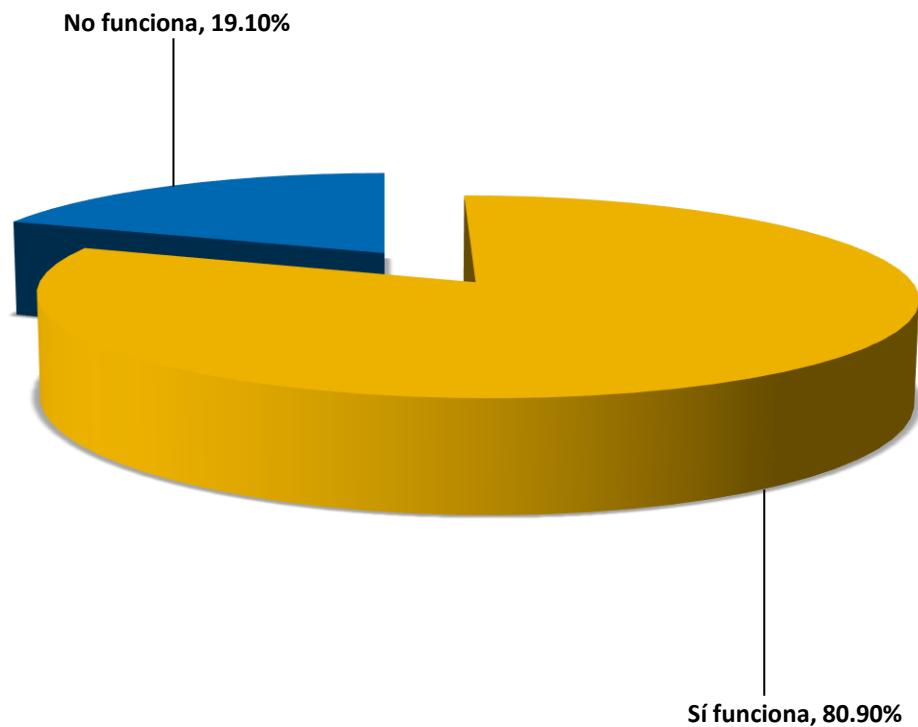
El uso del **TIMBRE** para solicitar la bajada en la siguiente paradero por parte de los usuarios, es una práctica poco usada, los concesionarios solamente el **15.9%** de sus unidades cuentan con este sistema de aviso a los conductores de la próxima parada para los pasajeros, y el **84.1%** de las unidades del sistema de transporte urbano y colectivo, no cuentan con algún tipo de sistema que de aviso a los conductores de detener la unidad en la siguientes esquina o paradero, por lo que los usuarios tienen que solicitar tu detención con su propia voz.

Funcionamiento de claxon.

FUNCIONAMIENTO DE CLAXON LA PAZ, B.C.S.

Concepto	Modalidad de servicio público de transporte		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Sí funciona	78.7%	94.3%	80.9%
No funciona	21.3%	5.7%	19.1%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE REVISIÓN DE UNIDADES.



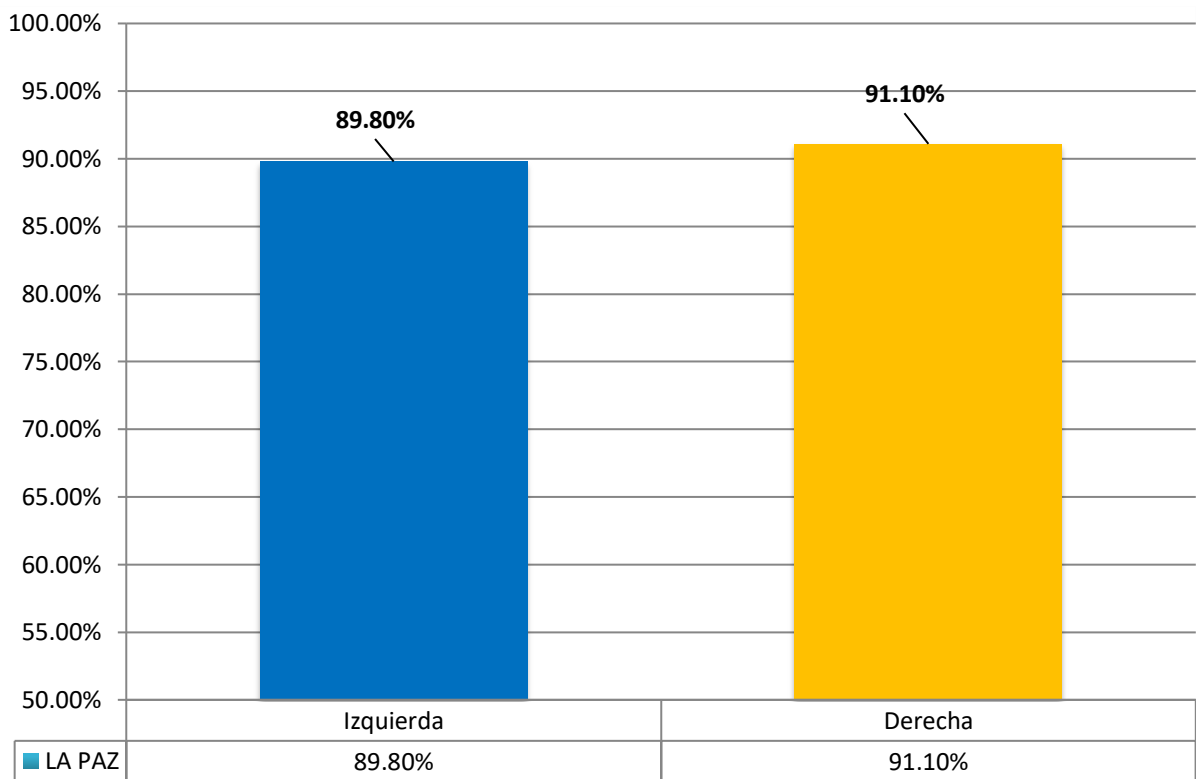
Es una obligación por parte de los concesionarios contar con el sistema de **CLAXON** en las unidades, y desafortunadamente solo el **80.9%** de las unidades si funcionó, por otro lado, se tiene un **19.1%** de las unidades en donde no funciona el claxon, que como se ha mencionado es un elemento importante en la prevención de accidentes viales.

Funcionamiento de Luces Stop.

FUNCIONAMIENTO LUCES STOP IZQUIERDA Y DERECHA LA PAZ, B.C.S.

Concepto	Modalidad de servicio público de transporte		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Izquierdo	88.2%	100.0%	89.8%
Derecho	90.0%	97.1%	91.1%

Nota: Solo se presentan el porcentaje por agrupación de los parabrisas que si funcionan.
FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE REVISIÓN DE UNIDADES.



En el caso del funcionamiento de las **LUCES DE STOP TRASERAS** de las unidades del sistema de transporte urbano y colectivo, el lado izquierdo funciona de manera correcta en un **89.8%**, y el lado derecho funcionan de manera óptima el **91.1%**, cabe destacar que el personal de **MFT Transportes** se les dio la instrucción para que solo una luz de las dos funcionaba se considerara como no funciona bien, con la finalidad de que se corrija dicha deficiencia.

**FUNCIONAMIENTO LUZ STOP IZQUIERDO
LA PAZ, B.C.S.**

Concepto	Modalidad de servicio público de transporte		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Sí funciona	88.2%	100.0%	89.8%
No funciona	11.8%		10.2%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE REVISIÓN DE UNIDADES.

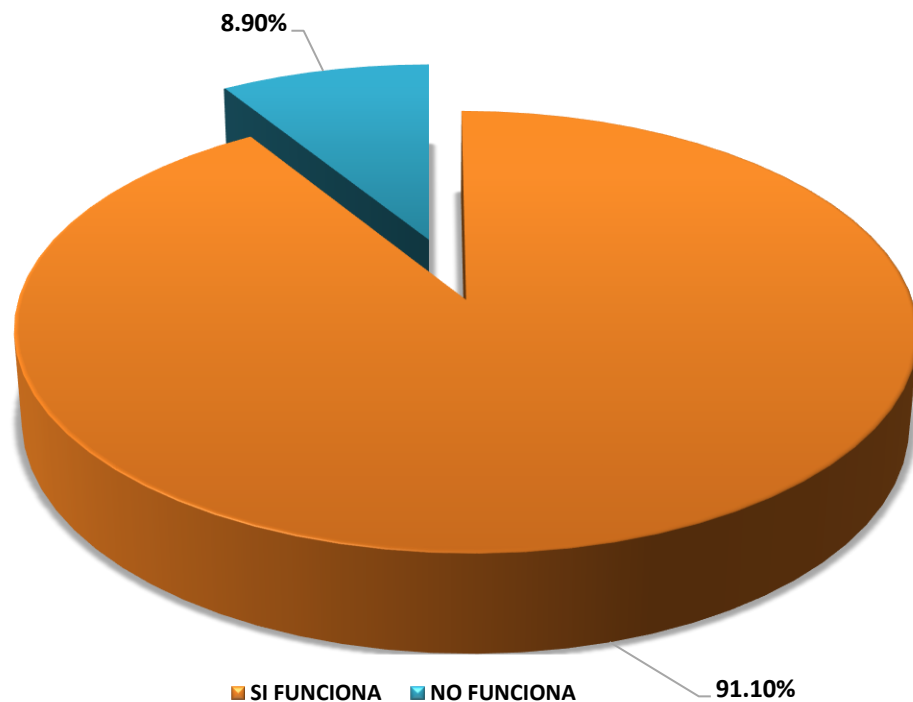


El funcionamiento de las **LUCES DE STOP IZQUIERDA** en las unidades alcanzo un **89.8%** de eficiencia y un **10.2%** de deficiencia, se debe de exigir a los transportistas que regularicen dicha situación, las luces de stop son muy importantes para evitar choques por alcance en las unidades de transporte urbano y colectivo, si estas no funcionan de manera correcta se corre el riesgo de sufrir accidentes.

**FUNCIONAMIENTO LUZ STOP DERECHO
LA PAZ, B.C.S.**

Concepto	Modalidad de servicio público de transporte		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Sí funciona	90.0%	97.1%	91.1%
No funciona	10.0%	2.9%	8.9%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE REVISIÓN DE UNIDADES.



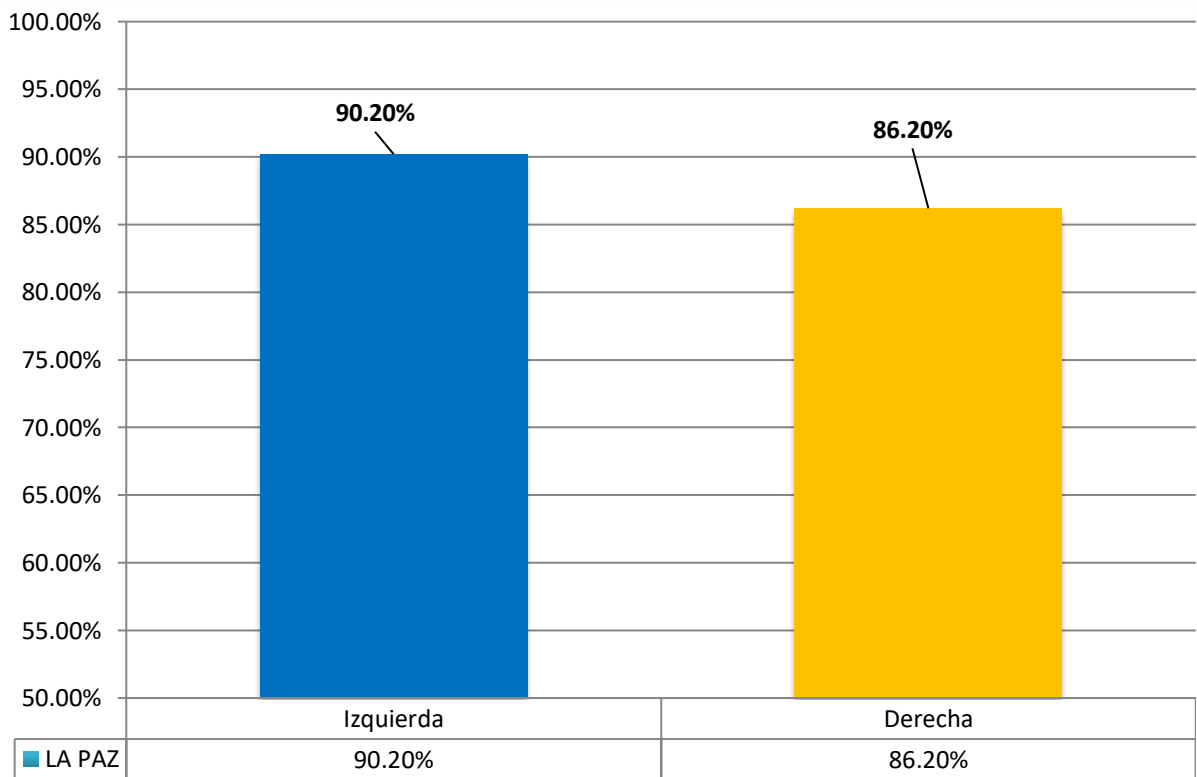
El funcionamiento de las **LUCES DE STOP DERECHA** en las unidades alcanzo un **91.1%** de eficiencia y un **8.9%** de deficiencia, se debe de exigir a los transportistas que regularicen dicha situación, las luces de stop son muy importantes para evitar choques por alcance en las unidades de transporte urbano y colectivo, si estas no funcionan de manera correcta se corre el riesgo de sufrir accidentes.

Funcionamiento de las direccionales traseras.

FUNCIONAMIENTO DIRECCIONALES TRASERAS LA PAZ, B.C.S.

Concepto	Modalidad de servicio público de transporte		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Izquierda	88.6%	100.0%	90.2%
Derecha	84.4%	97.1%	86.2%

Nota: Solo se presentan el porcentaje por agrupación de los parabrisas que si funcionan.
FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE REVISIÓN DE UNIDADES.



En el caso del funcionamiento de las **DIRECCIONALES TRASERAS** de las unidades del sistema de transporte urbano y colectivo, el lado izquierdo funciona de manera correcta en un **90.2%**, y el lado derecho funcionan de manera óptima el **86.2%**, es importante insistir que dicho dispositivo debe de estar funcionando de manera óptima siempre, sabemos que es un elemento fundamental para indicar cuando se va a dar vuelta de dicho lado y los automovilistas tomen sus precauciones necesarias, para evitar accidentes automovilísticos.

**FUNCIONAMIENTO DIRECCIONAL IZQUIERDA
LA PAZ, B.C.S.**

Concepto	Modalidad de servicio público de transporte		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Sí funciona	88.6%	100.0%	90.2%
No funciona	11.4%		9.8%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE REVISIÓN DE UNIDADES.

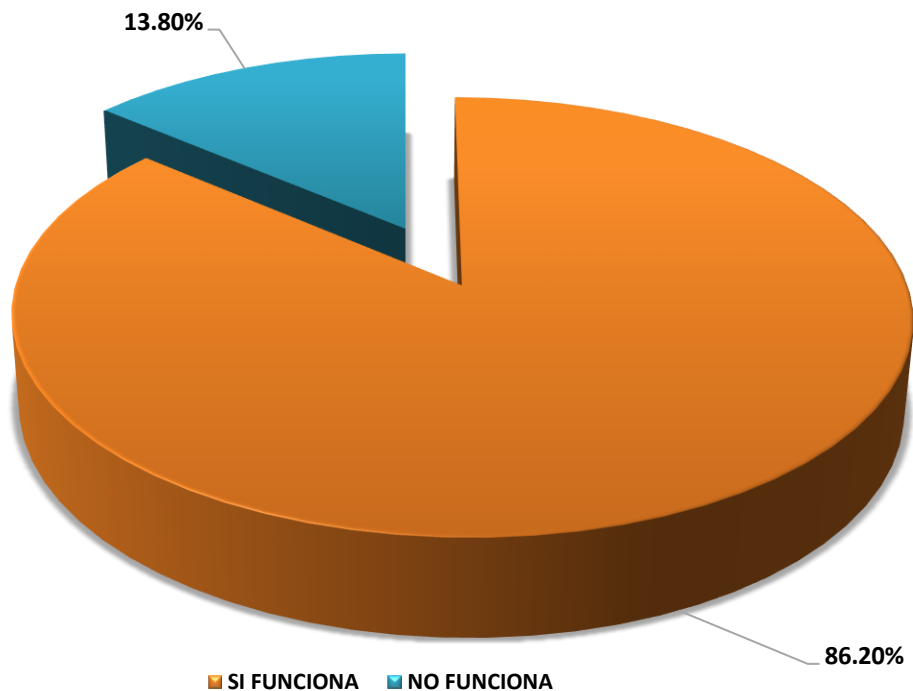


El funcionamiento de las **DIRECCIONAL IZQUIERDA** en las unidades alcanzo un **90.2%** de eficiencia y un **9.8%** de deficiencia, se debe de exigir a los transportistas que regularicen dicha situación, las luces de las direccionales son muy importantes para evitar choques.

**FUNCIONAMIENTO DIRECCIONAL DERECHA
LA PAZ, B.C.S.**

Concepto	Modalidad de servicio público de transporte		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Sí funciona	84.4%	97.1%	86.2%
No funciona	15.6%	2.9%	13.8%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE REVISIÓN DE UNIDADES.



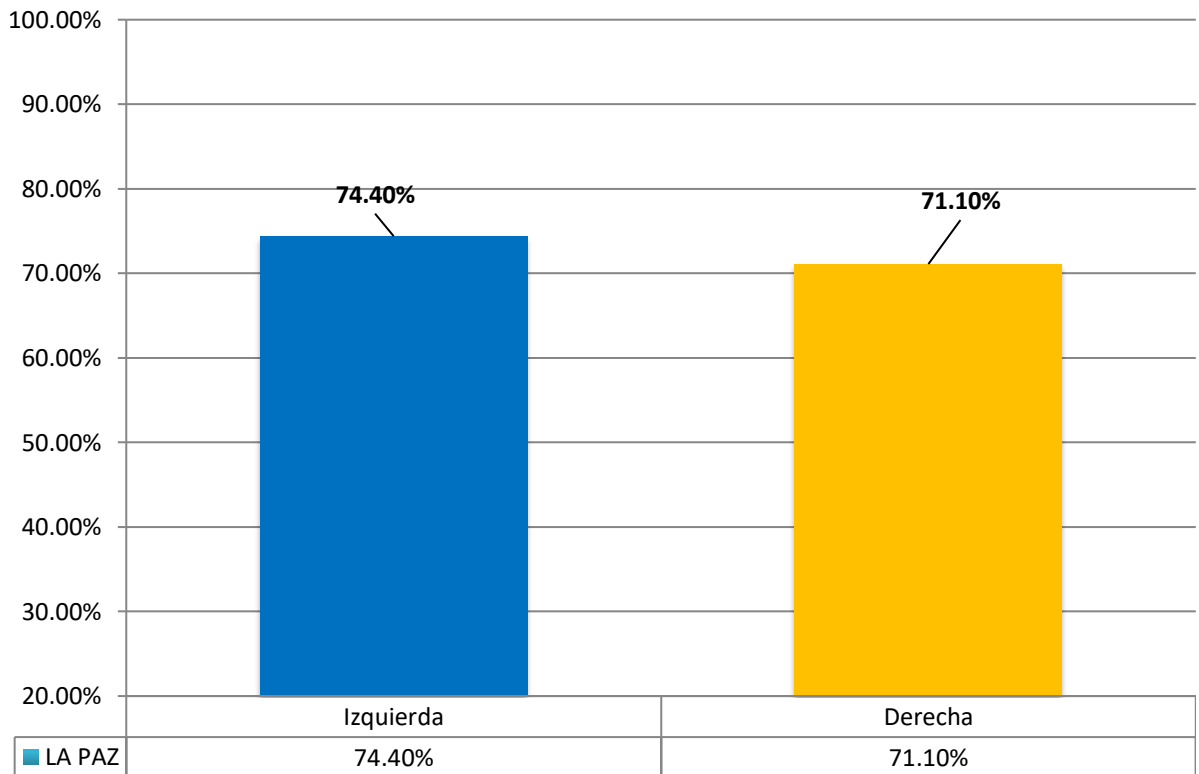
El funcionamiento de las **DIRECCIONAL TRASERA DERECHA** en las unidades alcanzo un **86.2%** de eficiencia y un **13.8%** de deficiencia, se debe de exigir a los transportistas que regularicen dicha situación, las luces de las direccionales traseras derechas, son muy importantes para evitar choques por alcance en las unidades de transporte urbano y colectivo, si estas no funcionan de manera correcta se corre el riesgo de sufrir accidentes.

Funcionamiento de las luces de reversa.

**FUNCIONAMIENTO LUCES DE REVERSA
LA PAZ, B.C.S.**

Concepto	Modalidad de servicio público de transporte		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Izquierda	72.0%	88.6%	74.4%
Derecha	68.2%	88.6%	71.1%

Nota: Solo se presentan el porcentaje por agrupación de los parabrisas que si funcionan.
FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE REVISIÓN DE UNIDADES.

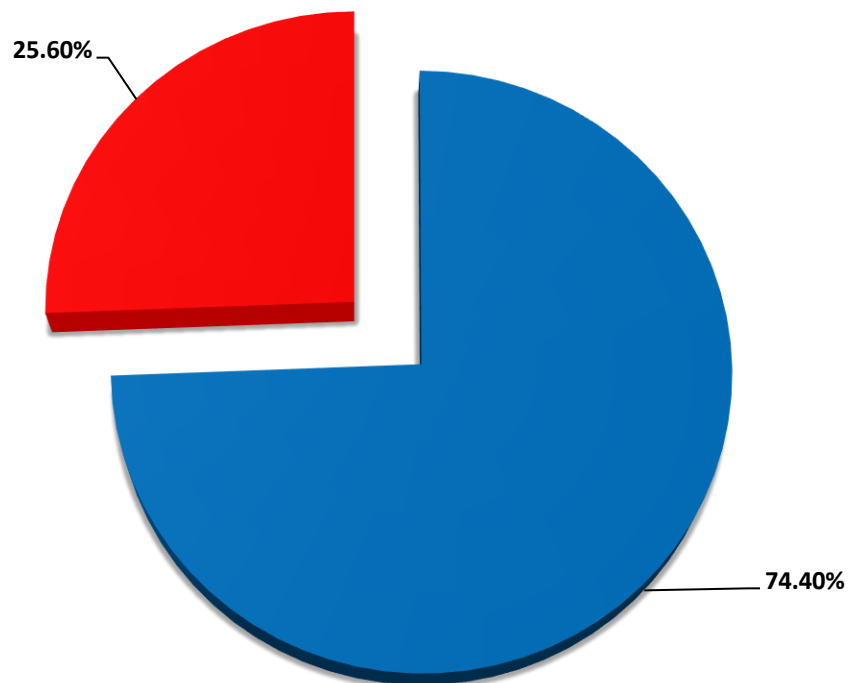


Aunque por la naturaleza del servicio, es mínimo su uso en el servicio diario, es necesario que se eleve significativamente el correcto funcionamiento de las **LUCES DE REVERSA**, que solo alcanzan el **74.4%** de funcionamiento correcto del lado izquierdo y el **71.1%** del lado derecho.

**FUNCIONAMIENTO LUZ DE REVERSA IZQUIERDA
LA PAZ, B.C.S.**

Concepto	Modalidad de servicio público de transporte		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Sí funciona	72.0%	88.6%	74.4%
No funciona	28.0%	11.4%	25.6%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE REVISIÓN DE UNIDADES.

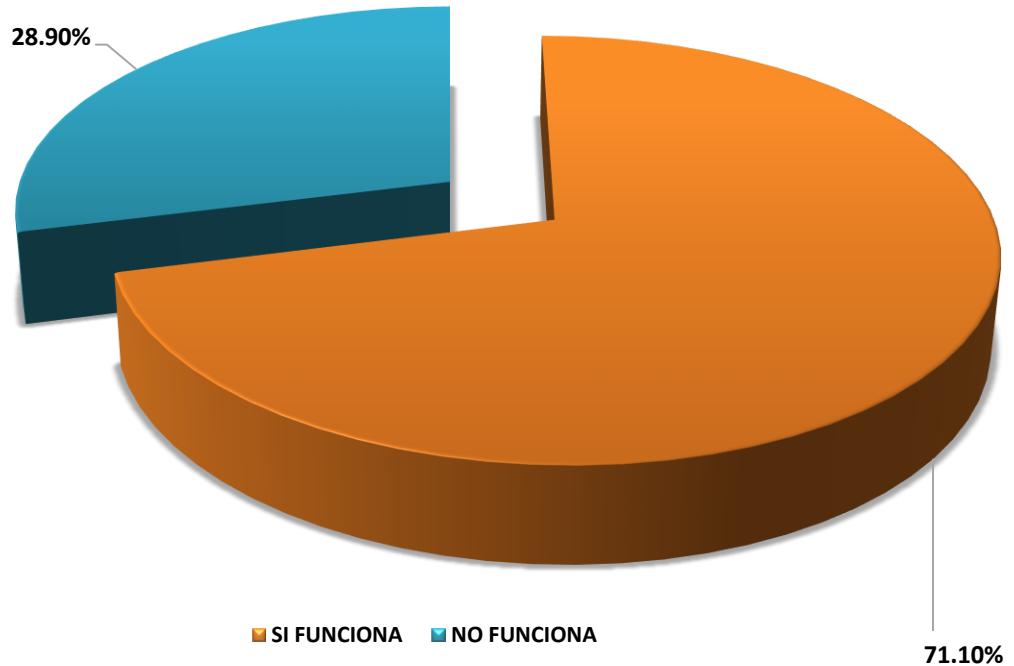


El funcionamiento de las **LUCES DE REVERSA IZQUIERDAS** en las unidades alcanzo un **474.4%** de eficiencia y un **25.6%** de deficiencia, como sabemos las luces de reversa no se utilizan de manera cotidiana por parte de los conductores a la hora de prestar el servicio público de transporte, pero si puede es un excelente aliado al momento de estacionar las unidades durante la noche al terminar la jornada laboral.

**FUNCIONAMIENTO LUZ DE REVERSA DERECHA
LA PAZ, B.C.S.**

Concepto	Modalidad de servicio público de transporte		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Sí funciona	68.2%	88.6%	71.1%
No funciona	31.8%	11.4%	28.9%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE REVISIÓN DE UNIDADES.



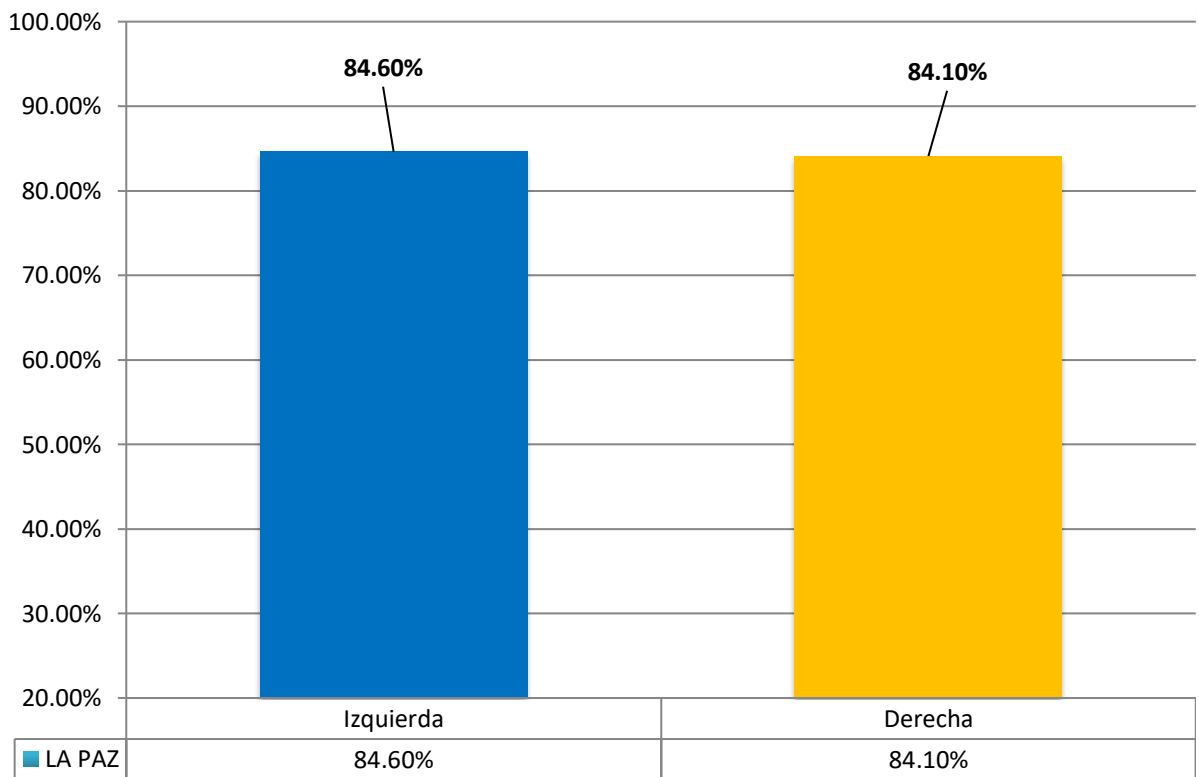
El funcionamiento de las **LUCES DE REVERSA DERECHA** en las unidades alcanzo un **71.1%** de eficiencia y un **28.9%** de deficiencia, se debe de exigir a los transportistas que regularicen dicha situación, las luces de reversa son necesarias para estacionar las unidades sobre todo al momento de terminar la jornada laboral durante las noches y al inicio de la misma a las **4:30 a 05:00 a.m.** donde todavía la luz del día en una buena parte del año no esta tan clara.

Funcionamiento de luces de emergencia traseras.

**FUNCIONAMIENTO LUCES DE EMERGENCIA TRASERAS
LA PAZ, B.C.S.**

Concepto	Modalidad de servicio público de transporte		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Izquierda	82.0%	100.0%	84.6%
Derecha	82.0%	97.1%	84.1%

Nota: Solo se presentan el porcentaje por agrupación de los parabrisas que si funcionan.
FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE REVISIÓN DE UNIDADES.

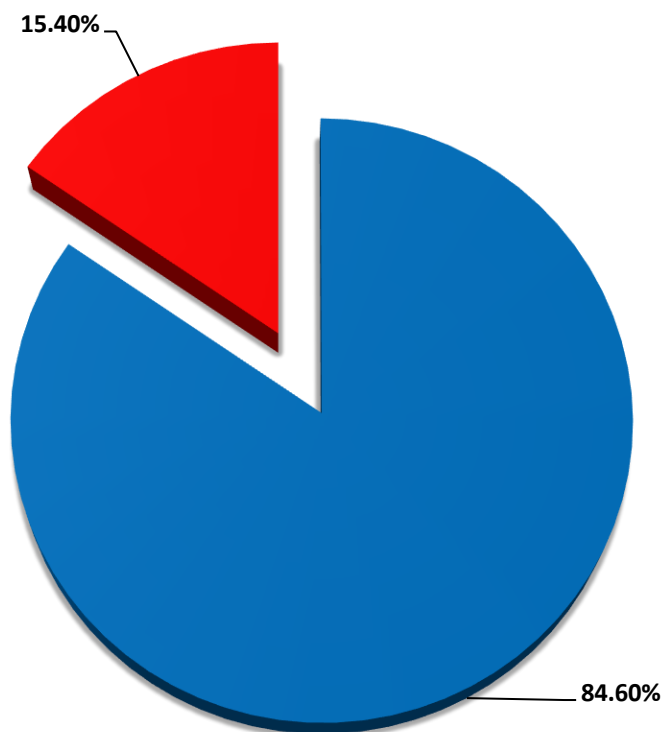


Las **LUCES DE EMERGENCIA REVERSA**, funcionan de manera correcta del lado izquierdo en un **84.6%** de las **247 unidades** revisadas, por su parte existen un **84.1%** de luces del lado derecho que no funcionan de manera correcta.

**FUNCIONAMIENTO LUZ DE EMERGENCIA IZQUIERDA
LA PAZ, B.C.S.**

Concepto	Modalidad de servicio público de transporte		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Sí funciona	82.0%	100.0%	84.6%
No funciona	18.0%		15.4%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE REVISIÓN DE UNIDADES.

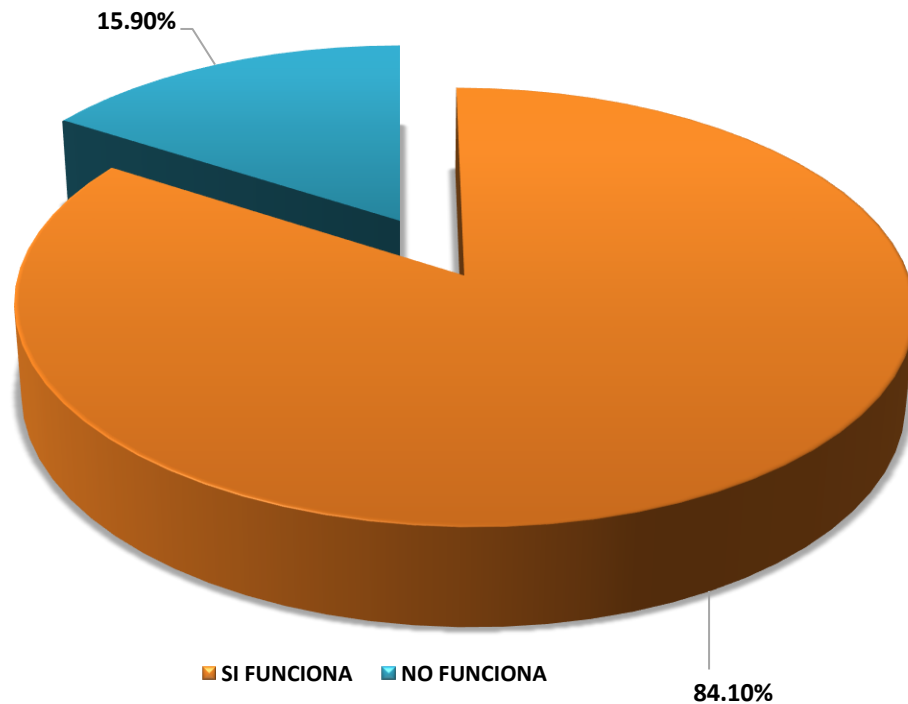


El funcionamiento de las **LUCES DE EMERGENCIA IZQUIERDA** en las unidades alcanzo un **84.6%** de eficiencia y un **15.4%** de deficiencia, como sabemos las luces de emergencia son un elemento muy necesario en la prevención de accidentes de tránsito, donde al conductor le permite avisarle al resto de los automovilistas de una situación de riesgo dentro de la ruta por donde se transita en ese momento.

**FUNCIONAMIENTO LUZ DE EMERGENCIA DERECHA
LA PAZ, B.C.S.**

Concepto	Modalidad de servicio público de transporte		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Sí funciona	82.0%	97.1%	84.1%
No funciona	18.0%	2.9%	15.9%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE REVISIÓN DE UNIDADES.



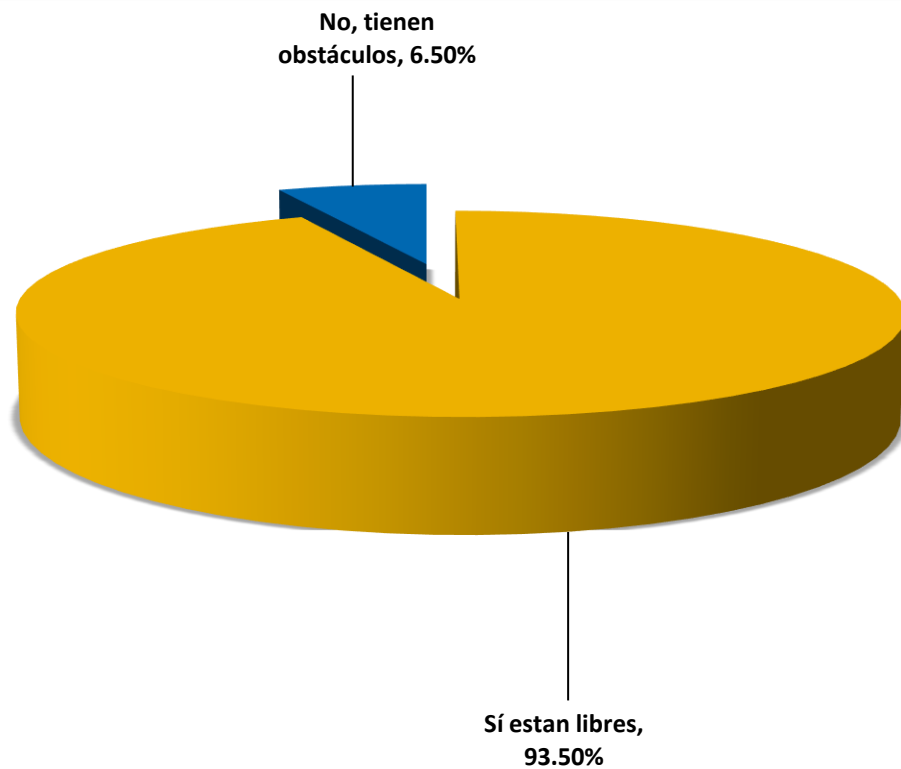
El funcionamiento de las **LUCES DE EMERGENCIA DERECHA** en las unidades alcanzo un **84.1%** de eficiencia y un **15.9%** de deficiencia, se debe de exigir a los transportistas que regularicen dicha situación, las luces de emergencia son muy necesarias para evitar accidentes cuando existe una situación de riesgo en las calles o avenidas, por donde se transita.

Vidrios libres de obstáculos.

VIDRIOS LIBRES DE OBSTÁCULOS LA PAZ, B.C.S.

Concepto	Modalidad de servicio público de transporte		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Si están libres	93.4%	94.3%	93.5%
No, tienen obstáculos	6.6%	5.7%	6.5%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE REVISIÓN DE UNIDADES.



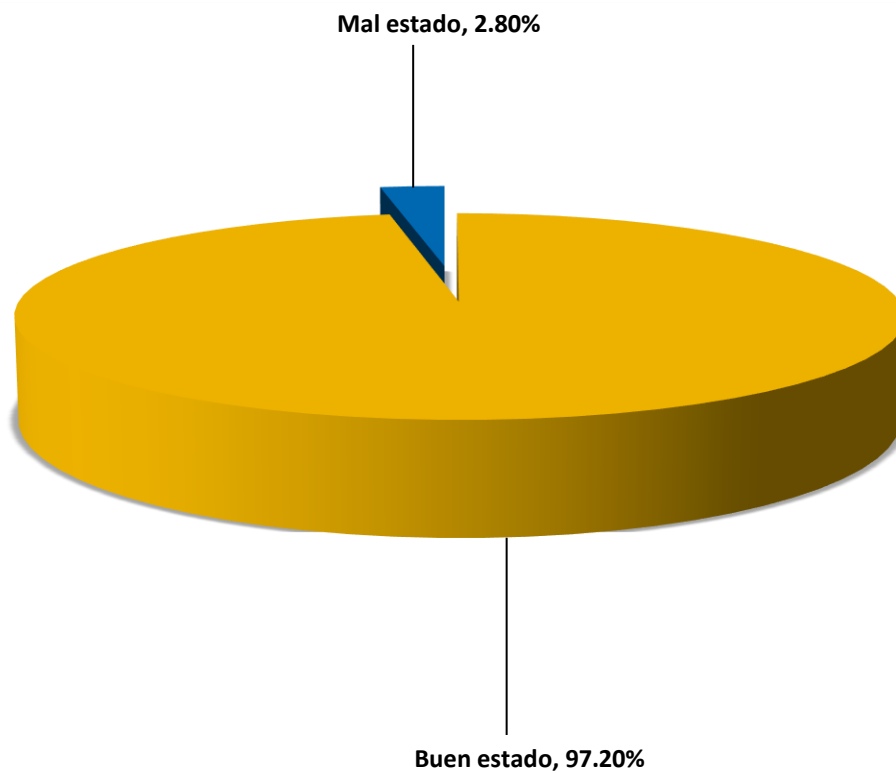
El sistema de transporte urbano y colectivo de la ciudad de La Paz, el **93.5%** de las unidades tienen libres de obstáculos el vidrio frontal, pero todavía existe la práctica en el **6.50%** de los casos de las unidades revisadas de obstruir con letreros con tinta blanca principalmente donde anotan los puntos principales por donde pasan en las rutas, lo cual no debe suceder para evitar que la visión del conductor no se vea disminuida.

Estado físico de la carrocería.

ESTADO FÍSICO DE LA CARROCERÍA LA PAZ, B.C.S.

Concepto	Modalidad de servicio público de transporte		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Buen estado	96.7%	100.0%	97.2%
Mal estado	3.3%		2.8%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE REVISIÓN DE UNIDADES.



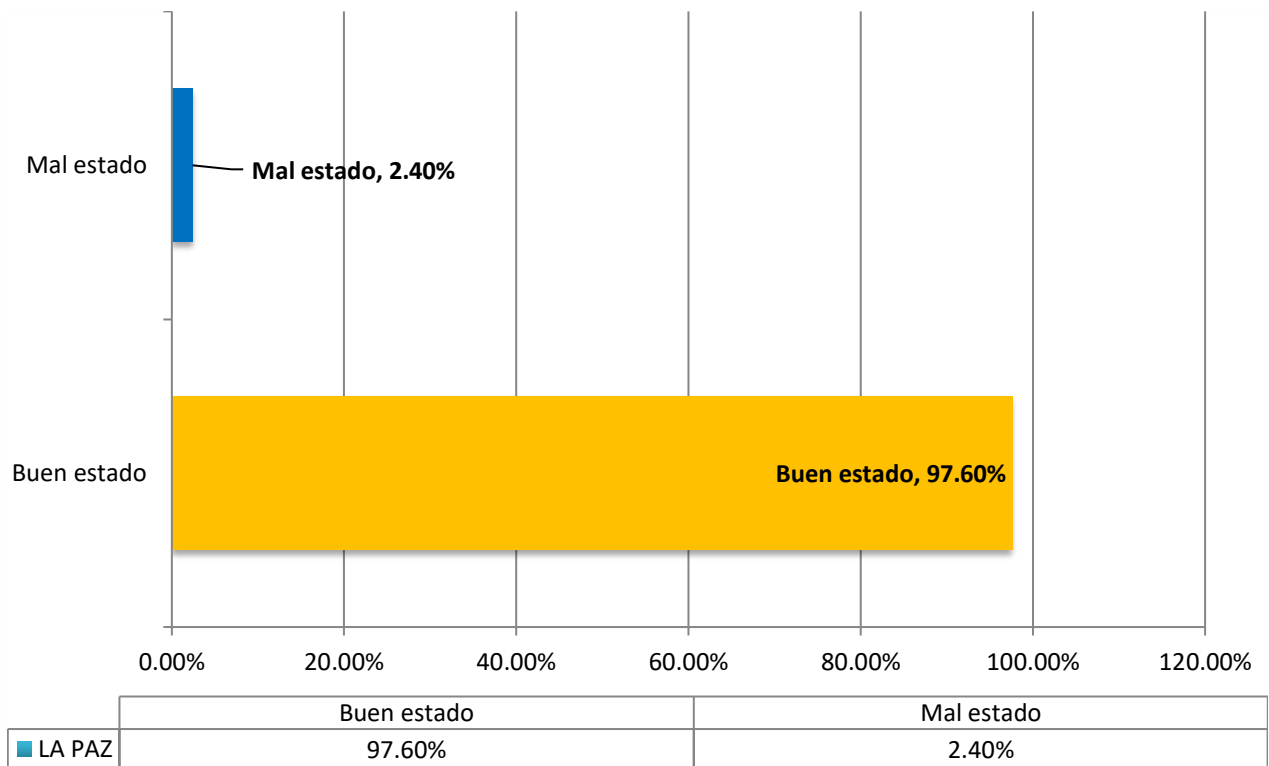
En general el estado de la **CARROCERÍA** de las unidades del transporte colectivo y urbano, se encuentran en condiciones de buen estado con el **97.2%**, y solo el **2.8%** de las unidades fueron calificadas como carrocerías en mal estados, en la mayoría de las veces por algunos golpes en la carrocería causados por accidentes.

Estado físico de la pintura.

ESTADO FÍSICO DE LA PINTURA
LA PAZ, B.C.S.

Concepto	Modalidad de servicio público de transporte		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Buen estado	97.2%	100.0%	97.6%
Mal estado	2.8%		2.4%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE REVISIÓN DE UNIDADES.



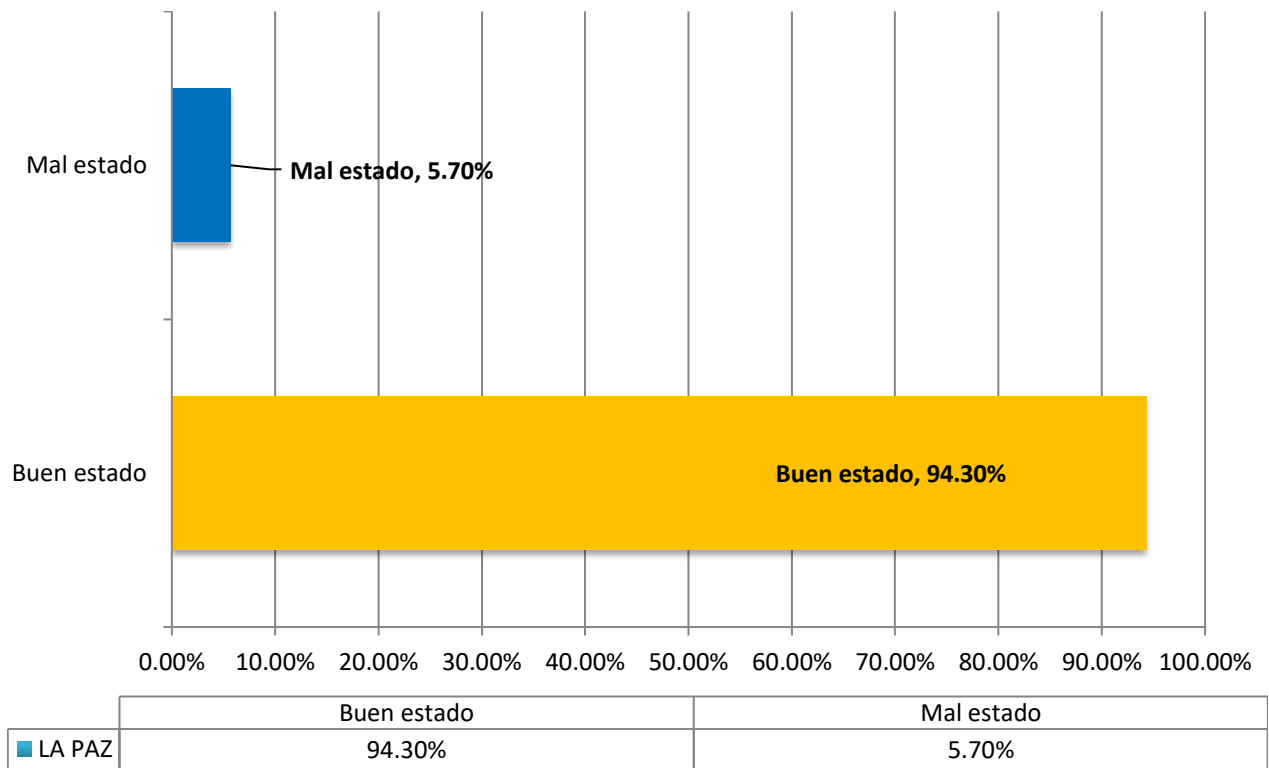
En general el estado de la **PINTURA** de las unidades del transporte colectivo y urbano, se encuentran en condiciones de buen estado con el **97.6%**, y solo el **2.4%** de las unidades fueron calificadas con pinturas en mal estado.

Puerta de emergencia.

**PUERTA DE EMERGENCIA
LA PAZ, B.C.S.**

Concepto	Modalidad de servicio público de transporte		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Si la tiene	98.6%	68.6%	94.3%
Esta obstruida o no funciona correctamente	1.4%	31.4%	5.7%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE REVISIÓN DE UNIDADES.



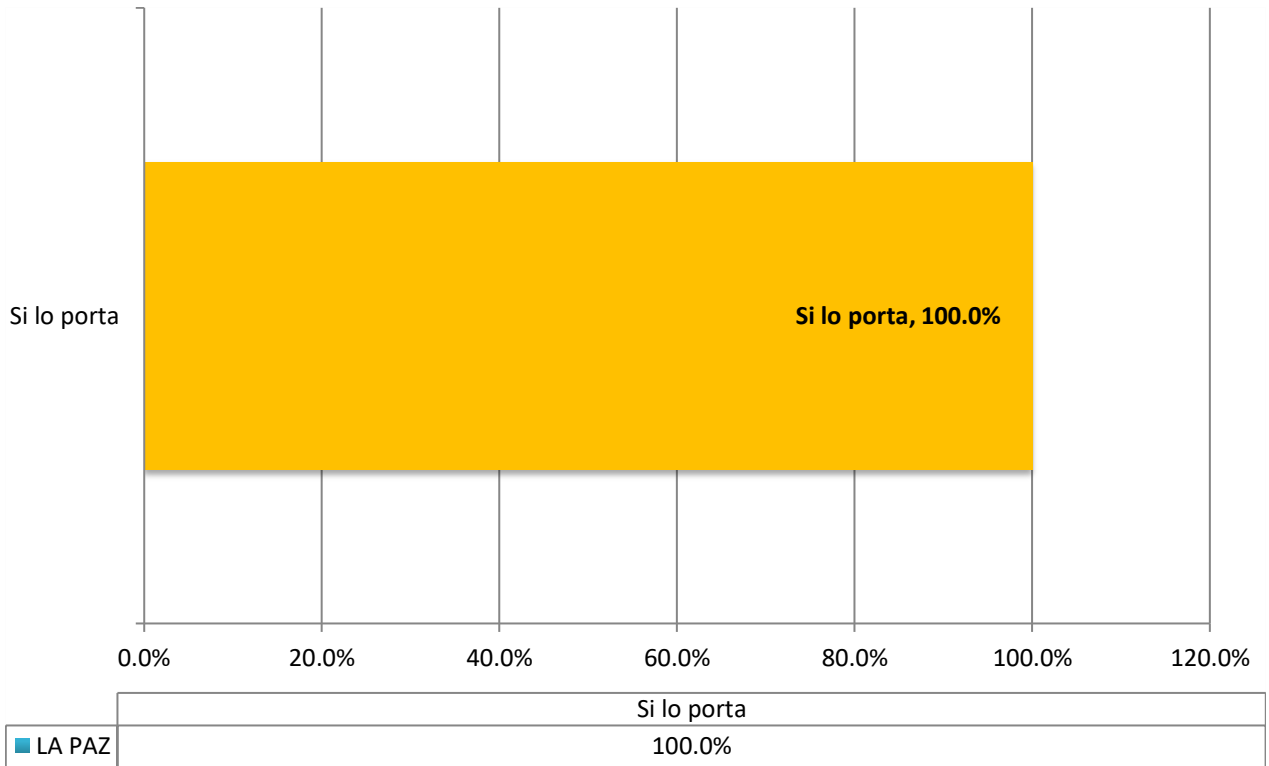
Lo óptimo es que no exista ninguna unidad que no le funcione correctamente la puerta de emergencia, se debe exigir a las agrupaciones que el **100%** de sus unidades estén al corriente en esta obligación, para que en caso de una emergencia sean utilizadas por los usuarios para descender de las unidades.

Número económico.

**NÚMERO ECONÓMICO DE LA UNIDAD
LA PAZ, B.C.S.**

Concepto	Modalidad de servicio público de transporte		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Si la tiene	100.0%	100.00%	100.0%
No tiene			
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE REVISIÓN DE UNIDADES.



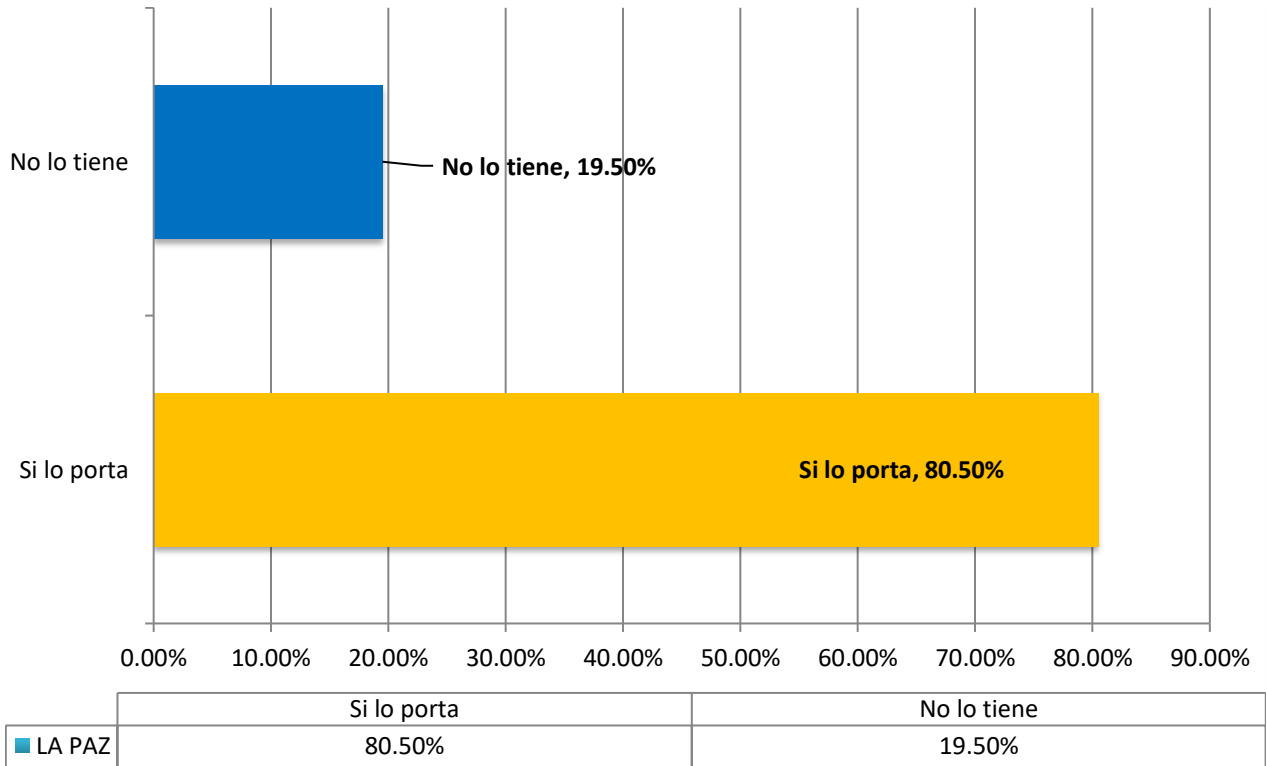
El **100%** de las diferentes unidades vehiculares revisadas, cuentan con el **NÚMERO ECONÓMICO** de cada unidad, lo que hace fácil su identificación en cualquier denuncia, comentario favorable o al realizar alguna inspección de transporte y vialidad.

Revista vehicular año 2017.

REVISTA VEHICULAR AÑO 2017
LA PAZ, B.C.S.

Concepto	Modalidad de servicio público de transporte		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Si la tiene	84.8%	54.3%	80.5%
No tiene	15.2%	45.7%	19.5%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE REVISIÓN DE UNIDADES.



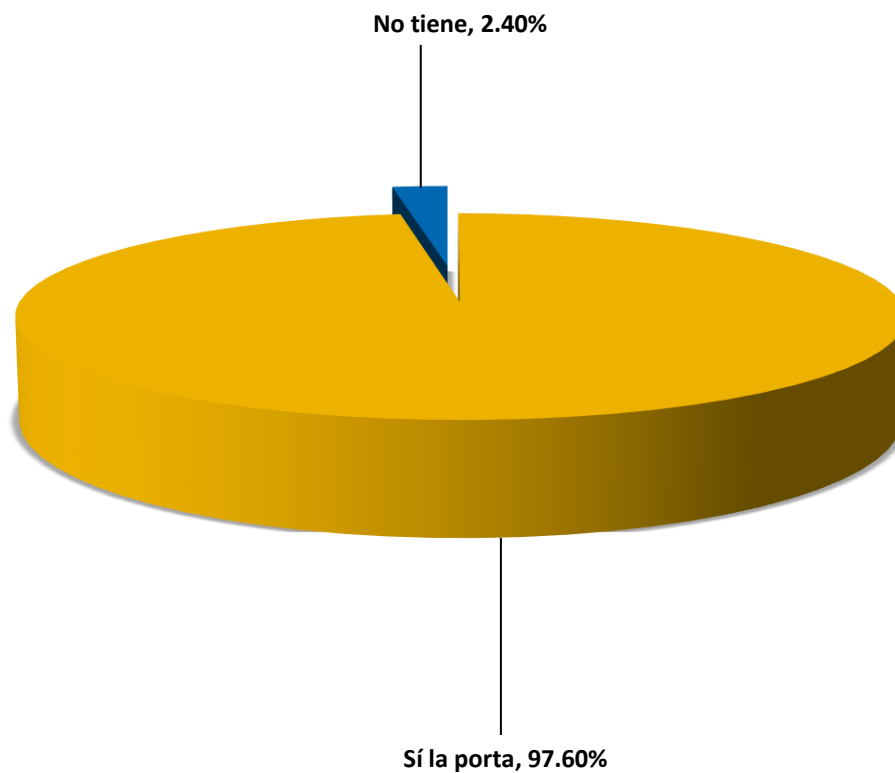
Es importante comentar que la instrucción al personal de **MFT Transportes**, al solicitar que se les mostrara la tarjeta de circulación, si esta no se les enseñaba de manera física se considerara como que no la tiene, además de revisar si traían la calcomanía respectiva en los cristales de la unidad, se encontró que el **80.5%** si tienen su **REVISTA AÑO 2017**, pero por otro lado, existe un alto porcentaje de **19.5%** que no la tiene, con lo cual no deberían de estar circulando dichas unidades hasta en tanto no cumplan con dicha obligación ante las autoridades de recaudación del estado.

Portación de placas de circulación.

PORTACIÓN DE PLACAS DE CIRCULACIÓN
LA PAZ, B.C.S.

Concepto	Modalidad de servicio público de transporte		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Si la tiene	98.6%	91.4%	97.6%
No tiene	1.4%	8.6%	2.4%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE REVISIÓN DE UNIDADES.



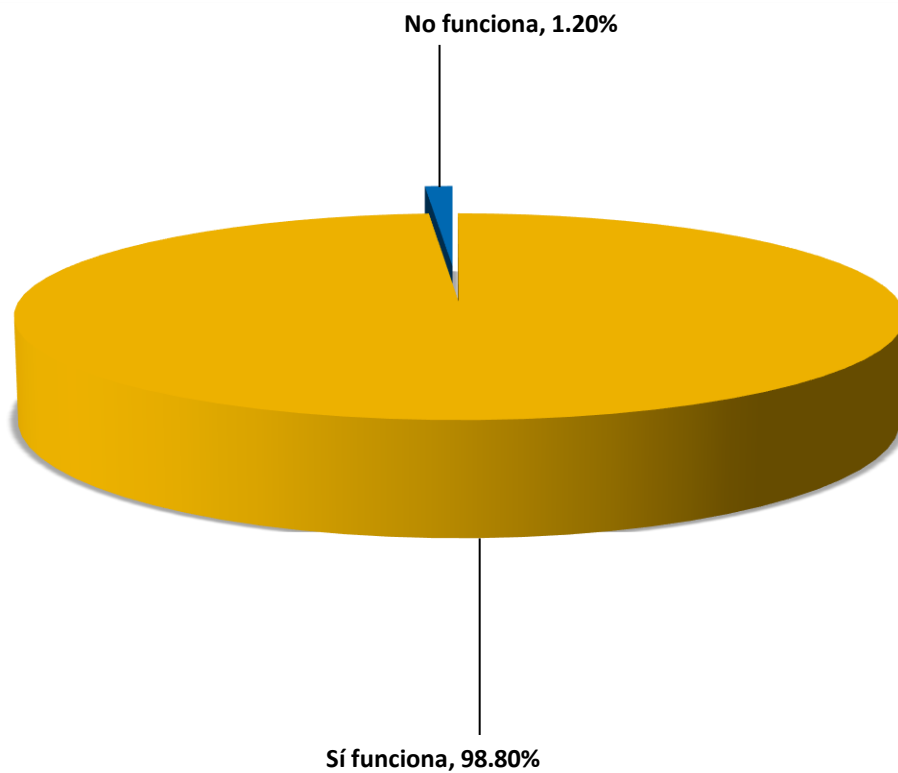
La gran mayoría de las unidades que representan el **97.6%** de estas, cuentan o portan con el juego de láminas de **PLACAS DE CIRCULACIÓN**, que les permite o autoriza la prestación de su servicio en las rutas concesionadas por el Ayuntamiento de La Paz, aunque existe un porcentaje muy mínimo de unidades que no cuentan con placas, no debería de estar circulando ninguna sin este elemento tan importante para su identificación.

Luz interna en la unidad.

LUZ INTERNA EN LA UNIDAD LA PAZ, B.C.S.

Concepto	Modalidad de servicio público de transporte		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Si funciona	99.1%	97.1%	98.8%
No funciona	0.9%	2.9%	1.2%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE REVISIÓN DE UNIDADES.



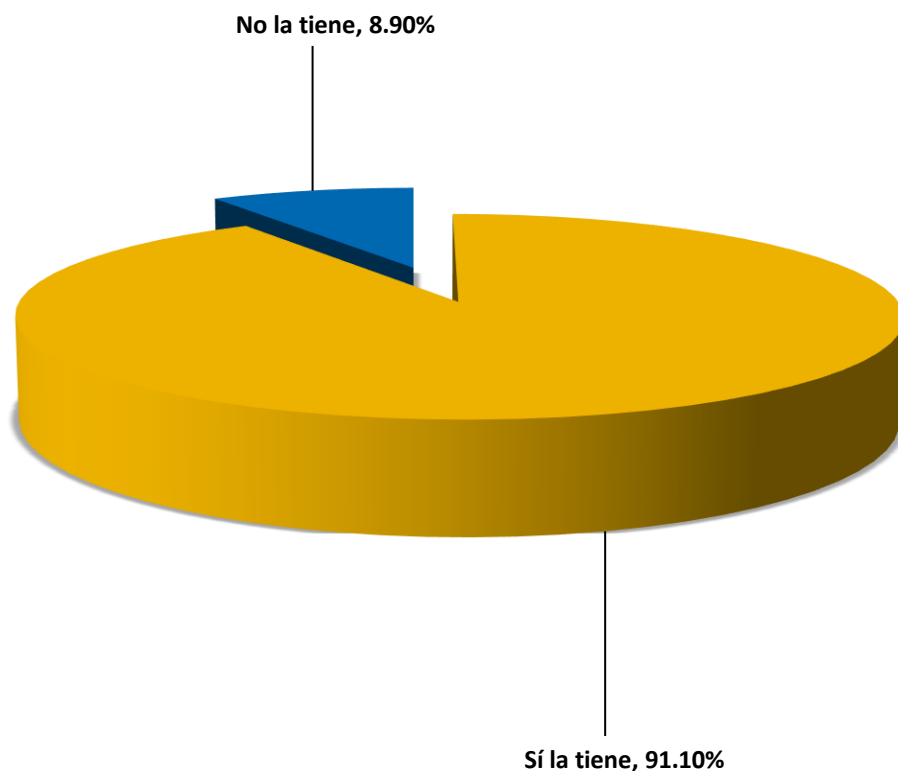
El **98.8%** de las unidades al momento de solicitarle a los conductores que encendieran las **LUCES INTERNAS**, funcionaron de manera eficiente, por otro lado en las agrupaciones Transporte Urbano y colectivo, algunas de sus unidades no encendieron las luces internas en el momento de la revisión representando un **1.2%**, la problemática de que no funcionen se presenta en la noche cuando es necesario e indispensable que dichas luces funcionen de manera correcta, para mayor seguridad de los pasajeros que utilizan el servicio.

Calca de Discapitados

CALCAMONÍA DE DISCAPACITADOS LA PAZ, B.C.S.

Concepto	Modalidad de servicio público de transporte		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Si tiene	90.0%	97.1%	91.1%
No tiene	10.0%	2.9%	8.9%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE REVISIÓN DE UNIDADES.



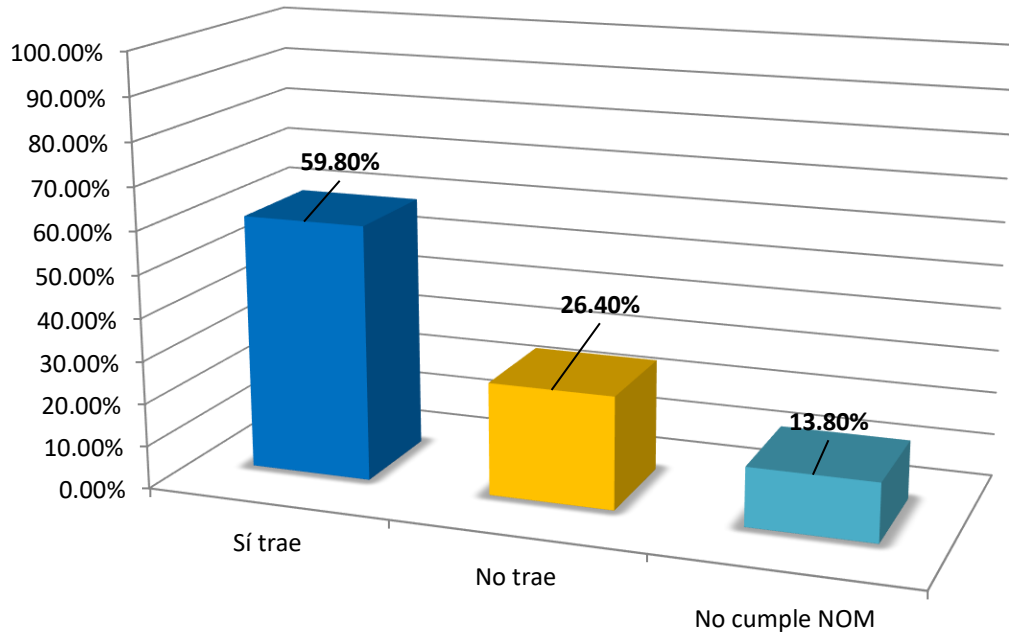
Deberían todas las unidades de portar una **CALCAMONÍA DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD O DE PERSONAS CON CAPACIDADES DIFERENTES**, para reservarles un asiento como mínimo en cada una de las unidades, es una cuestión de cultura y de derechos para este sector vulnerable de la población del municipio de Los Cabos, el **91.1%** de las unidades en su interior tienen colocadas una calcamonía para reservar dicho asiento a las personas con discapacidad o de personas con capacidades diferentes, siendo una obligación del resto que representa el **8.9%** de colocarlas de manera inmediata, para garantizar dicho derecho humano.

Uso de extintor.

PORTACIÓN DE EXTINTOR
LA PAZ, B.C.S.

Concepto	Modalidad de servicio público de transporte		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Sí cuenta con extintor de acuerdo a la norma	55.9%	82.9%	59.8%
No cuenta con ningún extintor	28.4%	14.3%	26.4%
Sí cuenta con extintor, pero no cubre la norma	15.6%	2.9%	13.8%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE REVISIÓN DE UNIDADES.



	Sí trae	No trae	No cumple NOM
■ LA PAZ	59.80%	26.40%	13.80%

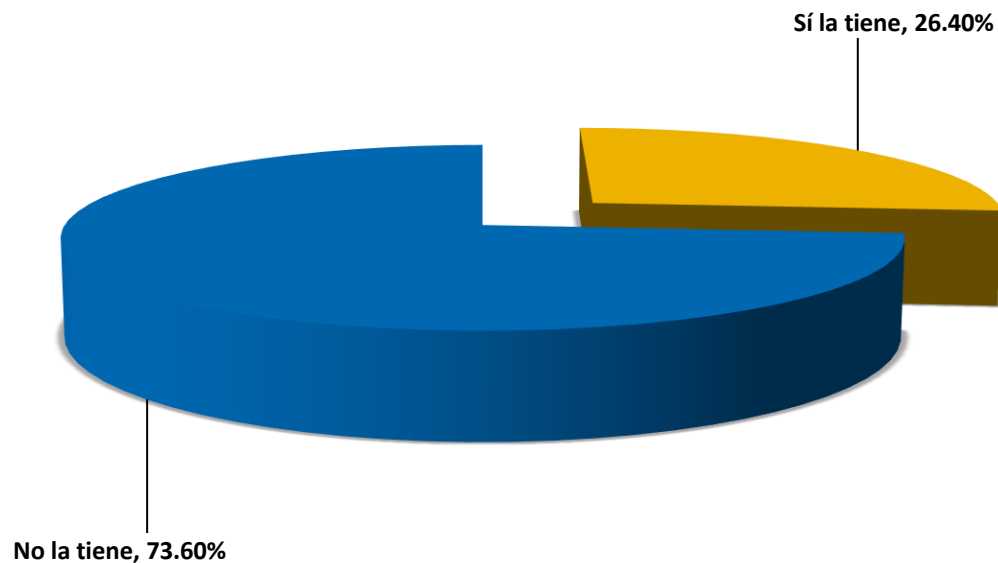
Como una medida de seguridad en caso de un conato de incendio la portación de **EXTINTORES** es fundamental y que estos estén en óptimas condiciones de uso son importantes, del resultado de la revisión se tiene que el **59.8%** cumple con dicha obligación, el **26.4%** de las unidades no lo trae y el **313.8%** si lo trae, pero no cumple con lo estipulado en la **NOM-154-SCFI-2005**.

Polarizado de ventanas.

**POLARIZADO DE VENTANAS
LA PAZ, B.C.S.**

Concepto	Modalidad de servicio público de transporte		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Si la tiene	28.0%	17.1%	26.4%
No la tiene	72.0%	82.9%	73.6%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE REVISIÓN DE UNIDADES.



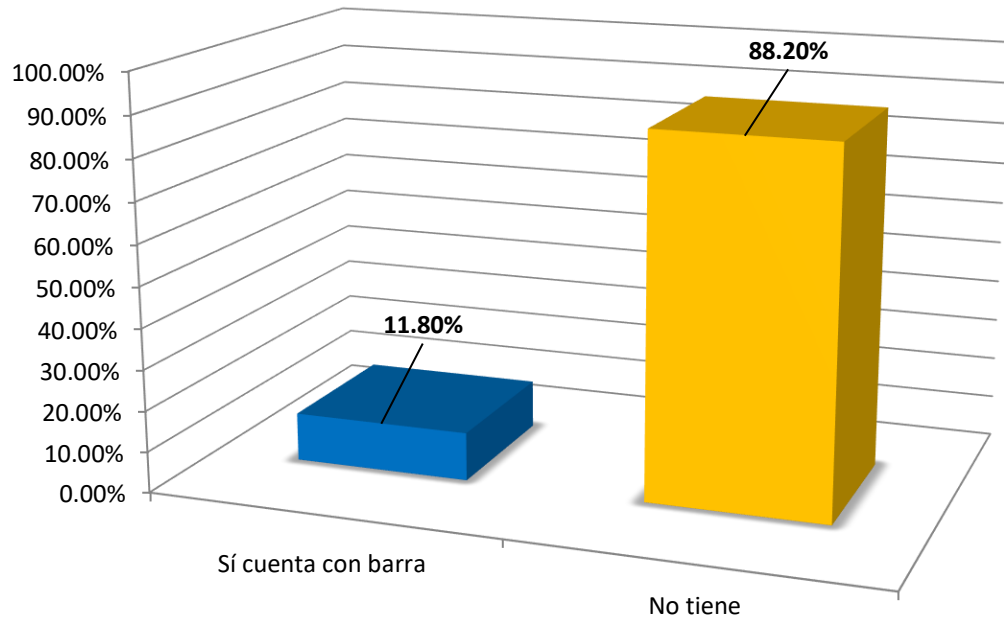
En la revisión si las unidades traen **POLARIZADOS LOS VIDRIOS** del lado del chofer y la puerta de acceso, se encontró que el **26.4%** si lo traen polarizado y el restante **73.6%** de las unidades no tienen sus ventanas polarizadas, evitando la perdida de visibilidad del conductor al dirigir su vista hacia dichos sitios, siendo lo más correcto el día de hoy no obstruir con ningún tipo de nivel de polarizado ni la puerta, ni la ventana del lado del conductor, incluso por cuestiones de seguridad.

Barra contadora de pasaje.

**BARRA CONTADORA DE PASAJE
LA PAZ, B.C.S.**

Concepto	Modalidad de servicio público de transporte		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Si cuenta con barra	1.4%	74.3%	11.8%
No tiene	98.6%	25.7%	88.2%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE REVISIÓN DE UNIDADES.



	Sí cuenta con barra	No tiene
■ LA PAZ	11.80%	88.20%

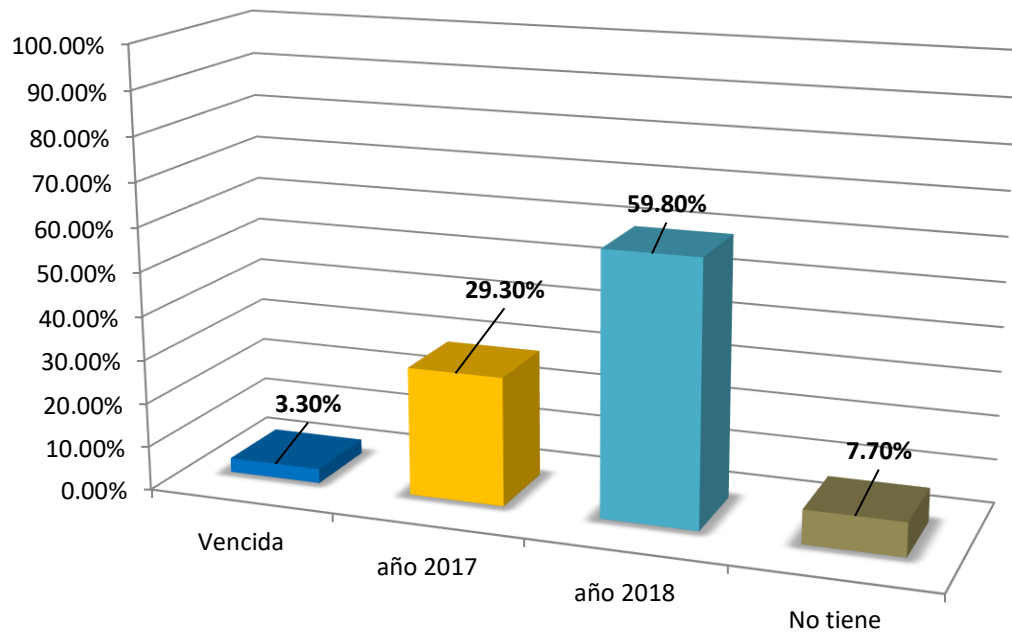
Es muy importante promover entre los transportistas del servicio público de transporte colectivo en La Paz, la instalación de los sistemas de conteo del pasaje a través del dispositivo de barras, además de la entrega de boletos e instalación de cámaras de grabación y sistema GPS en tiempo real, actualmente el **88.2%** no cuenta con barras contadoras, solamente el **11.8%** si las trae, principalmente el transporte urbano de La Paz.

Seguro del viajero.

SEGURO DEL VIAJERO LA PAZ, B.C.S.

Concepto	Modalidad de servicio público de transporte		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Póliza Vencida	3.3%	2.9%	3.3%
Vigencia de Junio a diciembre de 2017	33.2%	5.7%	29.3%
Vigencia de Enero a Julio de 2018	55.0%	88.6%	59.8%
No lo mostro / no tiene	8.5%	2.9%	7.7%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE REVISIÓN DE UNIDADES.



	Vencida	año 2017	año 2018	No tiene
■ LA PAZ	3.30%	29.30%	59.80%	7.70%

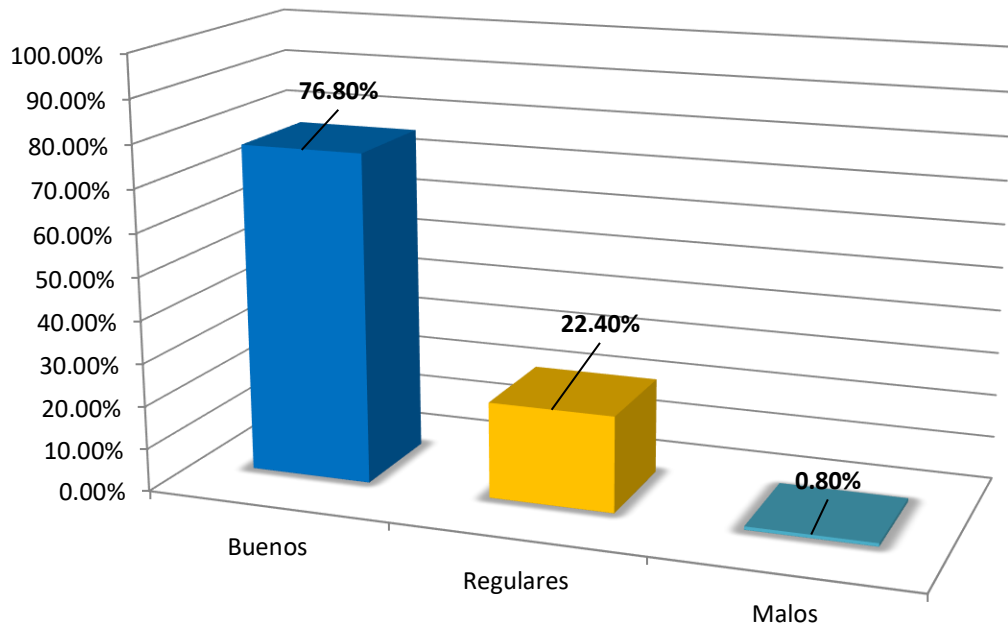
La Ley de Transporte para el estado de Baja California Sur, y su reglamento respectivo, establecen la obligatoriedad de contar con **PÓLIZA DEL SEGURO DEL VIAJERO**, existe un **29.3%** y un **3.3%** de las unidades que al momento de realizar la revisión no traían una copia de la póliza o la que mostraron estaba vencida, es un punto que no se debe de permitir, deben ser retiradas de la circulación las unidades por no garantizar las medidas mínimas de seguridad como es contar con seguro vigente.

Condiciones físicas de los asientos del pasaje.

CONDICIONES FÍSICAS DE LOS ASIENTOS
LA PAZ, B.C.S.

Concepto	Modalidad de servicio público de transporte		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Buenos	74.9%	88.6%	76.8%
Regulares	24.2%	11.4%	22.4%
Malos	0.9%		0.8%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE REVISIÓN DE UNIDADES.



	Buenos	Regulares	Malos
■ LA PAZ	76.80%	22.40%	0.80%

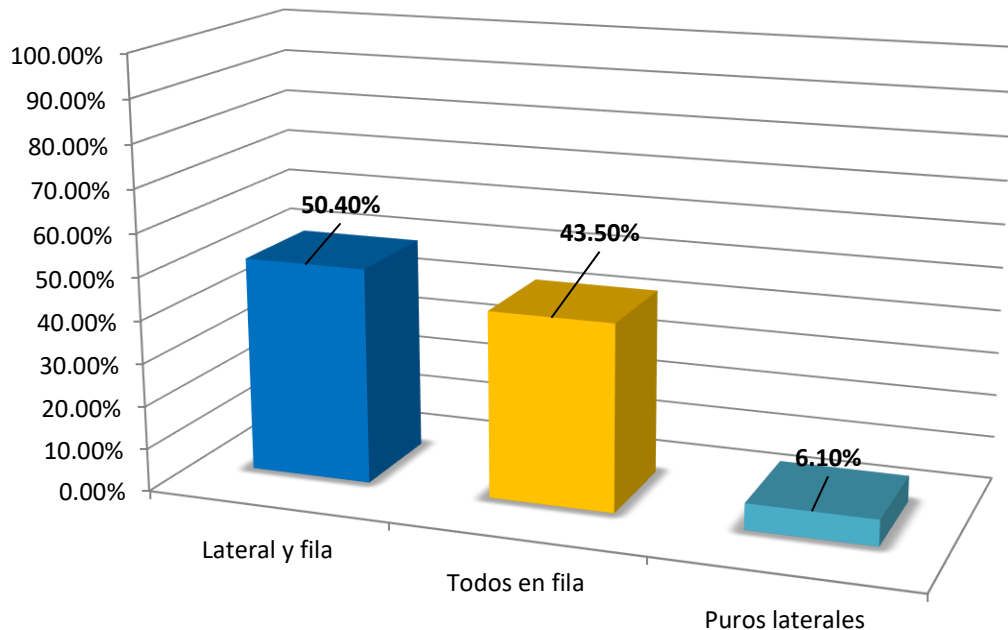
El **76.8%** de las unidades verificadas tienen en su mayoría **ASIENTOS** calificados como buenos, en segundo lugar, están los considerados regulares con el **22.4%** y finalmente los malos con el **0.8%**, siendo en estos últimos casos muy preocupante que no sean reparados por los concesionarios de dichas unidades.

Distribución de asientos.

DISTRIBUCIÓN DE ASIENTOS
LA PAZ, B.C.S.

Concepto	Modalidad de servicio público de transporte		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Lateral y fila	56.9%	11.4%	50.4%
Todos en fila	36.0%	88.6%	43.5%
Puros laterales	7.1%		6.1%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE REVISIÓN DE UNIDADES.



	Lateral y fila	Todos en fila	Puros laterales
■ LA PAZ	50.40%	43.50%	6.10%

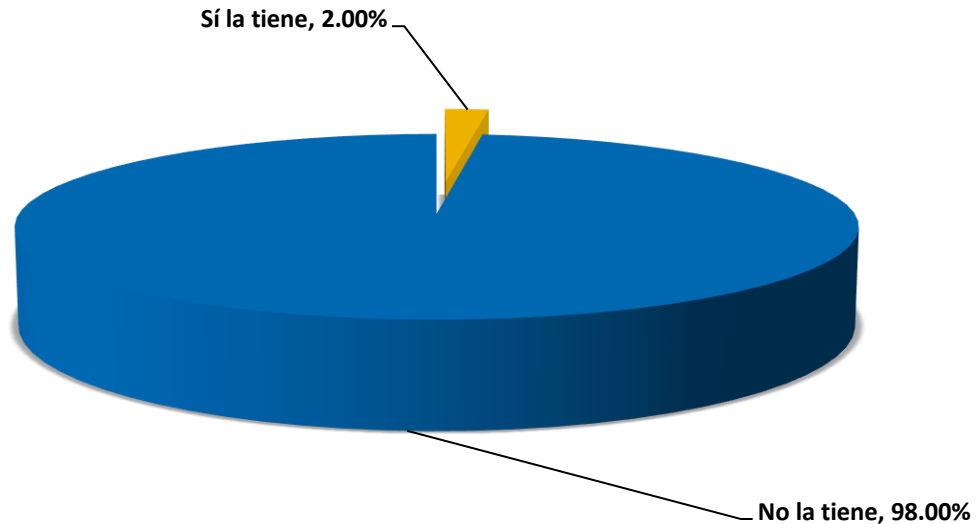
Las unidades revisadas cuentan con un **50.4%** de asientos laterales y filas, el **43.5%** tienen todos sus asientos en fila y finalmente el **6.1%** de los asientos están colocados de manera laterales, estos últimos representan un riesgo para el pasaje, no existe prácticamente ante una frenada de emergencia de donde sostenerse para no golpearse y sufrir lesiones, se debería de regular esta práctica de los concesionarios evitando al máximo que solo se coloquen asientos laterales en toda la unidad.

Rampa para sillas de ruedas.

RAMPA PARA SILLAS DE RUEDAS
LA PAZ, B.C.S.

Concepto	Modalidad de servicio público de transporte		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Si la tiene	0.9%	8.6%	2.0%
No la tiene	99.1%	91.4%	98.0%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE REVISIÓN DE UNIDADES.



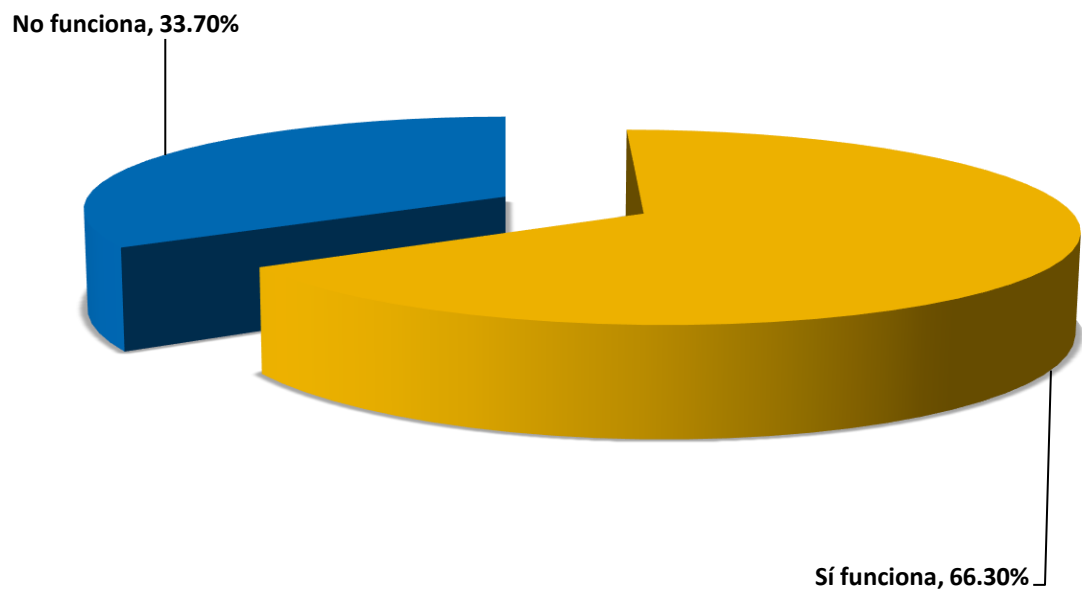
Con la intención de lograr una plena integración de las personas con capacidades diferentes que utilizan las sillas de ruedas para su movilización se debería de avanzar de manera significativa en la colocación de rampas para sillas de ruedas en las unidades del sistema de transporte urbano y colectivo, el día de hoy el **98.0%** de las unidades no traen esta, por su parte escasamente el **2.0%** de las unidades si cuentan con rampas para personas con discapacidad.

Funcionamiento del odómetro o contador de kilometraje.

**FUNCIONAMIENTO DE ODÓMETRO
LA PAZ, B.C.S.**

Concepto	Modalidad de servicio público de transporte		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Sí funciona	63.0%	85.7%	66.3%
No funciona	37.0%	14.3%	33.7%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE REVISIÓN DE UNIDADES.



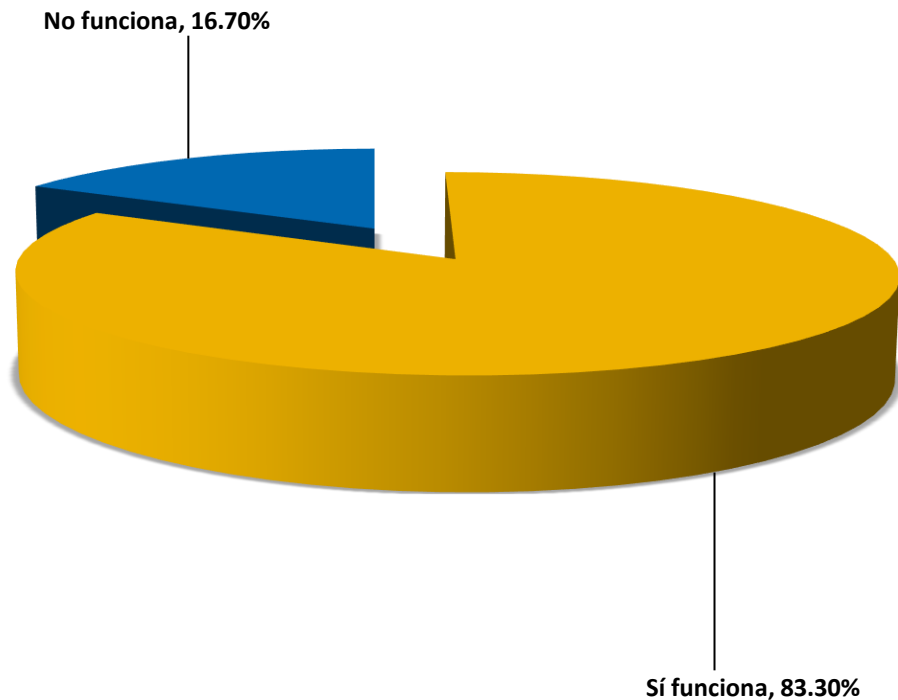
En lo referente al **FUNCIONAMIENTO DEL ODÓMETRO O CONTADOR DEL KILOMETRAJE**, el **66.3%** de las unidades si les funciona dicho aditamento automotriz, en cambio el **33.7%** de las unidades del transporte urbano y colectivo de Los Cabos no le funciona el odómetro o contador de kilometraje.

Funcionamiento del marcador de combustible.

**FUNCIONAMIENTO DEL MARCADOR DE COMBUSTIBLE
LA PAZ, B.C.S.**

Concepto	Modalidad de servicio público de transporte		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Sí funciona	82.5%	88.6%	83.3%
No funciona	17.5%	11.4%	16.7%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE REVISIÓN DE UNIDADES.



En lo referente al **FUNCIONAMIENTO DEL MARCADOR DE COMBUSTIBLE**, el **83.3%** de las unidades si les funciona dicho aditamento automotriz, en cambio el **16.7%** de las unidades del transporte urbano y colectivo no le funciona el marcador de combustible.

4.1. Vitrina metodológica de la revisión de unidades del sistema de transporte urbano y colectivo.

<i>Población sujeta a estudio</i>	Unidades vehiculares del sistema de transporte Urbano y Colectivo de La Paz, Baja California Sur.
<i>Fecha de levantamiento</i>	Del 12 de julio al 03 de agosto de 2017.
<i>Esquema de selección</i>	Se tienen registradas un total de 332 unidades, de las cuales 284 son del servicio Colectivo y 48 del transporte urbano de las cuales se revisaron un total de 247 unidades, levantándose en cada revisión un formato el cual, fue firmado por los conductores y el personal responsable de la empresa MFT Transportes.
<i>Tamaño de muestra</i>	247 formatos levantados.
<i>Lugar del levantamiento</i>	Paraderos del Centro de la ciudad, puntos de reunión antes de iniciar las rutas, oficinas de transporte urbano de La Paz y Sub comandancia de policía de Costa Azul.
<i>Personal involucrado</i>	07 inspectores de MFT Transportes 02 coordinadores de campo
<i>Evidencias fotográficas</i>	Se anexan 5 fotografías de cada una de las unidades revisadas Una de frente Una de costado derecho Una de costado izquierdo Una parte trasera Una interior de la unidad.
<i>Responsable de investigación</i>	DR. GUILLERMO SÁNCHEZ FLORES Director General de MARKETING, FIRE AND TRANSPORTS Licenciado en Ciencias Políticas y Sociales Licenciatura en Derecho Burocrático Maestría en Liderazgo y Mercadotecnia Empresarial Doctorado Internacional en Ciencias Políticas y Sociales. Doctorado en la Búsqueda de la Ciencia del Derecho, la Ciencia Política y la Comunicación.

5. PADRÓN DE CONCESIONARIOS DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE URBANO Y COLECTIVO DE LA PAZ.

La Dirección Municipal de Transporte y Vialidad del Municipio de La Paz, Baja California Sur, cuenta con la siguiente información de las unidades del servicio público de transporte en las modalidades de Transporte Urbano y Colectivo.

CONCESIÓN	AGRUPACIÓN	MODALIDAD	N° ECO.	PLACA	NOMBRE CONSECIONARIO
1461	CALIFORNIA	COLECTIVO	38	2BVB773	HIRALES LUCERO JOSE RENE
1462	CALIFORNIA	COLECTIVO	40	7399ZNS	MARTINEZ CASTRO RAMONA
6438	CALIFORNIA	COLECTIVO	47	080774B	IBARRA TELLEZ LUCINDA
1464	CALIFORNIA	COLECTIVO	51	7808ZNS	
4100	CALIFORNIA	COLECTIVO	58	2BVB679	
1466	CALIFORNIA	COLECTIVO	59	P/P	
4103	CALIFORNIA	COLECTIVO	60	CSP1012	
1467	CALIFORNIA	COLECTIVO	61	2BVB741	AMADOR CASTRO J. TRINIDAD
1468	CALIFORNIA	COLECTIVO	66	P/P	
4104	CALIFORNIA	COLECTIVO	67	2BVB692	
1335	CALIFORNIA	COLECTIVO	70	7501ZNS	
1469	CALIFORNIA	COLECTIVO	72	2BVB759	CASTRO ACEVEDO MARÍA ESTHELA
1470	CALIFORNIA	COLECTIVO	74	8527ZNS	
5693	CALIFORNIA	COLECTIVO	75	4264ZPK	MENDEZ MORENO ROCARDO
1472	CALIFORNIA	COLECTIVO	77	080802B	ALCANTAR GONZALEZ OCTAVIO
1473	CALIFORNIA	COLECTIVO	79	ALTA	
1474	CALIFORNIA	COLECTIVO	81	7818ZNS	
1864	CALIFORNIA	COLECTIVO	82	7354ZNS	TRASVIÑA NUÑEZ ROBERTO EFREN
7400	CALIFORNIA	COLECTIVO	85	4195ZPK	MARQUEZ GONZALEZ JUAN ISIDORO
4102	CALIFORNIA	COLECTIVO	86	1001ZPS	
5405	CALIFORNIA	COLECTIVO	89	ALTA	PERALTA ALMANZA CATARINO
4268	CALIFORNIA	COLECTIVO	107	ALTA	
4660	CALIFORNIA	COLECTIVO	108	2BVB830	
5676	CALIFORNIA	COLECTIVO	109	ALTA	
6937	CALIFORNIA	COLECTIVO	110	4467ZPK	AVIÑA MEZA ELENA
5673	CALIFORNIA	COLECTIVO	111	2BVB780	VACA RAMÍREZ NÓE
4703	CALIFORNIA	COLECTIVO	112	2BVB793	CASTRO AMADO REBECA
6820	CALIFORNIA	COLECTIVO	113	2BVB805	NAVARRO CANCHOLA MIGUEL ALFONZO
4658	CALIFORNIA	COLECTIVO	114	4321ZPK	CASILLAS HIRALES MARÍA LUISA
3449	CALIFORNIA	COLECTIVO	115	2BVB317	MENDEZ PIMENTEL GERMAN IVÁN
4066	CALIFORNIA	COLECTIVO	118	P/P	MENDOZA PULIDO SALVADOR
1228	CALIFORNIA	COLECTIVO	120	080871B	
4394	CIMARRON	COLECTIVO	3	8030ZNS	
430	CIMARRON	COLECTIVO	5	8034ZNS	
1220	COROMUEL	COLECTIVO	1	7788ZNS	
1149	COROMUEL	COLECTIVO	2	4318ZPK	
4087	COROMUEL	COLECTIVO	3	7926ZNS	
3694	COROMUEL	COLECTIVO	4	080779B	HERNANDEZ CARDENAS PRIMITIVO
6272	COROMUEL	COLECTIVO	5	2BVB997	LEDESMA COTA JESUS ESTEBAN
7194	COROMUEL	COLECTIVO	6	8599ZNS	LOPEZ AGUILAR MIREYA
1154	COROMUEL	COLECTIVO	7	080800B	HERNANDEZ BARRIOS SATURNINO DEMETRIO
6538	COROMUEL	COLECTIVO	8	2BVB959	ORTEGA GONZALEZ CARLOS GASPAR
1156	COROMUEL	COLECTIVO	9	2BVB869	GUZMAN SORIA MARIA SALUD
1161	COROMUEL	COLECTIVO	10	7842ZNS	GASTELUM AVILES DIANA GABRIELA
1157	COROMUEL	COLECTIVO	11	7925ZNS	HERNADEZ GALLEGOS NEPTALÍ



1158	COROMUEL	COLECTIVO	12	ALTA	ESCALANTE FLORES HUGO
5418	COROMUEL	COLECTIVO	13	080434B	LEDESMA COTA ROSA PATRICIA
6902	COROMUEL	COLECTIVO	14	4330ZPK	ESCALANTE MARQUEZ MARÍA GUADALUPE
1160	COROMUEL	COLECTIVO	15	4543ZPK	TORRES MEDINA MAURICIA
4061	COROMUEL	COLECTIVO	16	2BVB729	TORRES MEDINA MAURICIA
4063	COROMUEL	COLECTIVO	17	ALTA	OSUNA SANDOVAL REFUGIO
451	COROMUEL	COLECTIVO	18	4412ZPK	OSUNA SANDOVAL REFUGIO
5403	COROMUEL	COLECTIVO	19	2BVB807	CHAVEZ GONZALEZ RUBIO ALFREDO ALAN
4062	COROMUEL	COLECTIVO	20	7810ZNS	GALLEGOS RICO MARIA DEL SOCORRO
1151	COROMUEL	COLECTIVO	22	2BVB841	MATA RUIZ MARIA ANTONIA
3765	CORRECAMINOS	COLECTIVO	1	2BVB888	DIAZ SANCHEZ ROGELIO
4139	CORRECAMINOS	COLECTIVO	2	7960ZNS	
1964	CORRECAMINOS	COLECTIVO	3	4492ZPK	COSIO WINKLER MARTIN ANSELMO
3665	CORRECAMINOS	COLECTIVO	4	8005ZNS	ALVAREZ RAMOS SANDRA YURIDIA
3762	CORRECAMINOS	COLECTIVO	5	080780B	ALVAREZ RAMOS SANDRA YURIDIA
4099	CORRECAMINOS	COLECTIVO	7	2BVB863	GARCIA NUÑEZ ARTURO
3793	CORRECAMINOS	COLECTIVO	8	7895ZNS	COTA GONZALEZ JESUS SOFIA
4117	CORRECAMINOS	COLECTIVO	9	7639ZNS	
5616	CORRECAMINOS	COLECTIVO	10	CSP1060	PALMA SALAZAR CELEDONIO
5377	CORRECAMINOS	COLECTIVO	11	P/P	NIETO HIGUERA SERGIO JESUS
6111	CORRECAMINOS	COLECTIVO	12	080874B	RAYA GUERRERO HERMINIA
4396	CORRECAMINOS	COLECTIVO	21	8037ZNS	ORTEGA CASTRO NALLELY GUADALUPE
4390	CORRECAMINOS	COLECTIVO	15	4550ZPK	ACOSTA SALAZAR MARLEN
4154	CORRECAMINOS	COLECTIVO	16	2BVB971	CADENA POLO JESUS
1384	CORRECAMINOS	COLECTIVO	17	2BVB718	
3579	CORRECAMINOS	COLECTIVO	19	080775B	VILLA BANDA ARTURO
4153	CORRECAMINOS	COLECTIVO	21	2BVB826	VILLA BANDA VICTOR MANUEL
4140	CORRECAMINOS	COLECTIVO	22	7674ZNS	LIZARDI ARIPEZ ROBERTO
4395	CORRECAMINOS	COLECTIVO	23	4295ZPK	GULUARTE CESEÑA ANGELICA
4141	CORRECAMINOS	COLECTIVO	24	7570ZNS	BAEZ BORZANI MARIA DEL ROCIO LIBIA
7394	CORRECAMINOS	COLECTIVO	25	4192ZPK	CORONADO MARTINEZ PAULINO
7127	CORRECAMINOS	COLECTIVO	26	ALTA	CORONADO MARTINEZ PAULINO
4659	CORRECAMINOS	COLECTIVO	27	4456ZPK	TAYLOR VILLALOBOS LIZBETH
4139	SAN RAFAEL	COLECTIVO	2	7960ZNS	NIETO NEGRETE SERGIO ALFONSO
1338	CORRECAMINOS	COLECTIVO	30	2BVB987	FLORES OJEDA CARLOS DAVID
7096	CORRECAMINOS	COLECTIVO	31	8576ZNS	
1375	CORRECAMINOS	COLECTIVO	32	3546AVB	VILLA GERALDO BENIGNA
6842	CORRECAMINOS	COLECTIVO	33	4485ZPK	TAYLOR VILLAVICENCIO IGNACIO
6366	CORRECAMINOS	COLECTIVO	34	4255ZPK	ACUÑA SILVA RAMÓN
6275	CORRECAMINOS	COLECTIVO	36	2BVB751	CERVANTES ÁLVAREZ LYSANDRA YAZLÍN
4052	CORRECAMINOS	COLECTIVO	37	1032ZPS	CERVANTES ÁLVAREZ LYSANDRA YAZLÍN
4239	TRANSPORTE URBANO CALAFIA	PASAJE	1	2BVB856	
4240	TRANSPORTE URBANO CALAFIA	PASAJE	2	2BVB832	
6671	TRANSPORTE URBANO CALAFIA	PASAJE	3	8543ZNS	
4241	TRANSPORTE URBANO CALAFIA	PASAJE	4	3332ZPK	
6734	TRANSPORTE URBANO CALAFIA	PASAJE URBANO	5	ALTA	GONZALEZ VALENCIA ELFER JAIME
6733	TRANSPORTE URBANO CALAFIA	PASAJE	6	2BVB520	LOPEZ TOLEDO ALEJANDRO
989	TRANSPORTE URBANO CALAFIA	PASAJE	7	4411ZPK	ORTEGA NUÑEZ ALEJANDRINA
3714	TRANSPORTE URBANO CALAFIA	PASAJE	8	4415ZPK	CERVANTES FELIPE DE JESUS
984	TRANSPORTE URBANO CALAFIA	PASAJE	9	4465ZPK	ANGULO MENDOZA JUAN MANUEL



5851	TRANSPORTE URBANO CALAFIA	PASAJE	10	4286ZPK	GONZALEZ RUBIO ROMERO JESÚS
1371	TRANSPORTE URBANO CALAFIA	PASAJE	11	4498ZPK	PEREZ GONZALEZ MAXIMO
3402	TRANSPORTE URBANO CALAFIA	PASAJE	12	2BVB563	RAYA ORTEGA JOSÉ CARLOS
1809	TUP	PASAJE TUP	1	2BVB963	ANDRADE LOPEZ VALERIA ALEJANDRA
1809	TUP	PASAJE TUP	2	2BVB951	PRIMERA BAJA SUR, SA DE CV
1809	TUP	PASAJE TUP	3	080808B	TRANSPORTE URBANO DE LA PAZ, SA DE CV
1809	TUP	PASAJE TUP	4	080880B	TRANSPORTE URBANO DE LA PAZ, SA DE CV
1809	TUP	PASAJE TUP	5	2BVB957	TRANSPORTE URBANO DE LA PAZ
1809	TUP	PASAJE TUP	6	2BVB964	TRANSPORTE URBANO DE LA PAZ
1809	TUP	PASAJE TUP	7	080804B	TRANSPORTE URBANO DE LA PAZ
1809	TUP	PASAJE TUP	8	080806B	TRANSPORTE URBANO DE LA PAZ
1809	TUP	PASAJE TUP	9	080805B	TRANSPORTE URBANO DE LA PAZ
1809	TUP	PASAJE TUP	10	809809B	TRANSPORTE URBANO DE LA PAZ
1809	TUP	PASAJE TUP	11	2BVB956	TRANSPORTE URBANO DE LA PAZ
1809	TUP	PASAJE TUP	12	2BVB968	TRANSPORTE URBANO DE LA PAZ
1809	TUP	PASAJE TUP	713	2BVB708	TRANSPORTE URBANO DE LA PAZ
1809	TUP	PASAJE TUP	714	2BVB640	TRANSPORTE URBANO DE LA PAZ
1809	TUP	PASAJE TUP	715	2BVB645	TRANSPORTE URBANO DE LA PAZ
1809	TUP	PASAJE TUP	716	2BVB626	TRANSPORTE URBANO DE LA PAZ
1809	TUP	PASAJE TUP	717	2BVB641	TRANSPORTE URBANO DE LA PAZ
1809	TUP	PASAJE TUP	718	2BVB724	TRANSPORTE URBANO DE LA PAZ
1809	TUP	PASAJE TUP	719	2BVB375	TRANSPORTE URBANO DE LA PAZ
1809	TUP	PASAJE TUP	720	2BVB652	TRANSPORTE URBANO DE LA PAZ
1809	TUP	PASAJE TUP	721	2BVB799	TRANSPORTE URBANO DE LA PAZ
1809	TUP	PASAJE TUP	722	2BVB721	TRANSPORTE URBANO DE LA PAZ
1809	TUP	PASAJE TUP	723	2BVB803	TRANSPORTE URBANO DE LA PAZ
1809	TUP	PASAJE TUP	801	2BVB654	TRANSPORTE URBANO DE LA PAZ
1809	TUP	PASAJE TUP	804	2BVB723	TRANSPORTE URBANO DE LA PAZ
1809	TUP	PASAJE TUP	811	2BVB970	TRANSPORTE URBANO DE LA PAZ
1809	TUP	PASAJE TUP	878	2BVB635	TRANSPORTE URBANO DE LA PAZ
1809	TUP	PASAJE TUP	879	2BVB643	TRANSPORTE URBANO DE LA PAZ
1809	TUP	PASAJE TUP	880	2BVB647	TRANSPORTE URBANO DE LA PAZ
1809	TUP	PASAJE TUP	881	2BVB634	TRANSPORTE URBANO DE LA PAZ
7469	ESTRELLA	COLECTIVO	1	8737ZNS	
3473	ESTRELLA	COLECTIVO	2	2BVB771	ARNAUT CASTRO LUIS MARCOS
1933	ESTRELLA	COLECTIVO	3	3572AVB	ARCE HIGUERA MARTHA GUADALUPE
1934	ESTRELLA	COLECTIVO	4	2BVB815	MUÑOZ FIGUEROA FELIPE
1935	ESTRELLA	COLECTIVO	5	ALTA	MARTINEZ EMILIANO BULMARO
1936	ESTRELLA	COLECTIVO	9	7933ZNS	MUÑOZ FIGUEROA JOSE ANDRES
1938	ESTRELLA	COLECTIVO	14	ALTA	
5888	ESTRELLA	COLECTIVO	19	ALTA	
1940	ESTRELLA	COLECTIVO	21	4564ZPK	APARICIO CORDERO ELEUTERIO
1941	ESTRELLA	COLECTIVO	23	7465ZNS	
1942	ESTRELLA	COLECTIVO	25	4263ZPK	
6785	ESTRELLA	COLECTIVO	27	3BVB108	
1944	ESTRELLA	COLECTIVO	28	1042ZPS	OLACHEA AGUILAR ALBERTO
6757	ESTRELLA	COLECTIVO	40	4077ZPK	
6756	ESTRELLA	COLECTIVO	44	4076ZPK	
4075	ESTRELLA	COLECTIVO	45	7499ZNS	
1966	ESTRELLA	COLECTIVO	51	7665ZNS	
4080	ESTRELLA	COLECTIVO	55	4472ZPK	
4079	ESTRELLA	COLECTIVO	56	3577AVB	
4078	ESTRELLA	COLECTIVO	57	8742ZNS	
1364	ESTRELLA	COLECTIVO	59	P/P	CHÁVEZ SERRANO ARMANDO AGUSTÍN
4801	ESTRELLA	COLECTIVO	61	080781B	CORTES MENDOZA NAHUM AGUSTIN
3697	ESTRELLA	COLECTIVO	65	ALTA	RODRIGUEZ PEREZ LAURA ESTHER

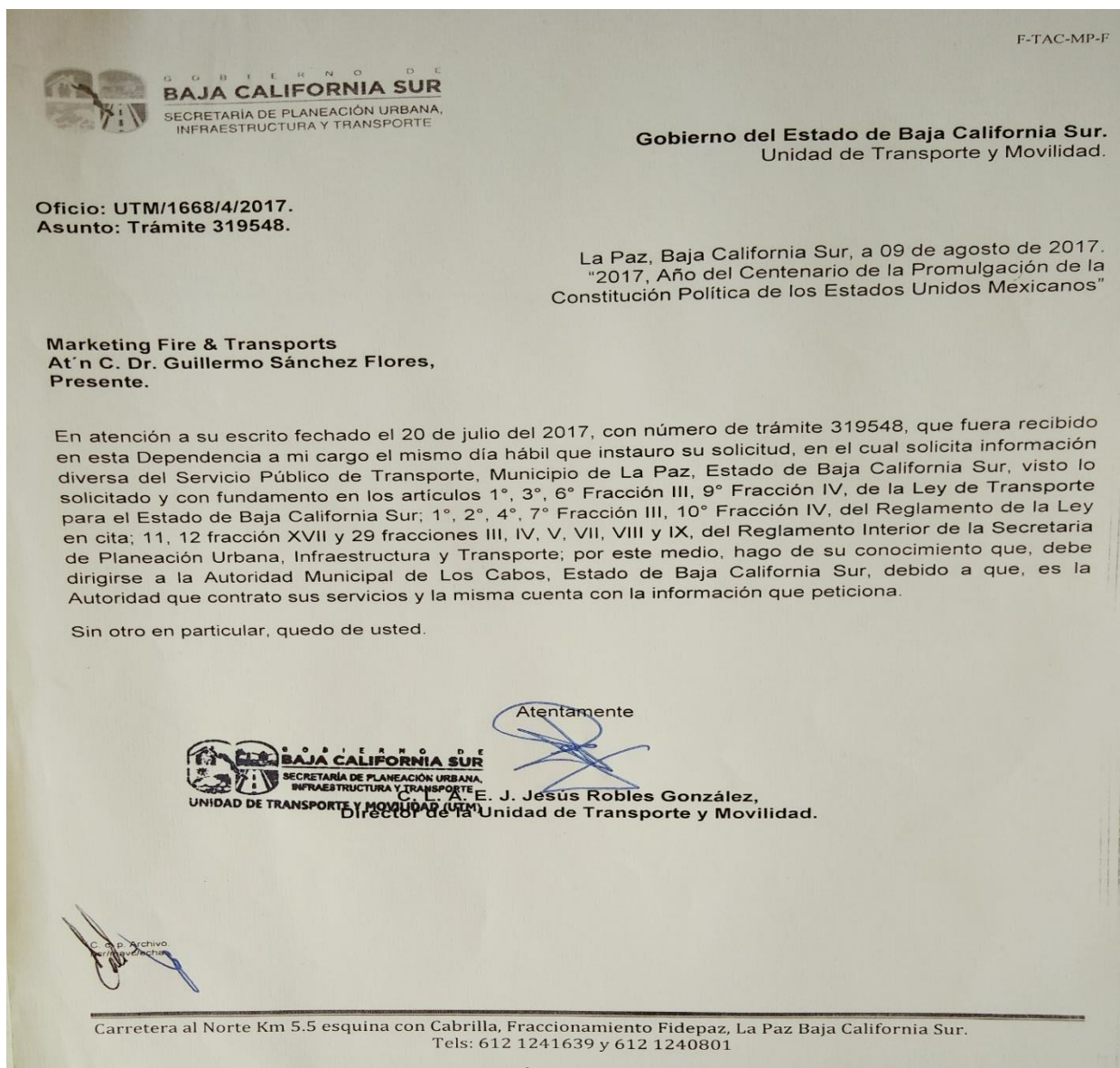
4656	ESTRELLA	COLECTIVO	93	P/P	
4725	FLECHA ROJA	COLECTIVO	5	ALTA	
7045	FLECHA ROJA	COLECTIVO	9	4216ZPK	
4727	FLECHA ROJA	COLECTIVO	21	080875B	
4729	FLECHA ROJA	COLECTIVO	56	3564ZPK	
4728	FLECHA ROJA	COLECTIVO	64	2BVB848	
4726	FLECHA ROJA	COLECTIVO	65	3570ZPK	
3493	GUAYCURA	COLECTIVO	1	7942ZNS	
1376	GUAYCURA	COLECTIVO	3	2BVB867	
7349	GUAYCURA	COLECTIVO	4	2BVB770	
1378	GUAYCURA	COLECTIVO	5	8031ZNS	SERRANO SRRANO MANUELA
1379	GUAYCURA	COLECTIVO	6	2BVB712	
1380	GUAYCURA	COLECTIVO	7	2BVB697	GERALDO ROMERO RAUL
5744	GUAYCURA	COLECTIVO	8	8298ZNS	HERNANDEZ PEREZ ROSA MAGALI
1382	GUAYCURA	COLECTIVO	9	7890ZNS	GULUARTE CASTRO AGUSTIN
1383	GUAYCURA	COLECTIVO	10	ALTA	HERNANDEZ MIER JOSE LUIS
1945	GUAYCURA	COLECTIVO	11	2BVB868	OLACHEA NAVARRO ALAJANDRA
2584	GUAYCURA	COLECTIVO	13	7514ZNS	CASTILLO PERALTA ALFREDO
6539	GUAYCURA	COLECTIVO	14	2BVB839	SANCHEZ ROSALES LORENZO
5633	GUAYCURA	COLECTIVO	16	P/P	ANGULO ROMERO FRNACISCO
3492	GUAYCURA	COLECTIVO	18	2BVB706	CONTRERAS MARQUEZ VALENTIN
1389	GUAYCURA	COLECTIVO	19	P/P	
1390	GUAYCURA	COLECTIVO	20	2BVB813	CONTRERAS MARQUEZ DAVID
6844	GUAYCURA	COLECTIVO	21	2BVB892	
4082	GUAYCURA	COLECTIVO	22	ALTA	ZAVALA MATUZ CATALINA
1914	GUAYCURA	COLECTIVO	24	2BVB835	ME4ZA ALCALA MARTÍN
7781	GUAYCURA	COLECTIVO	25	080799B	PERALTA GONZALEZ JUAN DE LA CRUZ
1155	GUAYCURA	COLECTIVO	31	1041ZPS	
4137	LA PAZ	COLECTIVO	3	4426ZPK	
6109	LA PAZ	COLECTIVO	7	2BVB734	
6115	LA PAZ	COLECTIVO	8	8536ZNS	
3489	LA PAZ	COLECTIVO	9	4535ZPK	
7179	LA PAZ	COLECTIVO	10	4174ZPK	
3654	LA PAZ	COLECTIVO	27	4476ZPK	
6889	LA PAZ	COLECTIVO	28	8562ZNS	
4665	PRESIDENTE	COLECTIVO	10	3524ZPK	
1222	SALVATIERRA	COLECTIVO	2	7683ZNS	
1223	SALVATIERRA	COLECTIVO	4	7395ZNS	
1226	SALVATIERRA	COLECTIVO	5	1007ZPS	ZAZUETA FAMANIA RAMON
1225	SALVATIERRA	COLECTIVO		4496ZPK	BELTRAN MIRANDA JESUS
1227	SALVATIERRA	COLECTIVO	9	7525ZNS	RIVAS IRENE
1230	SALVATIERRA	COLECTIVO	13	4551ZPK	
1231	SALVATIERRA	COLECTIVO	14	7656ZNS	GARCIA ORTEGA ROSA MARIA
3989	SALVATIERRA	COLECTIVO	17	5162ZPK	
4065	SALVATIERRA	COLECTIVO	21	7840ZNS	TOLEDO GARCIA JUAN
1234	SALVATIERRA	COLECTIVO	22	2BVB726	
1235	SALVATIERRA	COLECTIVO	23	4039ZPK	
1237	SALVATIERRA	COLECTIVO	29	ALTA	
1238	SALVATIERRA	COLECTIVO	33	7493ZNS	
1239	SALVATIERRA	COLECTIVO	35	7666ZNS	
1240	SALVATIERRA	COLECTIVO	38	7449ZNS	
1241	SALVATIERRA	COLECTIVO	42	3610AVB	
1242	SALVATIERRA	COLECTIVO	45	8142ZNS	
1243	SALVATIERRA	COLECTIVO	46	7902ZNS	NUÑEZ MANUEL
1244	SALVATIERRA	COLECTIVO	47	2BVB280	
4067	SALVATIERRA	COLECTIVO	48	8040ZNS	
1365	SAN RAFAEL	COLECTIVO	1	4076ZPK	
6815	SAN RAFAEL	COLECTIVO	6	ALTA	

2746	SAN RAFAEL	COLECTIVO	3	7866ZNS	
6315	SAN RAFAEL	COLECTIVO	4	8542ZNS	
3797	SAN RAFAEL	COLECTIVO	5	4293ZPK	RAYA TORRES ALONSO
6840	SAN RAFAEL	COLECTIVO	7	ALTA	LOPEZ SANCHEZ GILBERTO
6825	SAN RAFAEL	COLECTIVO	8	8529ZNS	SOCIEDAD COOPERATIVA DE TRANSPORPTISTAS URBANOS, SUBURBANOS Y SERVICIOS ESPECIALIZADOS DE LA PAZ Y ZONAS ALEDAÑAS
5033	SAN RAFAEL	COLECTIVO	9	2BVB769	RAYA ORTEGA MARIA MAYELA
4777	SAN RAFAEL	COLECTIVO	10	4438ZPK	MENDOZA MONDRAGON FABIOLA
5798	SUB/URBANO CHAMETLA	SUB/URBANO CHAMETLA	1	4436ZPK	MANRIQUEZ COTA RIGOBERTO
4401	SUB/URBANO CHAMETLA	SUB/URBANO CHAMETLA	2	4328ZPK	MANRIQUEZ COTA RIGOBERTO
3548	SUB/URBANO CHAMETLA	SUB/URBANO CHAMETLA		1003ZPS	MANZANO COSIO VICTOR MANUEL
4088	SUB/URBANO PIONEROS CENTENARIO	SUB/URBANO CENTENARIO	37	4277ZPK	MANZANO LUCERO ESTANISLAO
3525	SUB/URBANO PIONEROS CENTENARIO	SUB/URBANO CENTENARIO	35	4530ZPK	RAYA ESPINOZA MANUEL
2183	SUB/URBANO PIONEROS CENTENARIO	SUB/URBANO CENTENARIO	34	P/P	SOCIEDAD COOPERATIVA DE TRANSPORPTISTAS URBANOS, SUBURBANOS Y SERVICIOS ESPECIALIZADOS DE LA PAZ Y ZONAS ALEDAÑAS, SC RL
4129	SUB/URBANO PIONEROS CENTENARIO	SUB/URBANO CENTENARIO	33	SP-065	SOC.COOP. DE TRANSPORTISTAS URBANOS, SUBURBANOS Y SERVICIOS DE LA PAZ ZONAS ALEDAÑAS, SC DE RL
2183	SUB/URBANO PIONEROS CENTENARIO	PASAJE SUB/URBANO CENTENARIO	34	P/P	RAYA ORTEGA ERNESTINA
3499	TRIANGULO VERDE	COLECTIVO	4	2BVB693	
3500	TRIANGULO VERDE	COLECTIVO	5	2BVB834	
5319	TRIANGULO VERDE	COLECTIVO	8	2BVB716	CESEÑA AVILES CARLOS MARIO
6021	TRIANGULO VERDE	COLECTIVO	12	8264ZNS	
3503	TRIANGULO VERDE	COLECTIVO	21	7800ZNS	
4164	TRIANGULO VERDE	COLECTIVO	25	7970ZNS	
4160	TRIANGULO VERDE	COLECTIVO	29	2BVB752	
4159	TRIANGULO VERDE	COLECTIVO	30	7972ZNS	
3507	TRIANGULO VERDE	COLECTIVO	33	7918ZNS	
4161	TRIANGULO VERDE	COLECTIVO	35	2BVB819	VELAZQUEZ COTA FIDEL
4165	TRIANGULO VERDE	COLECTIVO	38	5161ZPK	
3504	TRIANGULO VERDE	COLECTIVO	42	2BVB854	
3505	TRIANGULO VERDE	COLECTIVO	47	7946ZNS	
6070	TRIANGULO VERDE	COLECTIVO	48	2BVB833	
4157	TRIANGULO VERDE	COLECTIVO	53	8612ZPK	
1314	UNIÓN MODELO	COLECTIVO	1	7561ZNS	
1315	UNIÓN MODELO	COLECTIVO	2	CSP1062	
2138	UNIÓN MODELO	COLECTIVO	3	2BVB824	
6271	UNIÓN MODELO	COLECTIVO	4	2BVB739	ESCOBAR DE LA TOBA ELENO
6568	UNIÓN MODELO	COLECTIVO	5	ALTA	OSUNA FLORES FRANCISCO JAVIER
3511	UNIÓN MODELO	COLECTIVO	6	2BVB710	GARIVAIN MARIA FRANCISCA
6277	UNIÓN MODELO	COLECTIVO	7	ALTA	RODRIGUEZ RIVERA OLGA LIDIA
1317	UNIÓN MODELO	COLECTIVO	8	2BVB844	FLORES RAYA EVANGELINA
1318	UNIÓN MODELO	COLECTIVO	9	2BVB730	FLORES RAYA EVANGELINA
1319	UNIÓN MODELO	COLECTIVO	10	8269ZNS	MEZA MEZA AURELIO FIDEL
2166	UNIÓN MODELO	COLECTIVO	11	4372ZPK	MEZA MEZA AURELIO FIDEL
3992	UNIÓN MODELO	COLECTIVO	12	7559ZNS	UNZÓN VILLALBA ERNESTO
1321	UNIÓN MODELO	COLECTIVO	13	7382ZNS	ESTRADA RANGEL JUAN
6920	UNIÓN MODELO	COLECTIVO	14	080793B	SANDEZ GUADALUPE
1323	UNIÓN MODELO	COLECTIVO	15	2BVB883	HIGUERA JUANA



2167	UNIÓN MODELO	COLECTIVO	16	2BVB866	RAMIREZ HERNANDEZ JOSE JAVIER
2165	UNIÓN MODELO	COLECTIVO	17	2BVB996	ÁLVAREZ VALDÉZ MARÍA ESTHER
1324	UNIÓN MODELO	COLECTIVO	18	7557ZNS	NAVA CALDERA JOSÉ ISABEL
1325	UNIÓN MODELO	COLECTIVO	19	2BVB821	LÉON ESTRADA RAÉL EUGENIO
4121	UNIÓN MODELO	COLECTIVO	20	4557ZPK	YEPIZ MOLINA JULIO CESAR
4076	UNIÓN MODELO	COLECTIVO	21	P/P	HERNANDEZ GUZMAN MARGARITA
6423	UNIÓN MODELO	COLECTIVO	22	2BVB720	ROMERO ESPINOZA ELENO
2147	UNIÓN MODELO	COLECTIVO	23	2BVB864	MARTINEZ LOPEZ JOSÉ LUIS
3698	UNIÓN MODELO	COLECTIVO	24	7404ZNS	DOUGLAS ÁLVAREZ ENGELBERTH ALAIN
3501	UNIÓN MODELO	COLECTIVO	25	3356AVB	DOUGLAS PULIDO JORGE LUIS
4793	UNIÓN MODELO	COLECTIVO	26	7402ZNS	ARAIZA ARAIZA EDUARDO
4110	UNIÓN MODELO	COLECTIVO	27	7448ZNS	LOPEZ ROJO TERESA
6606	UNIÓN MODELO	COLECTIVO	28	2BVB761	RAYA ORTEGA ERNESTINA
1367	UNIÓN MODELO	COLECTIVO	29	2BVB991	RAYA ESPINOZA ERNESTINA
3510	UNIÓN MODELO	COLECTIVO	30	7920ZNS	RAYA ESPINOZA ERNESTINA
5672	UNIÓN MODELO	COLECTIVO	31	8216ZNS	UNZON CONTRERAS JESSIKA ABELINE
4303	UNIÓN MODELO	COLECTIVO	32	8028ZNS	RAYA ESPINOZA MANUEL
6572	UNIÓN MODELO	COLECTIVO	33	ALTA	JIMENEZ CASTELLÓN PASTOR
1961	UNIÓN MODELO	COLECTIVO	35	2BVB853	ÚNZON HIGUERA ANA PATRICIA
1331	UNIÓN MODELO	COLECTIVO	36	2BVB849	DOUGLAS ÁLVAREZ MICHAEL JAMES
5867	UNIÓN PACIFICO	COLECTIVO	1	4539ZPK	
1603	UNIÓN PACIFICO	COLECTIVO	2	2BVB822	
4610	UNIÓN PACIFICO	COLECTIVO	3	PB02038	
1330	UNIÓN PACIFICO	COLECTIVO	4	7913ZNS	
3914	UNIÓN PACIFICO	COLECTIVO	6	2BVB884	PORTELA SANTANA RAMONA
7104	UNIÓN PACIFICO	COLECTIVO	10	4241ZPK	COTA PORTELA JORGE
5035	UNIÓN PACIFICO	COLECTIVO	11	ALTA	COTA PORTELA JUAN PEDRO
3830	UNIÓN PACIFICO	COLECTIVO	12	2BVB845	NAVARRO AGÜERO RAMONA
4977	UNIÓN PACIFICO	COLECTIVO	13		FLORES ESPINOZA ELISEO
4084	UNIÓN PACIFICO	COLECTIVO	14	2BVB847	SALINAS ACOSTACARLOS JHOAN
2587	UNIÓN PACIFICO	COLECTIVO	15		TOLEDO ROMERO JESÚS EMMANUEL
1513	UNIÓN ÚNICA	COLECTIVO	2	7513ZNS	COTA PORTELA DANIELA
1514	UNIÓN ÚNICA	COLECTIVO	7	7515-ZNS	
6484	UNIÓN ÚNICA	COLECTIVO	8	8702ZNS	
2106	UNIÓN ÚNICA	COLECTIVO	11	7736ZNS	CAMACHO BELTRAN RAUL
1516	UNIÓN ÚNICA	COLECTIVO	14	8528ZNS	VALLE GUZMAN GUADALUPE
1517	UNIÓN ÚNICA	COLECTIVO	18	P/P	
4068	UNIÓN ÚNICA	COLECTIVO	20	7503ZNS	
4070	UNIÓN ÚNICA	COLECTIVO	25	7408ZNS	
6556	UNIÓN ÚNICA	COLECTIVO	27	4314ZPK	
1518	UNIÓN ÚNICA	COLECTIVO	28	7737ZNS	
1519	UNIÓN ÚNICA	COLECTIVO	34	2BVB850	
1520	UNIÓN ÚNICA	COLECTIVO	35	ALTA	
4069	UNIÓN ÚNICA	COLECTIVO	36	7487ZNS	
1521	UNIÓN ÚNICA	COLECTIVO	42	080803B	
2107	UNIÓN UNICA	COLECTIVO	53	7511ZNS	
3656	UNIÓN VICTORIA	COLECTIVO	1	4329ZPK	
1340	UNIÓN VICTORIA	COLECTIVO	3	7648ZNS	
3509	UNIÓN VICTORIA	COLECTIVO	4	4556ZPK	GUTIERREZ ZAMORA JESUS MANUEL
1602	UNIÓN VICTORIA	COLECTIVO	5	7742ZNS	
4059	UNIÓN VICTORIA	COLECTIVO	6	ALTA	VALENCIA VAZQUEZ JOSE LUIS
7128	UNIÓN VICTORIA	COLECTIVO	8	4165ZPK	VALENCIA VAZQUEZ ADRIAN SAUL
4393	UNIÓN VICTORIA	COLECTIVO	9	2BVB714	CICAIROS HEREDIA MA. GUADALUPE
6026	UNIÓN VICTORIA	COLECTIVO	11	2BVB458	
4312	UNIÓN VICTORIA	COLECTIVO	14	4278ZPK	

Por su parte la **Unidad de Transporte y Movilidad del Gobierno del Estado**, al realizarle la solicitud por escrito de la información del padrón actualizado del transporte público en las modalidades de Colectivo, urbano y suburbano de la ciudad de La Paz, nos contestó bajo oficio **UTM/1668/4/2017**, que la información la tienen en la Dirección de Transporte del municipio de Los Cabos, acudimos a solicitarla en dicho municipio y nos dijeron ellos no tienen información relativa del municipio de La Paz, queremos dejar claro que no se presenta la información correspondiente, creemos por la falta de voluntad del responsable de dicha unidad de transporte, al mandarnos a un municipio diferente al de La Paz, no sabemos si por desconocimiento o por dolo.



6. ANÁLISIS DE MONITOREO DE RUTAS DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE.

Se trabajó durante los días lunes, martes, miércoles, jueves, viernes, sábados y domingos con el monitoreo aleatorio de rutas, en los diferentes horarios pico y no pico en las diferentes rutas con que conforman el sistema de transporte colectivo y urbano de la ciudad de La Paz, tomándose la siguiente información para el análisis del estudio que determine la tarifa de dicho sistema de transporte.

- 1) Lugar de inicio de la ruta;
- 2) Hora de salida y llegada de la unidad en la ruta;
- 3) Nombre de la organización;
- 4) Número de ruta;
- 5) Número de unidad;
- 6) Día de la semana;
- 7) Tipo de unidad;
- 8) Odómetro inicial y final (solo en los casos que funcionaba);
- 9) Conteo del pasaje Estudiante;
- 10) Conteo del pasaje General;
- 11) Conteo del pasaje discapacitado y adulto mayor;
- 12) Conteo de niños que no pagan pasaje;
- 13) Centros comerciales o plazas por donde pasa la ruta;
- 14) Escuelas por donde pasa la Ruta;
- 15) Verificar si el chofer entrega boleto al pasaje;
- 16) Verificar si se pone música y su nivel de audición;
- 17) Verificar si se contesta el celular o radio de comunicación mientras se conduce;
- 18) Toma de fotografías con la unidad en movimiento. **(ANEXO 2)**



El sistema de transporte público de pasaje urbano y colectivo, que opera en la ciudad de La Paz, se encuentra integrado por:

AGRUPACIONES POR MODALIDAD Y NÚMERO DE UNIDADES

AGRUPACIÓN	MODALIDAD	UNIDADES AUTORIZADAS
Transporte Urbano de La Paz	Urbano	30
Transporte Urbano Calafia	Urbano	12
Transporte Suburbano El Centenario	Sub urbano	4
Transporte Urbano Chametla	Sub urbano	3
California	Colectivo	51
Unión Modelo	Colectivo	36
Estrella	Colectivo	25
Salvatierra	Colectivo	18
La Paz	Colectivo	6
Guaycura	Colectivo	21
Coromuel	Colectivo	21
Triángulo Verde	Colectivo	15
Unión Única	Colectivo	15
Unión Pacífico	Colectivo	11
Correcaminos	Colectivo	27
Unión Victoria	Colectivo	9
Flecha Roja	Colectivo	6
Cimarron	Colectivo	2
Independientes (salieron de Salvatierra)	Colectivo	6
Presidente	Colectivo	1
Magisterial	Colectivo	3
San Rafael	Colectivo	10
Concesiones que amparan las unidades		332

Fuente. Dirección de Transporte y Vialidad del H. XV Ayuntamiento de La Paz.

Es conveniente comentar, que la capacidad de **1,960 asientos de urbanos y de 3,255 asientos por parte del transporte colectivo**, se debe de considerar que adicionalmente se tiene la capacidad de llevar **personas paradas en las unidades**, que puede llegar incluso a un **20% al 30%** de los asientos instalados.

6.1. Derroteros de rutas.

Los intervalos de salida de las unidades, va desde los 6 minutos hasta los 15 minutos en las diferentes rutas autorizadas por el H. Cabildo de La Paz, B.C.S.

**PIONEROS DEL CENTENARIO
RUTA SUB-01
RUTA EL CENTENARIO**

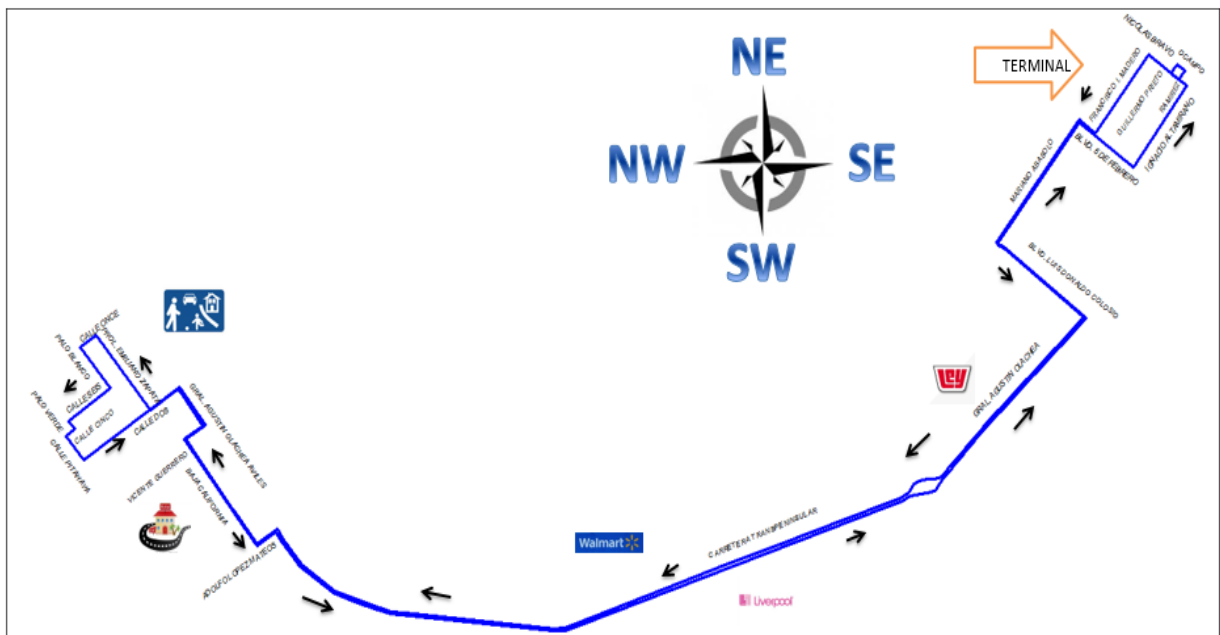
ORIGEN: TERMINAL OCAMPO ENTRE GUILLERMO PRIETO Y RAMIREZ, DE FRENTE POR MELCHOR OCAMPO, VUELTA A LA DERECHA EN IGNACIO RAMIREZ, VUELTA A LA DERECHA NICOLAS BRAVO, VUELTA IZQUIERDA MADERO, VUELTA A LA DERECHA EN 5 DE FEBRERO, VUELTA A LA IZQUIERDA EN ABASOLO, VUELTA A LA IZQUIERDA BOULEVARD COLOSIO, VUELTA A LA DERECHA BOULEVAR AGUSTIN OLACHEA, DE FRENTE CARRETERA TRANSPENINSULAR, VUELTA A LA IZQUIERDA ADOLFO LOPEZ MATEOS, VUELTA A LA DERECHA VICENTE GUERRERO, VUELTA A LA DERECHA BAJA CALIFORNIA, VUELTA A LA IZQUIERDO AGUSTIN OLACHEA, VUELTA IZQUIERDA CALLE DOS, VUELTA DERECHA CALLE PITAHAYA, VUELTA IZQUIERDA CALLE 5, VUELTA DERECHA PALO VERDE, VUELTA DERECHA CALLE SEIS, VUELTA IZQUIERDA, PALO BLANCO, VUELTA DERECHA CALLE ONCE, VUELTA DERECHA PROLONGACIÓN EMILIANO ZAPATA, VUELTA IZQUIERDA CALLE DOS, VUELTA A LA DERECHA AGUSTIN OLACHEA, VUELTA IZQUIERDA, BAJA CALIFORNIA, VUELTA DERECHA ADOLFO LOPEZ MATEOS, DE FRENTE BOULEVARD AGUSTÍN OLACHEA, VUELTA A LA IZQUIERDA BOULEVARD COLOSIO, VUELTA DERECHA ABASOLO, VUENTA DERECHA 5 DE FEBRERO, VUELTA IZQUIERDA ALTAMIRANO, VUELTA IZQUIERDA NICOLAS BRAVO, VUELTA DERECHA GUILLERMO PRIETO, VUELTA DERECHA MELCHOR OCAMPO, TERMINA OCAMPO ENTRE GUILLERMO PRIETO Y RAMIREZ. **(DESTINO FINAL).**

TRANSPORTE SUB/URBANO CENTENARIO (CENTENARIO)

RUTA SUB-01

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



PIONEROS DEL CENTENARIO
ruta SUB-02
ruta CHAMETLA

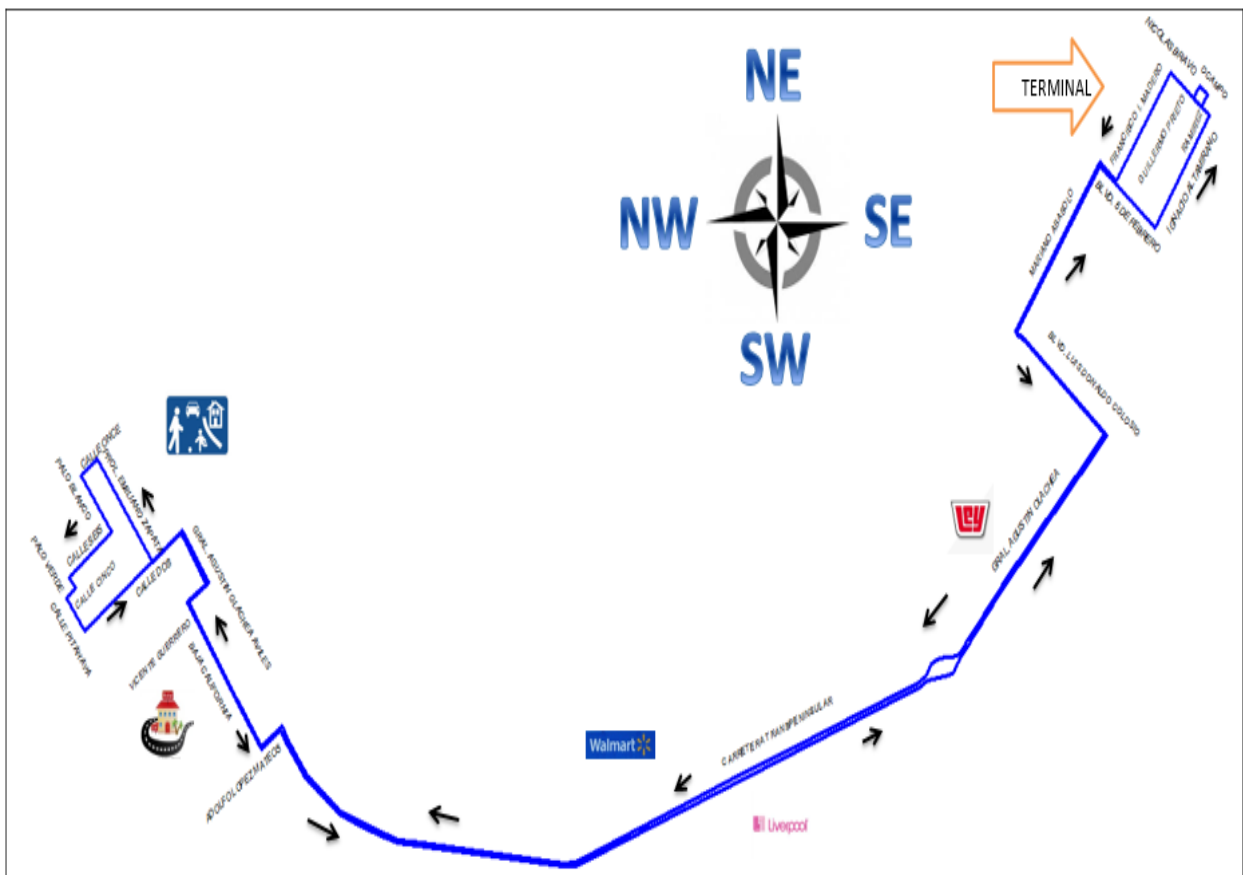
ORIGEN: TERMINAL OCAMPO ENTRE GUILLERMO PRIETO Y RAMIREZ, DE FRENTE POR MELCHOR OCAMPO, VUELTA A LA DERECHA EN IGNACIO RAMIREZ, VUELTA A LA DERECHA NICOLAS BRAVO, VUELTA IZQUIERDA MADERO, VUELTA A LA DERECHA EN 5 DE FEBRERO, VUELTA A LA IZQUIERDA EN ABASOLO, VUELTA A LA IZQUIERDA BOULEVARD COLOSIO, VUELTA A LA DERECHA BOULEVAR AGUSTIN OLACHEA, DE FRENTE CARRETERA TRANSPENINSULAR, VUELTA A LA IZQUIERDA ADOLFO LOPEZ MATEOS, VUELTA A LA DERECHA VICENTE GUERRERO, VUELTA A LA DERECHA BAJA CALIFORNIA, VUELTA A LA IZQUIERDO AGUSTIN OLACHEA, DE FRENTE CARRETERA TRANSPENINSULAR, RETORNO CARRETERA TRANSPENINSULAR VUELTA A LA DERECHA AGUSTIN OLACHEA, VUELTA A LA IZQUIERDA BOULEVARD COLOSIO, VUELTA DERECHA ABASOLO, VUENTA DERECHA 5 DE FEBRERO, VUELTA IZQUIERDA IGNACIO ALTAMIRANO, VUELTA IZQUIERDA NICOLAS BRAVO, VUELTA DERECHA GUILLERMO PRIETO, VUELTA DERECHA MELCHOR OCAMPO, TERMINA OCAMPO ENTRE GUILLERMO PRIETO Y RAMIREZ. **(DESTINO FINAL).**

TRANSPORTE SUB/URBANO CENTENARIO (CENTENARIO)

RUTA SUB-01

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



**PIONEROS DEL CENTENARIO
 RUTA SUB-03
 RUTA EL CENTENARIO - IMSS**

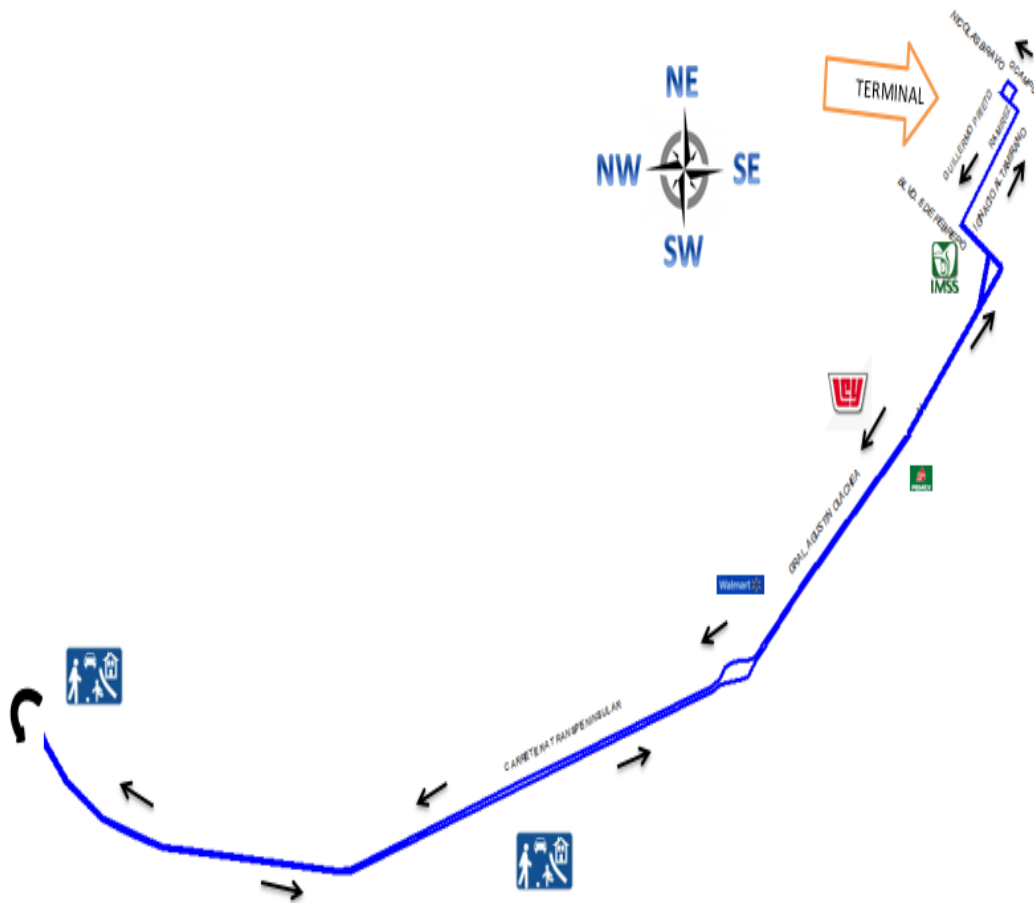
ORIGEN: TERMINAL OCAMPO ENTRE GUILLERMO PRIETO Y RAMIREZ, DE FRENTE POR MELCHOR OCAMPO, VUELTA A LA DERECHA EN IGNACIO RAMIREZ, VUELTA A LA DERECHA NICOLAS BRAVO, VUELTA IZQUIERDA MADERO, VUELTA A LA DERECHA EN 5 DE FEBRERO, VUELTA A LA IZQUIERDA EN ABASOLO, VUELTA A LA IZQUIERDA BOULEVARD COLOSIO, VUELTA A LA DERECHA BOULEVAR AGUSTIN OLACHEA, DE FRENTE CARRETERA TRANSPENINSULAR, RETORNO CARRETERA TRANSPENINSULAR, VUELTA IZQUIERDA BOLVD.AGUSTÍN OLACHEA, VUELTA IZQUIERDA 5 DE FEBRERO, VUELTA DERECHA ALTAMIRANO, VUELTA IZQUIERDA NICOLAS BRAVO, VUELTA DERECHA GUILLERMO PRIETO, VUELTA DERECHA MELCHOR OCAMPO, TERMINA OCAMPO ENTRE GUILLERMO PRIETO Y RAMIREZ. **(DESTINO FINAL).**

TRANSPORTE SUB/URBANO CENTENARIO (CENTENARIO-IMSS)

RUTA SUB-03

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



URBANO CALAFIA
RUTA CALIFORNIA – AYUNTAMIENTO – LA PASIÓN

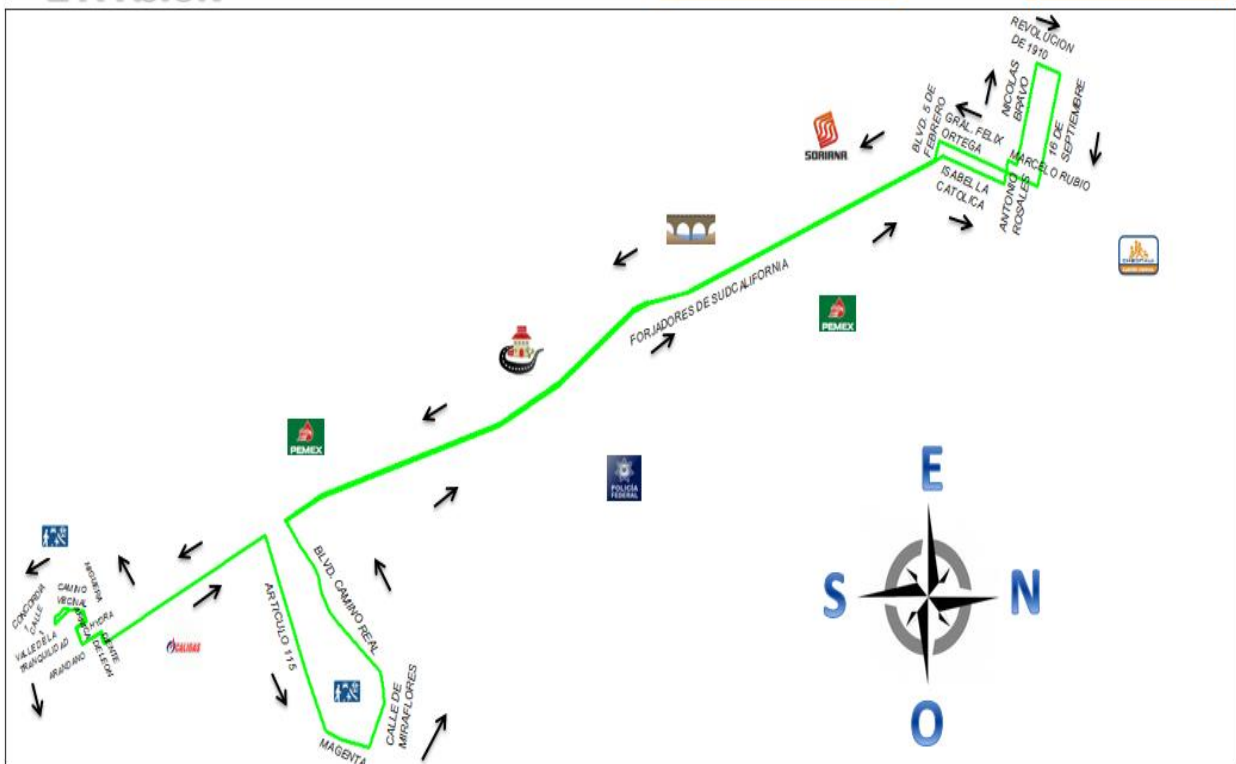
ORIGEN: TERMINAL REVOLUCIÓN ENTRE OCAMPO Y SERDÁN, VUELTA DERECHA 16 DE SEPTIEMBRE, VUELTA DERECHA FELIX ORTEGA, VUELTA IZQUIERDA 5 DE FEBRERO, VUELTA DERECHA FORJADORES, VUELTA IZQUIERDA BLVD. CAMINO REAL, VUELTA DERECHA MIRAFLORES, VUELTA DERECHA MAGENTA, VUELTA IZQUIERDA ARTÍCULO 115, VUELTA DERECHA FORJADORES, VUELTA IZQUIERDA DIENTE DE LEÓN, VUELTA DERECHA ARANDANO, VUELTA DERECHA TOMILLO, VUELTA DERECHA ARNICA, VUELTA IZQUIERDA DIENTE DE LEÓN, VUELTA DERECHA ABEDUN, DE FRENTE CAMINO VECINAL, VUELTA IZQUIERDA ENTRADA LOS LAURELES, VUELTA IZQUIERDA CONCORDIA 1, VUELTA IZQUIERDA CALLE 1, VUELTA DERECHA VALLE DE LA TRINIDAD, VUELTA DERECHA CAMINO VECINAL, VUELTA DERECHA CALLE HIGUERA, VUELTA IZQUIERDA HYDRA, VUELTA IZQUIERDA ARNICA, VUELTA DERECHA ARANDANO, VUELTA IZQUIERDA DIENTE DE LEÓN, VUELTA DERECHA FORJADORES, VUELTA IZQUIERDA ARTÍCULO 115, VUELTA IZQUIERDA MAGENTA, VUELTA IZQUIERDA MIRAFLORES, VUELTA DERECHA BLVD. CAMINO REAL, DE FRENTE FORADORES, VUELTA IZQUIERDA ISABEL LA CATOLICA, VUELTA DERECHO ANTONIO ROSALES, VUELTA DERECHA MARCELO RUBIO, VUELTA IZQUIERDA BRAVO, VUELTA DERECHA REVOLUCIÓN Y ACABA EN TERMINAL REVOLUCIÓN ENTRE OCAMPO Y SERDÁN. **(DESTINO FINAL).**

RUTA CALAFIA
CALIFORNIA
LA PASION

SUB/URBANO CALAFIA

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



TRANSPORTE URBANO DE LA PAZ
U-01
RUTA CÁRDENAS – LA FUENTE - CHEDRAUI

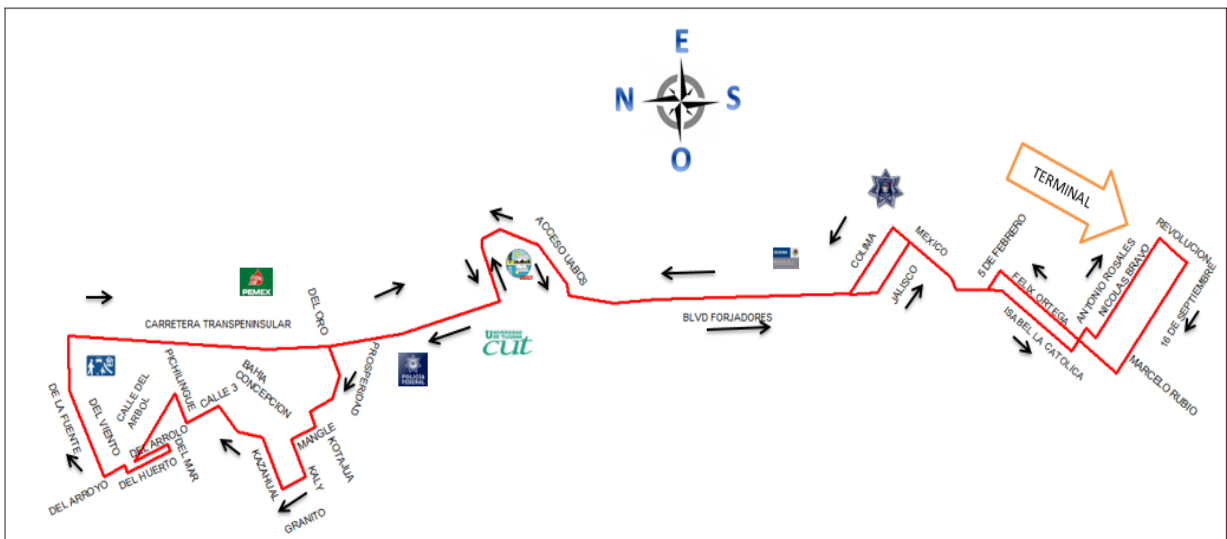
ORIGEN: CÁRDENAS, VUELTA IZQUIERDA HÉROES DEL 47, VUELTA IZQUIERDA AYUNTAMIENTO, VUELTA DERECHA TORRE IGLESIAS, VUELTA IZQUIERDA CABILDOS, VUELTA IZQUIERDA JAIME BRAVO, VUELTA DERECHA 5 DE MAYO, VUELTA IZQUIERDA SERDÁN, VUELTA DERECHA OCAMPO, VUELTA DERECHA TERMINAL REVOLUCIÓN, VUELTA DERECHA 16 DE SEPTIEMBRE, VUELTA DERECHA FELIX ORTEGA, VUELTA IZQUIERDA 5 DE FEBRERO, VUELTA DERECHA BLVD. FORJADORES, VUELTA DERECHA MEXICO, VUELTA IZQUIERDA COLIMA, VUELTA IZQUIERDA FORJADORES, VUELTA DERECHA UABCS, VUELTA DERECHA CARRETERA TRANSPENINSULAR, VUELTA IZQUIERDA CALLE ORO, VUELTA DERECHA MARMOL, VUELTA DERECHA PROPERIDAD, VUELTA IZQUIERDA KATOJUA, VUELTA DERECHA MANGLE, VUELTA IZQUIERDA OPALINA, VUELTA DERECHA GRANITO, VUELTA DERECHA CAZAHUAL, VUELTA IZQUIERDA PROPERIDAD, VUELTA DERECHA ISLA CORONADO, VUELTA DERECHA PICHILINGUE, VUELTA IZQUIERDA CALLE DEL ARBOL, VUELTA IZQUIERDA ARROYO, VUELTA IZQUIERDA CALLE DEL MAR, VUELTA DERECHA CALLE DEL HUERTO, RETORNO CALLE DEL VIENTO, VUELTA IZQUIERDA CALE DEL ARROYO, VUELTA IZQUIERDA CALLE LA FUENTE, VUELTA DERECHA CARRETERA TRANSPENINSULAR, VUELTA IZQUIERDA UABCS, BUELTA IZQUIERDA FORJADORES, VUELTA IZQUIERDA JALISCO, VUELTA DERECHA MEXICO, VUELTA DERECHA VERACRUZ, VUELTA IZQUIERDA FORJADORES, DE FRENTE ISABEL LA CATOLICA, VUELTA IZQUIERDA ROSALES, VUELTA DERECHA MARCELO RUBIO, VUELTA IZQUIERDA BRAVO, VUELTA DERECHA TERMINAL REVOLUCIÓN, VUELTA DERECHA 16 DE SEPTIEMBRE, VUELTA IZQUIERDA GUILLERMO PRIETO, VUELTA DERECHA 5 DE MAYO, VUELTA IZQUIERDA MAZA DE JUAREZ, VUELTA DERECHA CONSTITUCIÓN, VUELTA IZQUIERDA MAURICIO CASTRO, VUELTA DERECHA PEDO ALTAMIRANO, VUELTA DERECHA CLODOMIRO COTA, VUELTA DERECHA CONSTITUCIÓN, VUELTA DERECHA MUNICIPIO LIBRE, VUELTA DERECHA TORRE IGLESIAS, VUELTA IZQUIERDA CONCEJALES Y TERMINA EN CARDENAS. **(DESTINO FINAL).**

TRANSPORTE URBANO LA PAZ (CARDENAS – LA FUENTE – CHEDRAUI)

RUTA U-01

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES

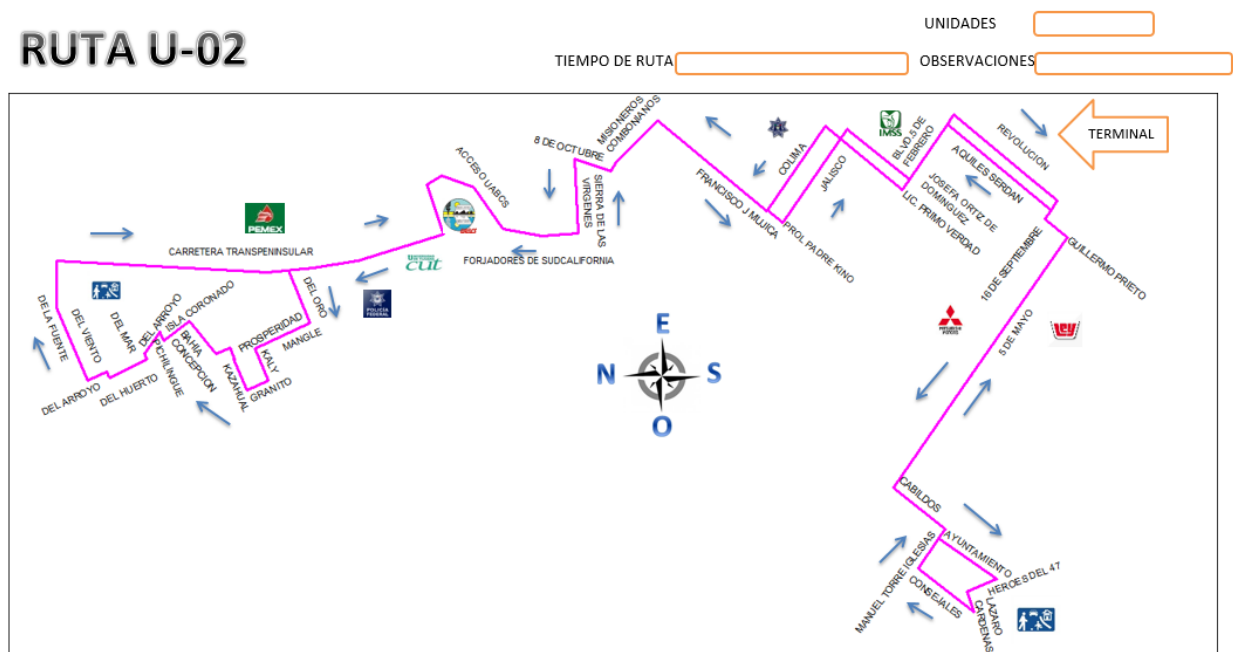


TRANSPORTE URBANO DE LA PAZ
U-02
RUTA CÁRDENAS – LA FUENTE - IMSS

ORIGEN: CÁRDENAS DE FRENTE POR CONCEJALES, VUELTA DERECHA TORRE IGLESIAS, VUELTA IZQUIERDA MUNICIPIO LIBRE, VUELTA IZQUIERDA CONSTITUCIÓN, VUELTA IZQUIERDA CLODOMIRO COTA, VUELTA IZQUIERDA PEDRO ALTAMIRADO, VUELTA DERECHA CONSTITUCIÓN, VUELTA IZQUIERDA MAZA DE JUÁREZ, VUELTA DERECHA 5 DE MAYO, VUELTA IZQUIERDA SERÁN, VUELTA DERECHA BRAVO, VUELTA DERECHA TERMINAL REVOLUCION, VUELTA DERECHA 16 DE SEPTIEMBRE, VUELTA DERECHA AQUILES SERDÁN, VUELTA IZQUIERDA 5 DE FEBRERO, VUELTA DERECHA PRIMO VERDAD, VUELTA IZQUIERDA COLIMA, BUELTA DERECHA FRANCISCO J. MÚJICA, VUELTA IZQUIERDA MISIONEROS COMBONIANOS, VUELTA DERECHA PASEO DE LOS DEPORTISTAS, VUELTA EN U PASEO DE LOS DEPORTISTAS, VUELTA DERECHA SIERRA LAS VIRGENES, VUELTA DERECHA FORJADORES, VUELTA DERECHA UABCS, VUELTA DERECHA FORJADORES, VUELTA DERECHA CARRETERA TRANSPENINSULAR, VUELTA IZQUIERDA CALLE LA FUENTE, VUELTA IZQUIERDA DEL ARROYO, RETORNO CALLE DEL VIENTO, VUELTA IZQUIERDA DEL HUERTO, VUELTA IZQUIERDA DEL MAR, VUELTA DERECHA DEL ARROYO, VUELTA DERECHA DEL ARBOL, VUELTA DERECHA PICHILINGUE, VUELTA IZQUIERDA ISLA CORONADO, VUELTA DERECHA BAHÍA CONCEPCIÓN, VUELTA IZQUIERDA PROSPERIDAD, VUELTA DERECHA CAZAHUAL, VUELTA IZQUIERDA GRANITO, VUELTA IZQUIERDA OPALINA, VUELTA DERECHA MANGLE, VUELTA IZQUIERDA ORO, VUELTA DERECHA CARRETERA TRANSPENINSULAR, VUELTA IZQUIERDA UABCS, VUELTA IZQUIERDA FORJADORES, VUELTA IZQUIERDA SIERRA LAS VIRGENES, VUELTA DERECHA PASEO DE LOS DEPORTISTAS, VUELTA EN U, PASEO DE LOS DEPORTISTAS, VUELTA IZQUIERDA MISIONEROS COMBONIANOS, VUELTA DERECHA FRANCISCO J. MÚJICA, DE FRENTE PADRE KINO, VUELTA IZQUIERDA JALISCO, VUELTA DERECHA JOSEFA ORTÍZ DE DOMÍNGUEZ, VUELTA IZQUIERDA 5 DE FEBRERO, VUELTA DERECHA REVOLUCIÓN HASTA TERMINAL REVOLUCIÓN, VUELTA DERECHA 16 DE SEPTIEMBRE, VUELTA IZQUIERDA GUILLERMO PRIETO, VUELTA DERECHA 5 DE MAYO, VUELTA IZQUIERDA CABILDOS, VUELTA DERECHA TORRE IGLESIAS, VUELTA IZQUIERDA AYUNTAMIENTO, VUELTA DERECHA HÉROES DEL 47, TERMINA EN CÁRDENAS. **(DESTINO FINAL).**

TRANSPORTE URBANO LA PAZ (CARDENAS – LA FUENTE – IMSS)

RUTA U-02



TRANSPORTE URBANO DE LA PAZ
U-03
RUTA: PEDREGAL – MERCADO - MIRAMAR

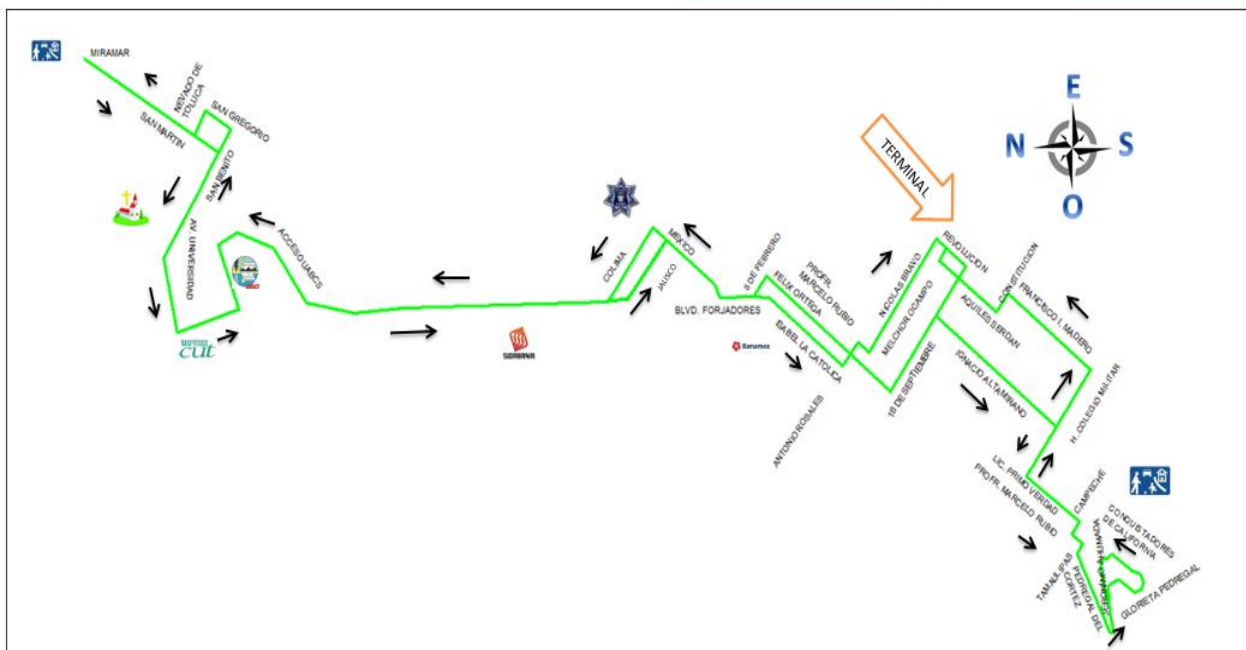
ORIGEN: GLORIETA PEDREGAL, VUELTA IZQUIERDA CONQUISTADORES DE CALIFORNIA, VUELTA IZQUIERDA JERÓNIMO AHUMADA, DE FRENTE PEDREGAL DE CORTEZ, VUELTA IZQUIERDA MARCELO RUBIO, VUELTA DERECHA CAMPECHE, VUELTA IZQUIERDA PRIMO VERDAD, VUELTA DERECHA COLEGIO MILITAR, VUELTA IZQUIERDA MADERO, VUELTA IZQUIERDA CONSTITUCIÓN, VUELTA DERECHA SERDAN, VUELTA DERECHA OCAMPO, VUELTA DERECHA TERMINAL REVOLUCIÓN, VUELTA DERECHA 16 DE SEPTIEMBRE, VUELTA IZQUIERDA FELIX ORTEGA, VUELTA IZQUIERDA FORJADORES, VUELTA DERECHA MEXICO, VUELTA IZQUIERDA COLIMA, VUELTA DERECHA FORJADORES, VUELTA DERECHA UABCS, VUELTA DERECHA CARRETERA TRANSPENINSULAR, VUELTA DERECHA AVENIDA UNIVERSIDAD, CRUCE MIRAMAR – MEZQUITITO, VUELTA DERECHA SAN BENITO, VUELTA IZQUIERDA NEVADO DE TOLUCA, VUELTA DERECHA SAN MARTÍN, RETORNO MAR JONICO – FONDO MIRAMAR, VUELTA DERECHA SAN BENITO, CRUCE MIRAMAR – MEZQUITITO, VUELTA DERECHA AVENIDA UNIVERSIDAD, VUELTA IZQUIERDA CARRETERA TRANSPENINSULAR, VUELTA IZQUIERDA UABCS, VUELTA IZQUIERDA FORJADORES, VUELTA IZQUIERDA JALISCO, VUELTA DERECHA MEXICO, VUELTA DERECHA VERACRUZ, VUELTA IZQUIERDA FORJADORES, DE FRENTE ISABEL LA CATOLICA, VUELTA IZQUIERDA ROSALES, VUELTA DERECHA MARCELO RUBIO, VUELTA IZQUIERDA BRAVO, VUELTA DERECHA TERMINAL REVOLUCIÓN, VUELTA DERECHA 16 DE SEPTIEMBRE, VUELTA IZQUIERDA ALTAMIRANO, VUELTA DERECHA COLEGIO MILITAR, VUELTA IZQUIERDA PRIMO VERDAD, VUELTA DERECHA CAMPACHE, VUELTA IZQUIERDA TAMAULIPAS, VUELTA IZQUIERDA MARCELO RUBIO, VUELTA DERECHA PEDREGAL DE CORTEZ, VUELTA DERECHA JERONIMO AHUMADA, Y TERMINA EL GLORIETA PEDREGAL. **(DESTINO FINAL).**

TRANSPORTE URBANO LA PAZ (PEDREGAL – MERCADO – MIRAMAR)

RUTA U-03

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



TRANSPORTE URBANO DE LA PAZ
U-04
RUTA: PEDREGAL – MERCADO – MIRAMAR - IMSS

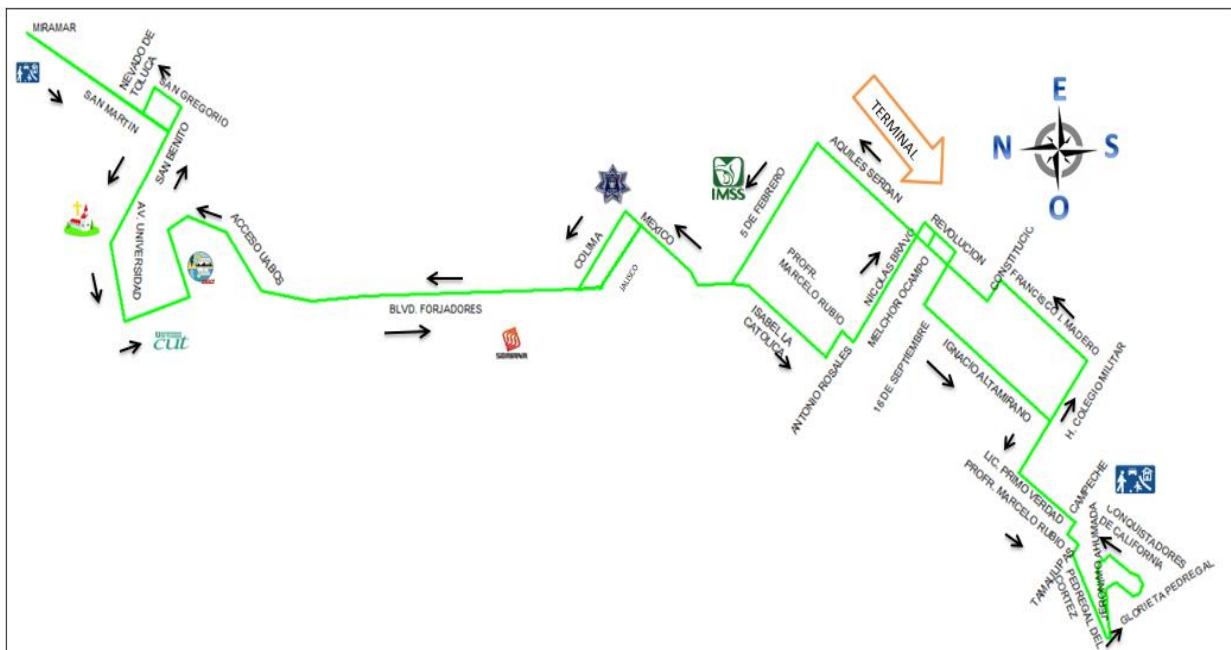
ORIGEN: GLORIETA PEDREGAL, VUELTA IZQUIERDA CONQUISTADORES DE CALIFORNIA, VUELTA IZQUIERDA JERÓNIMO AHUMADA, DE FRENTE PEDREGAL DE CORTEZ, VUELTA IZQUIERDA MARCELO RUBIO, VUELTA DERECHA CAMPECHE, VUELTA IZQUIERDA PRIMO VERDAD, VUELTA DERECHA COLEGIO MILITAR, VUELTA IZQUIERDA MADERO, VUELTA IZQUIERDA CONSTITUCIÓN, VUELTA DERECHA SERDAN, VUELTA DERECHA OCAMPO, VUELTA DERECHA TERMINAL REVOLUCIÓN, VUELTA DERECHA 16 DE SEPTIEMBRE, VUELTA AQUILES SERDAN, VUELTA IZQUIERDA 5 DE FEBRERO, VUELTA DERECHA PRIMO VERDAD, VUELTA IZQUIERDA COLIMA, VUELTA DERECHA FRANCISCO J. MUJICA, VUELTA IZQUIERDA COLOSIO, VUELTA DERECHA FORJADORES, VUELTA DERECHA UABCS, VUELTA DERECHA CARRETERA TRANSPENINSULAR, VUELTA DERECHA AVENIDA UNIVERSIDAD, CRUCE MIRAMAR – MEZQUITITO, VUELTA DERECHA SAN BENITO, VUELTA IZQUIERDA SAN GERONIMO, VUELTA IZQUIERDA NEVADO DE TOLUCA, VUELTA DERECHA SAN MARTÍN, RETORNO MAR JONICO – FONDO MIRAMAR, VUELTA DERECHA SAN BENITO, CRUCE MIRAMAR – MEZQUITITO, VUELTA DERECHA AVENIDA UNIVERSIDAD, VUELTA IZQUIERDA CARRETERA TRANSPENINSULAR, VUELTA IZQUIERDA UABCS, VUELTA IZQUIERDA FORJADORES, VUELTA IZQUIERDA COLOSIO, VUELTA DERECHA J. MUJICA, DE FRENTE PADRE KINO, VUELTA IZQUIERDA JALISCO, VUELTA DERECHA JOSEFA ORTIZA DE DOMINGUEZ, VUELTA IZQUIERDA 5 DE FEBRERO, VUELTA DERECHA REVOLUCIÓN, DE FRENTE HASTA TERMINAL REVOLUCIÓN, VUELTA DERECHA 16 DE SEPTIEMBRE, VUELTA IZQUIERDA ALTAMIRANO, VUELTA DERECHA COLEGIO MILITAR, VUELTA IZQUIERDA PRIMO VERDAD, VUELTA DERECHA CAMPACHE, VUELTA IZQUIERDA TAMAULIPAS, VUELTA IZQUIERDA MARCELO RUBIO, VUELTA DERECHA PEDREGAL DE CORTEZ, VUELTA DERECHA JERONIMO AHUMADA, Y TERMINA EL GLORIETA PEDREGAL. **(DESTINO FINAL).**

TRANSPORTE URBANO LA PAZ (PEDREGAL – MERCADO – MIRAMAR – IMSS)

ruta U-04

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



TRANSPORTE URBANO CALAFIA
U-05
ruta: CALAFIA – CAMINO REAL - AYUNTAMIENTO

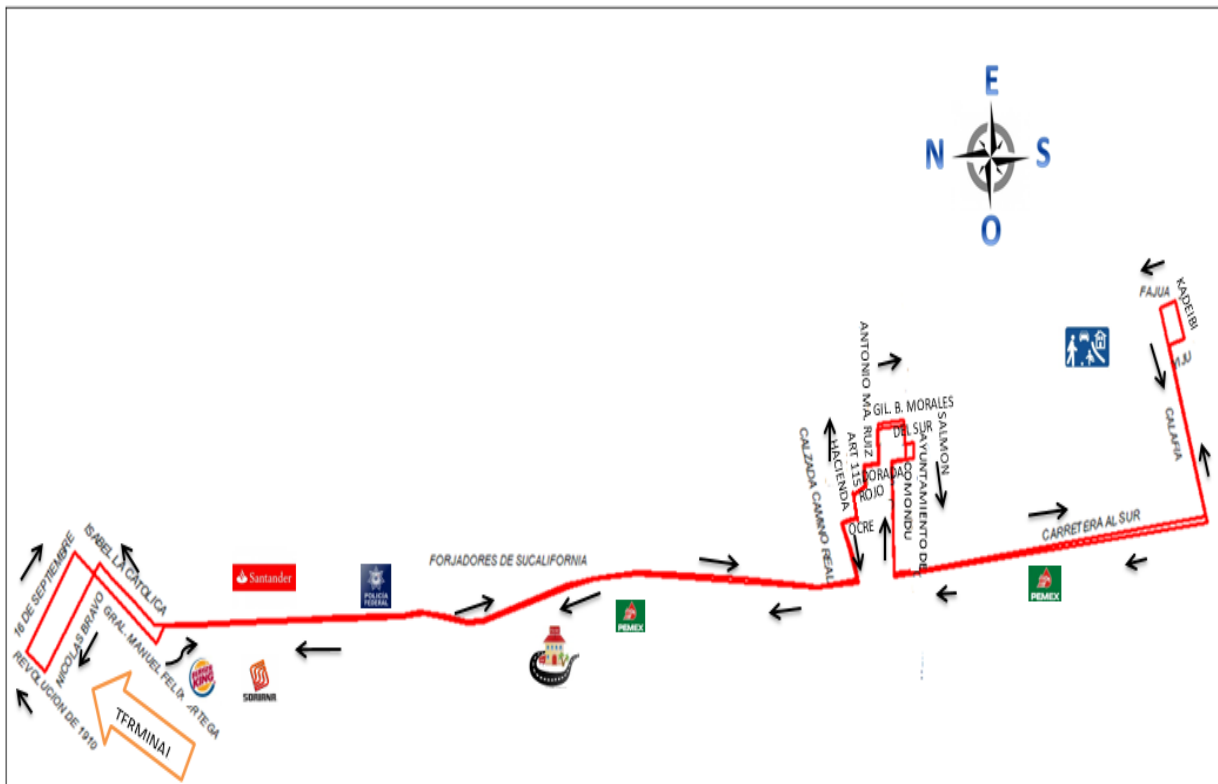
ORIGEN: TERMINAL REVOLUCIÓN ENTRE DEGOLLADO Y OCAMPO, DE FRENTE REVOLUCIÓN, VUELTA DERECHA 16 DE SEPTIEMBRE, VUELTA DERECHA FELIX ORTEGA, VUELTA IZQUIERDA 5 DE FEBRERO, VUELTA IZQUIERDA CAMINO REAL, VUELTA DERECHA OCRE, VUELTA IZQUIERDA DE LA HACIENDA, VUELTA DERECHA ROJO, VUELTA DERECHA ARTICULO 115, VUELTA DERECHA CALLE DORADA, VUELTA DERECHA ANTONIO RUIZ, VUELTA DERECHA GIL B. MORALES, VUELTA IZQUIERDA AYUNTAMIENTO DE COMONDÚ, VUELTA IZQUIERDA CARRETERA AL SUR, VUELTA IZQUIERDA CALAFIA, VUELTA IZQUIERDA YIJU, VUELTA IZQUIERDA KADEIBI, VUELTA IZQUIERDA FAJUA, VUELTA IZQUIERDA CALAFIA, VUELTA DERECHA CARRETERA AL SUR, VUELTA DERECHA AYUNTAMIENTO DE COMONDÚ, VUELTA DERECHA GIL B. MORALES, VUELTA IZQUIERDA ANTONIO F. DELGADO, VUELTA IZQUIERDA AMANECE, VUELTA IZQUIERDA EDUARDO LABASTIDA, VUELTA DERECHA GIL. B. MORALES, VUELTA IZQUIERDA CAMINO DEL SUR, VUELTA IZQUIERDA ARTÍCULO 115, VUELTA IZQUIERDA SALMON, VUELTA IZQUIERDA CAMINO REAL, VUELTA DERECHA FORJADORES, DE FRENTE ISABEL LA CATOLICA, VUELTA IZQUIERDA BRAVO, VUELTA DERECHA GUILLERMO PRIETO, DE FRENTE MENCHOR OCAMPO Y TERMINA EN TERMINAL REVOLUCIÓN ENTRE DEGOLLADO Y OCAMPO. **(DESTINO FINAL).**

TRANSPORTE URBANO CALAFIA (CALAFIA-CAMINO REAL-AYUNTAMIENTO)

RUTA U-05

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



**ACTUALMENTE
NO EXPLOTADA**

FICHA TECNICA C-02

SITIO COROMUEL

RUTA VISTA HERMOSA – CENTRO – LAS AMERICAS

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
TERMINAL DEGOLLADO E/ SERDAN Y REVOLUCION	INICIO	
REVOLUCION DE 1910	V. D.	
16 DE SEPTIEMBRE	V. D.	
IGNACIO RAMIREZ	V. D.	
MELCHOR OCAMPO	V. I.	
EMILIANO ZAPATA	V. I.	
5 DE MAYO	V. D.	
ROSAURA ZAPATA	V. I.	
JOSE MA. MORELOS	V. D.	
CABILDOS	V. I.	
TORRES IGLESIAS	V. I.	
AYUNTAMIENTO	V. I.	
LAZARO CARDENAS	V. D.	
CALLE NORTE	V. I.	
CALLEJON Y CION 6 RETORNA	RETORNO	
CALLE NORTE	V. D.	
LAZARO CARDENAS	V. I.	
MUNICIPIO LIBRE	V. D.	
TORRES IAGLESIA	V. D.	
CABILDOS	V. I.	
JOSE MA. MORELOS	V. I.	
ROSAURA ZAPATA	V. I.	
5 DE MAYO	V. D.	
EMILIANO ZAPATA	V. I.	
SANTOS DEGOLLADO	V. D.	
REVOLUCION DE 1910	V. D.	
16 DE SEPTIEMBRE	V. D.	
QUILES SERDAN	V. D.	
5 DE FEBRERO	V. I.	
LIC. PRIMO VERDAD	V. D.	
COLIMA	V. I.	
BLVD. FORJADORES	V. D.	
LUIS DONALDO COLOSIO	V. D.	
AV. LOS DEPORTISTAS	V. D.	
RUBI	V. I.	
CAMINO VECINAL	V. D.	
PERÚ	V. D.	
ECUADOR	V. D.	
RUBI	V. I.	
AV. DEPORTISTA	V. D.	
LUIS DONALDO COLOSIO	V. D.	
BLVD. FORJADORES	V. I.	
JALISCO	V. I.	
JOSEFA ORTIZ	V. D.	
5 DE FEBRERO	V. I.	
GUILLERMO PRIETO	V. D.	
TERMINAL DEGOLLADO E/ SERDAN Y REVOLUCION	TERMINA	

F → DE FRENTE
V.I. → VUELTA A LA IZQUIERDA
V.D. → VUELTA A LA DERECHA

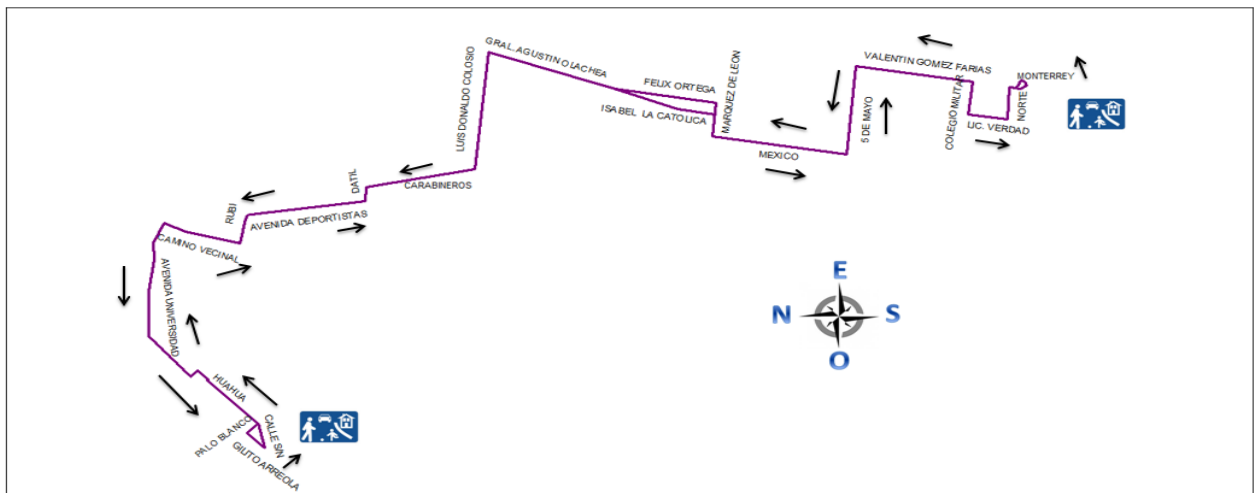
TRANSPORTE (COBACH – MUNICIPIO – MEZQUITITO)

RUTA C-01

TIEMPO DE RUTA

UNIDADES

OBSERVACIONES



**ACTUALMENTE
NO EXPLOTADA**

FICHA TECNICA C-02

SITIO COROMUEL

RUTA VISTA HERMOSA – CENTRO – LAS AMERICAS

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
TERMINAL DEGOLLADO E/ SERDAN Y REVOLUCION	INICIO	
REVOLUCION DE 1910	V. D.	
16 DE SEPTIEMBRE	V. D.	
IGNACIO RAMIREZ	V. D.	
MELCHOR OCAMPO	V. I.	
EMILIANO ZAPATA	V. I.	
5 DE MAYO	V. D.	
ROSAURA ZAPATA	V. I.	
JOSE MA. MORELOS	V. D.	
CABILDOS	V. I.	
TORRES IGLESIAS	V. I.	
AYUNTAMIENTO	V. I.	
LAZARO CARDENAS	V. D.	
CALLE NORTE	V. I.	
CALLEJON Y C/JON 6 RETORNA	RETORNO	
CALLE NORTE	V. D.	
LAZARO CARDENAS	V. I.	
MUNICIPIO LIBRE	V. D.	
TORRES IAGLESIA	V. D.	
CABILDOS	V. I.	
JOSE MA. MORELOS	V. I.	
ROSAURA ZAPATA	V. I.	
5 DE MAYO	V. D.	
EMILIANO ZAPATA	V. I.	
SANTOS DEGOLLADO	V. D.	
REVOLUCION DE 1910	V. D.	
16 DE SEPTIEMBRE	V. D.	
QUILES SERDAN	V. D.	
5 DE FEBRERO	V. I.	
LIC. PRIMO VERDAD	V. D.	
COLIMA	V. I.	
BLVD. FORJADORES	V. D.	
LUIS DONALDO COLOSIO	V. D.	
AV. LOS DEPORTISTAS	V. D.	
RUBI	V. I.	
CAMINO VECINAL	V. D.	
PERU	V. D.	
ECUADOR	V. D.	
RUBI	V. I.	
AV. DEPORTISTA	V. D.	
LUIS DONALDO COLOSIO	V. D.	
BLVD. FORJADORES	V. I.	
JALISCO	V. I.	
JOSEFA ORTIZ	V. D.	
5 DE FEBRERO	V. I.	
GUILLERMO PRIETO	V. D.	
TERMINAL DEGOLLADO E/ SERDAN Y REVOLUCION	TERMINA	

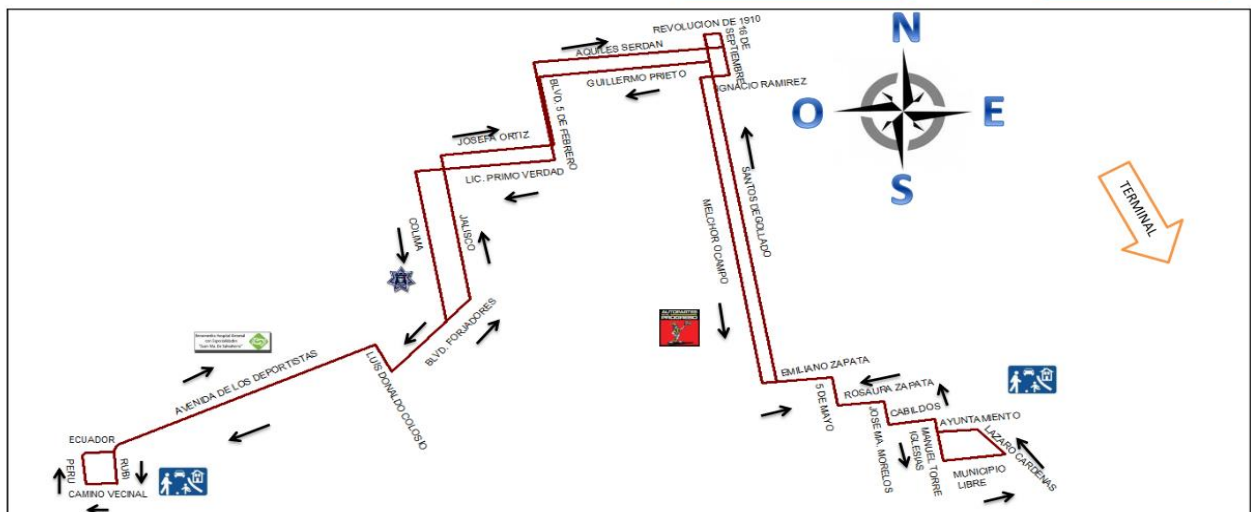
F → DE FRENTE
V.I. → VUELTA A LA IZQUIERDA
V.D. → VUELTA A LA DERECHA

**ACTUALMENTE
NO EXPLOTADA**

COLECTIVO COROMUEL (VISTA HERMOSA – CENTRO – LAS AMERICAS)

RUTA C-02

UNIDADES
TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



FICHA TECNICA C-03

SITIO CIMARRON Y PRESIDENTE

ruta ALLENDE – 5 DE FEBRERO

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
TERMINAL OCAMPO E/ REVOLUCION Y SERDAN	INICIO	
MELCHOR OCAMPO	V.D.	
AQUILES SERDAN	V.D.	
IGNACIO ALLENDE	V.I.	
MARGARITA MAZA DE JUAREZ	V.D.	
5 DE FEBRERO	V.D.	
TERMINAL OCAMPO E/ REVOLUCION Y SERDAN	TERMINA	

F → DE FRENTE
 V.I. → VUELTA A LA IZQUIERDA
 V.D. → VUELTA A LA DERECHA

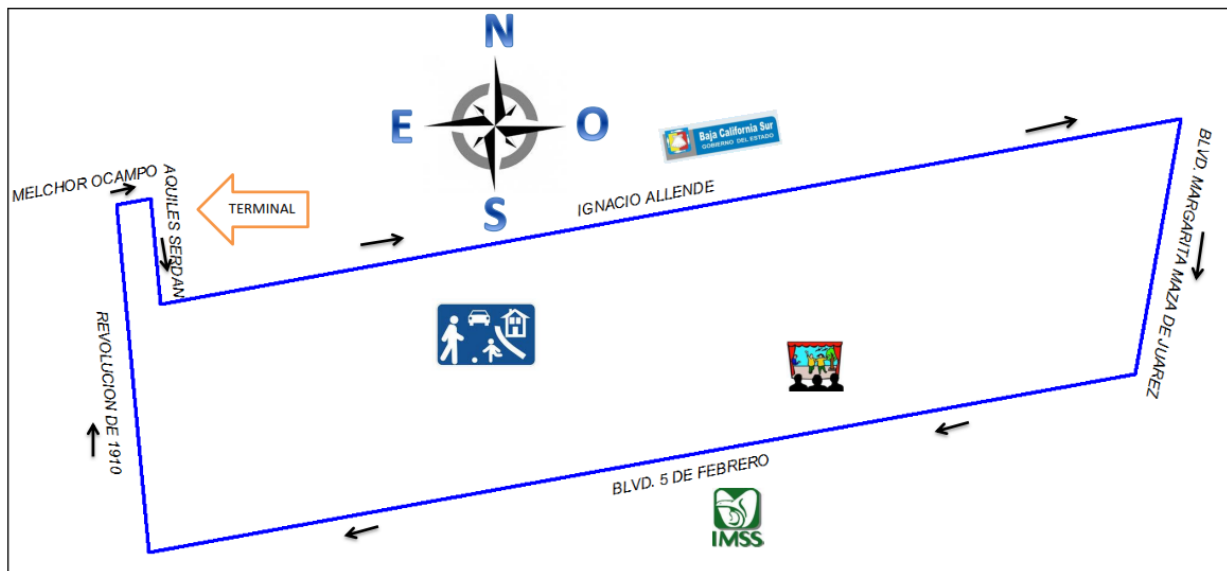
COLECTIVO CIMARRON Y PRESIDENTE (ALLENDE-5 DE FEBRERO)

RUTA C-03

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA

OBSERVACIONES



FICHA TECNICA C-04

SITIO FLECHA ROJA, PRESIDENTE, CIMARRON Y MAGISTERIAL

RUTA ALLENDE Y NICOLAS BRAVO

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
OCAMPO E/ REVOLUCIÓN Y SERDAN	INICIA	
MELCHOR OCAMPO	V. D.	
AQUILES SERDAN	V. D.	
IGNACIO ALLENDE	V. I.	
MATEOTTI	V. I.	
SANTOS DEGOLLADO	V. I.	
CALLE 6	V. I.	
MELCHOR OCAMPO	V. D.	
JAIME BRAVO	V. I.	
NICOLAS BRAVO	V. I.	
REVOLUCIÓN DE 1910	TERMINA	

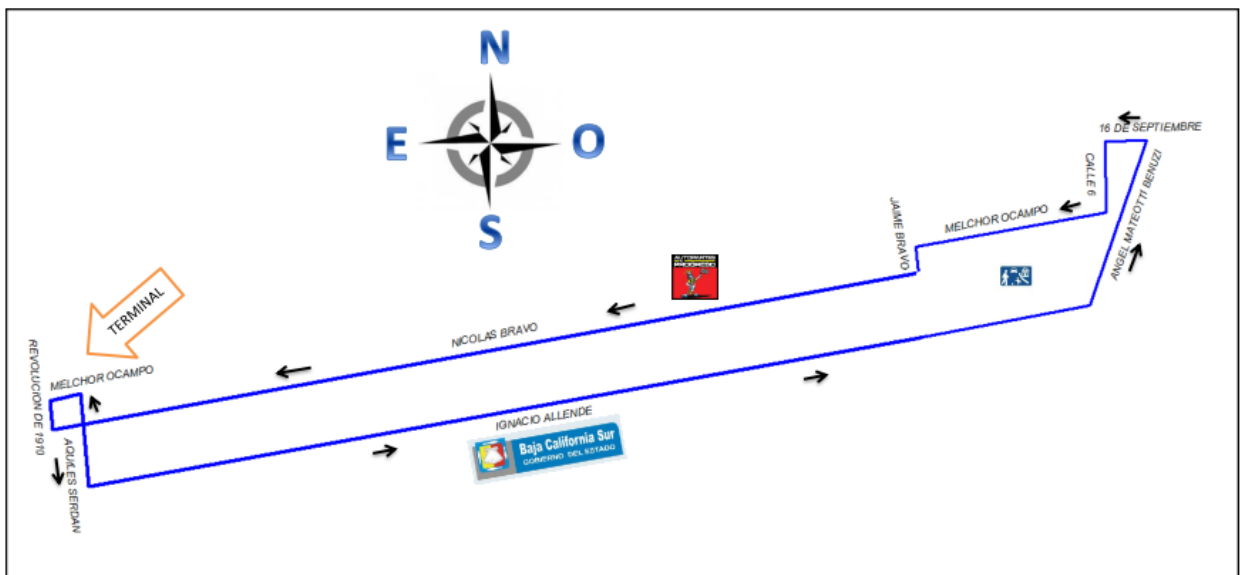
F → DE FRENTE
 V.I. → VUELTA A LA IZQUIERDA
 V.D. → VUELTA A LA DERECHA

COLECTIVO FLECHA ROJA, PRESIDENTE, CIMARRON Y MAGISTERIAL (ALLENDE-NICOLAS BRAVO)

RUTA C-04

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



FICHA TECNICA C-05

SITIO LA PAZ

RUTA CACTUS - CHEDRAUI

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
SERDAN E/ DEGOLLADO Y OCAMPO	INICIA	
AQUILES SERDAN	F.	
ANTONIO ROSALES	V.I	
FÉLIX ORTEGA	V.D	
COLIMA	V.I	
MEXICO	V.D	
LUIS DONALDO COLOSIO	V.I	
TORONJA	V.D	
MISIONEROS COMBONIANOS	V.D	
GALEÓN DE MANILA	V.I	
LIMON	V.D	
NAO DE CHINA	V. D	
TUNA	V.I	
TOMAS ZUÑIGA	V.D	
JOSE RAMÓN LARA	V.I	
TENERIFE	V.I	
TUNA	V.D	
MANGO	V.D	
IDELFONSO GREEN	V.I	
FCO. J. MÚJICA	V.I	
MISIONEROS COMBONIANOS	V.I	
TORONJA	V.D	
LUIS DONALDO COLOSIO	V.I	
MEXICO	V.D	
JALISCO	V.I	
AGUSTÍN OLACHEA	V.D	
ISABEL LA CATÓLICA	FRENTE	
ANTONIO ROSALES	V.I	
GUILLERMO PRIETO	V.D	
SANTOS DEGOLLADO	V.I	
SERDAN E/ DEGOLLADO Y OCAMPO	TERMINA	

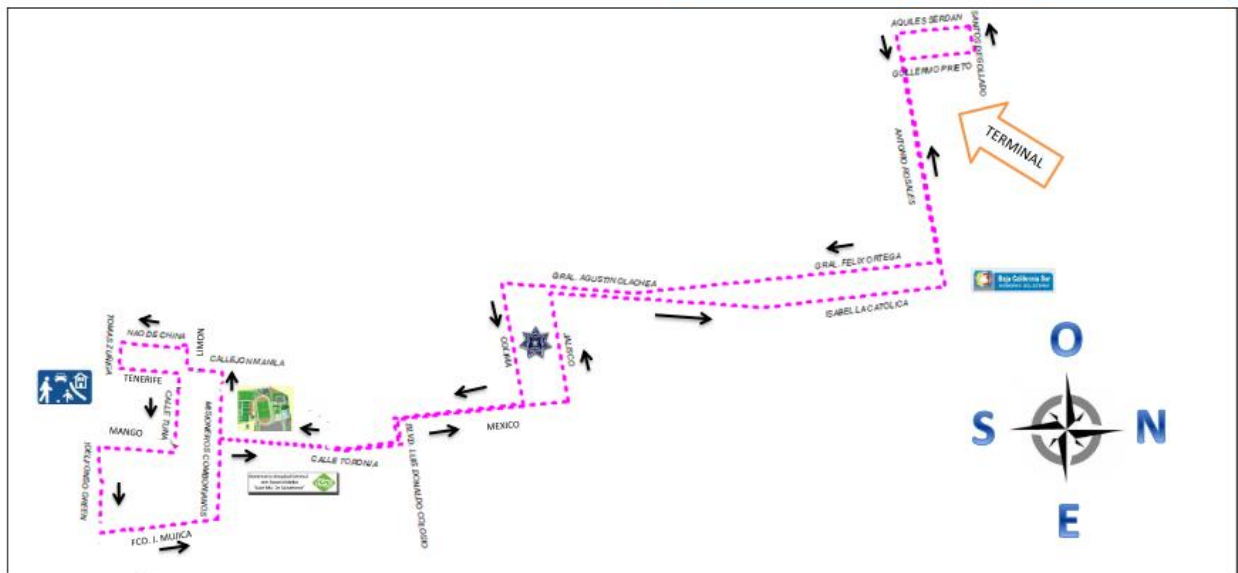
F → DE FRENTE
V.I. → VUELTA A LA IZQUIERDA
V.D. → VUELTA A LA DERECHA

LA PAZ (CACTUS-CHEDRAUI)

RUTA C-05

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



FICHA TECNICA C-06

SITIO LA PAZ

RUTA REVOLUCION - CHEDRAUI

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
TERMINAL SERDAN E/ DEGOLLADO Y OCAMPO	INICIA	
AQUILES SERDAN	F.	
ANTONIO ROSALES	V.I	
FÉLIX ORTEGA	V.D	
5 DE FEBRERO	V.D.	
BLVD. FORJADORES	V. D.	
CALLE 1	V. D.	
MÉXICO	V.I	
COLIMA	V.D	
FCO. J. MÚJICA	V.D	
URBANO ANGULO	V.I	
LUIS BARAJAS	V.D	
IDELFONSO GREEN	V.D	
LAS PLAYITAS	V.D	
URBANO ANGULO	V.I	
FCO. J. MÚJICA	V.D	
JALISCO	V.I	
MEXICO	V. D.	
VERACRUZ	V. D.	
BLVD. FORJADORES	V. I.	
ISABEL LA CATÓLICA	F	
ANTONIO ROSALES	V.I	
GUILLERMO PRIETO	V.D	
SANTOS DEGOLLADO	V.I	
TERMINAL SERDAN E/ DEGOLLADO Y OCAMPO	TERMINA	

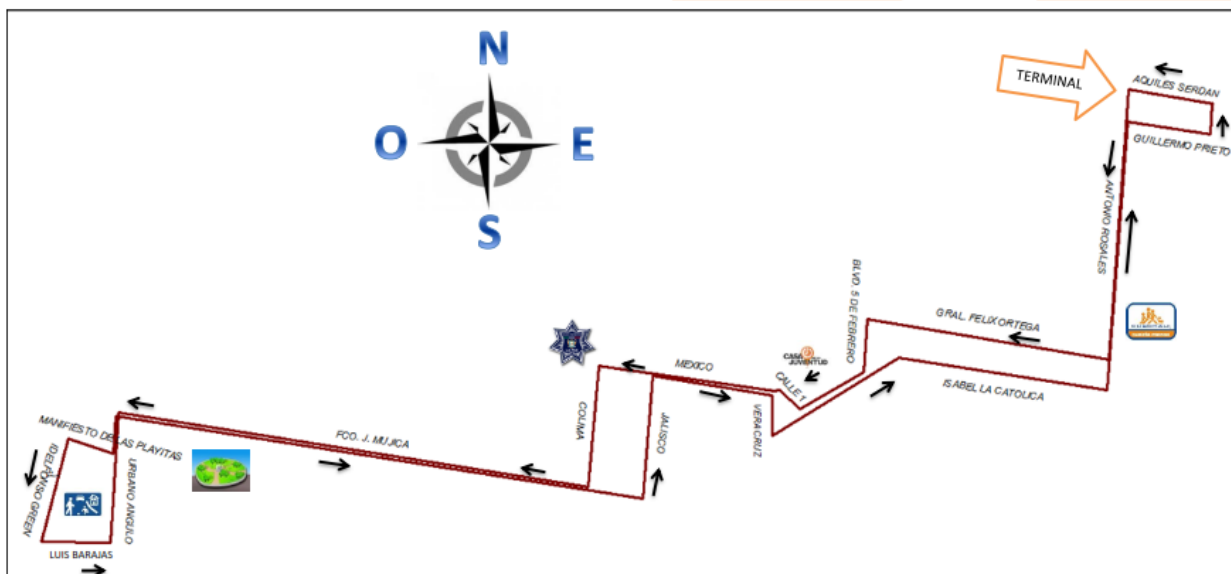
F → DE FRENTE
 V.I. → VUELTA A LA IZQUIERDA
 V.D. → VUELTA A LA DERECHA

COLECTIVO LA PAZ (REVOLUCION-CHEDRAUI)

RUTA C-06

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



**ACTUALMENTE
NO EXPLOTADA**

FICHA TECNICA C-07

SITIO LA PAZ

RUTA BALANDRA - CHEDRAUI

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
TERMINAL SERDAN E/ DEGOLLADO Y OCAMPO	INICIO	
ANTONIO ROSALES	V.I.	
GRAL. FELIX ORTEGA	V.D.	
5 DE FEBRERO	V.I.	
BLVD. FORJADORES	V.D.	
MEXICO	V.D.	
COLIMA	V.I.	
BLVD. LUIS DONALDO COLOSIO	V.I.	
TORONJA	V.D.	
PERA	V.I.	
CARABINEROS	V.D.	
PELICANOS	V.D.	
BALANDRA	V.I.	
MISIONEROS COMBONIANOS	V.I.	
SIERRA DE LA GIGANTA	V.D.	
SIERRA DE LAS VIRGENES	V.I.	
BLVD. FORJADORES	V.D.	
ACCESO A UNIVERSIDAD	RETORNO	
SIERRA LAS VIRGENES	V.I.	
SIERRA SAN JAVIER	V.D.	
SIERRA DE LA VICTORIA	V.I.	
MISIONEROS COMBONIANOS	F	
BALANDRA	V.D.	
PELICANOS	V.D.	
CARABINEROS	V.I.	
PERA	V.I.	
TORONJA	V.D.	
BLVD. LUIS DONALDO COLOSIO	V.I.	
DURANGO	V.D.	
JALISCO	V.I.	
MEXICO	V.D.	
VERACRUZ	V.D.	
BLVD. FORJADORES	V.I.	
ISABEL LA CATOLICA	F	
ANTONIO ROSALES	V.I.	
GUILLERMO PRIETO	V.D.	
SANTOS DEGOLLADO	V.I.	
TERMINAL SERDAN E/ DEGOLLADO Y OCAMPO	TERMINA	

F → DE FRENTE
V.I. → VUELTA A LA IZQUIERDA
V.D. → VUELTA A LA DERECHA

**ACTUALMENTE
NO EXPLOTADA**

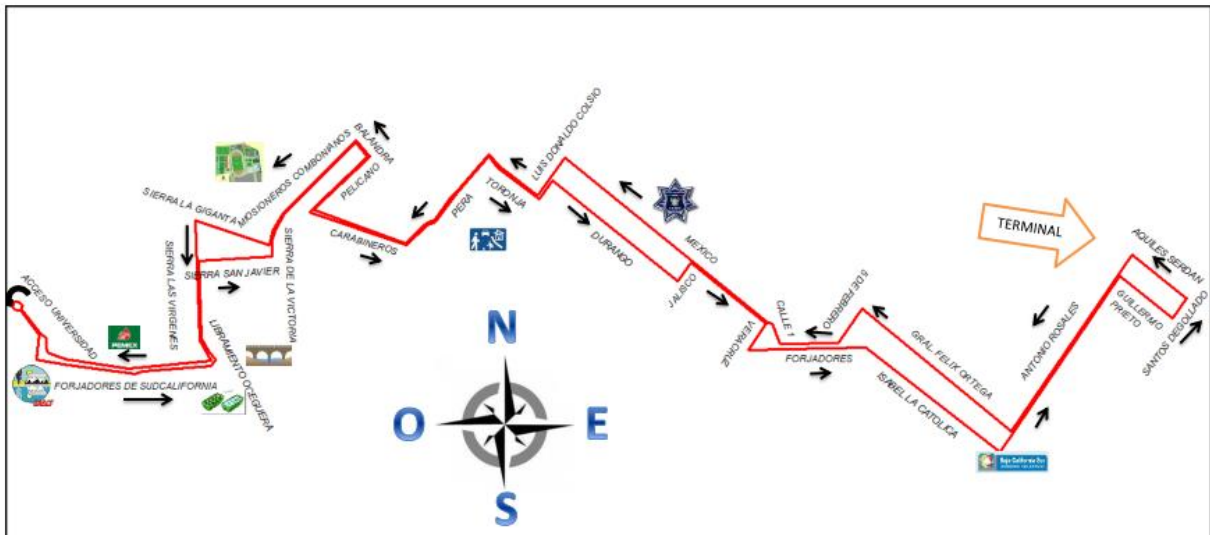
COLECTIVO LA PAZ (BALANDRA-CHEDRAUI)

RUTA C-07

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA

OBSERVACIONES



**ACTUALMENTE
NO EXPLOTADA**

FICHA TECNICA C-08

SITIO LA PAZ

RUTA CACTUS - IMSS

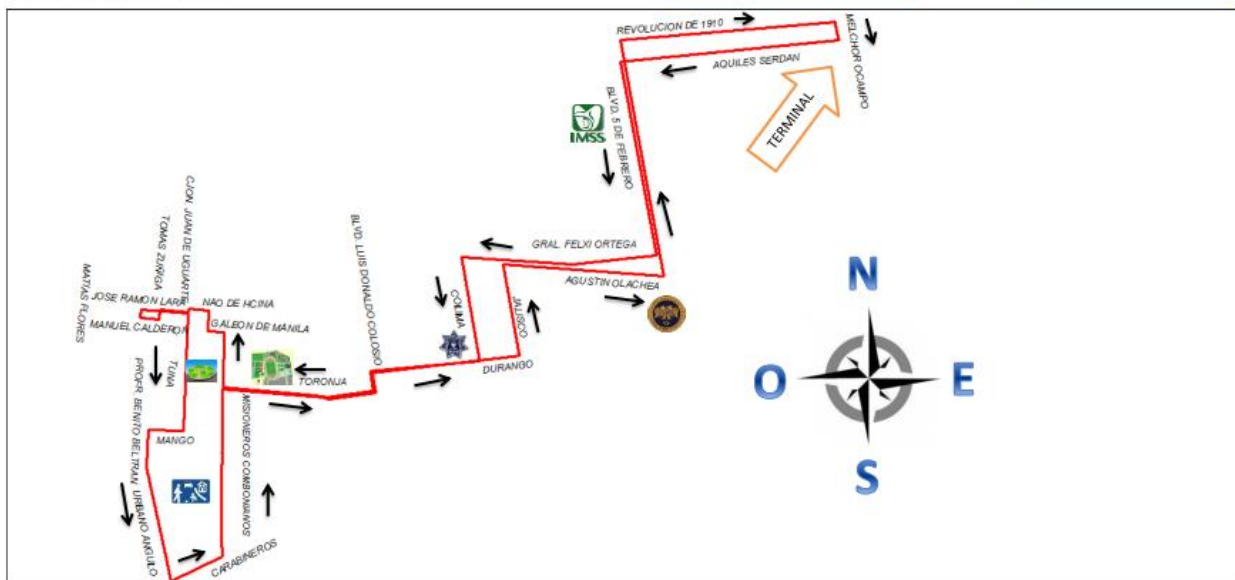
CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
TERMINAL OCAMPO E/ SERDAN Y REVOLUCION	INICIO	
MELCHOR OCAMPO	V.I.	
AQUILES SERDAN	V.I.	
5DE FEBRERO	V.I.	
BLVD. FELIX ORTEGA	V.D.	
GRAL. AGUSTIN OLACHEA	F	
COLIMA	V.I.	
DURANGO	V.D.	
BLVD. LUIS DONALDO COLOSIO	V.I.	
TORONJA	V.D.	
MISIONEROS COMBONIANOS	V.D.	
GALEON DE MANILA	V.I.	
NOA DE CHINA	V.I.	
TUNA	V.I.	
TOMAS ZUÑIGA	V.D.	
MATIAS FLORES	V.I.	
MANUEL CALDERON	V.D.	
JOSE RAMON LARA	V.D.	
TOMA ZUÑIGA	V.D.	
TUNA	V.D.	
MANGO	V.D.	
URBANO ANGULO	V.I.	
FRANCISCO J. MUJICA	V.I.	
MISIONEROS COMBONIANOS	V.I.	
TORONJA	V.D.	
BLVD. LUIS DONALDO COLOSIO	V.I.	
DURANGO	V.D.	
JALISCO	V.I.	
BLVD. AGUSTIN OLACHEA	V.D.	
5 DE FEBRERO	V.I.	
REVOLUCION DE 1910	V.D.	
TERMINAL SERDAN E/ OCAMPO Y DEGOLLADO	TERMINA	

COLECTIVO LA PAZ (CACTUS-IMSS)

RUTA C-08

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



FICHA TECNICA C-09

SITIO LA PAZ

RUTA REVOLUCION I Y II - IMSS - DIRECTO

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
TERMINAL SERDAN E/ DEGOLLADO Y OCAMPO	INICIO	
AQUILES SERDAN	V.D.	
5 DE FEBRERO	V.I.	
GRAL. FELIX ORTEGA	V.D.	
COLIMA	V.I.	
MEXICO	V.D.	
BLVD. LUIS DONALDO COLOSIO	V.I.	
TORONJA	V.D.	
TUNA	V.I.	
MANGO	V.D.	
IDELFONSO GREEN	V.I.	
MANIFIESTO LAS PLAYITAS	V.D.	
LUIS BARAJAS	V.I.	
SANTIAGO ORTEGA	V.I.	
MISIONEROS COMBONIANOS	V.I.	
FCO. J. MUJICA	V.D.	
PERA	V.I.	
TORONJA	V.D.	
BLVD. LUIS DONALDO COLOSIO	V.I.	
MEXICO	V.D.	
JALISCO	V.I.	
BLVD. AGUSTIN OLACHEA	V.D.	
5 DE FEBRERO	V.I.	
REVOLUCION DE 1910	V.D.	
IGNACIO ALLENDE	V.I.	
GUILLERMO PRIETO	V.I.	
TERMINAL SERDAN E/ DEGOLLADO Y OCAMPO	TERMINA	

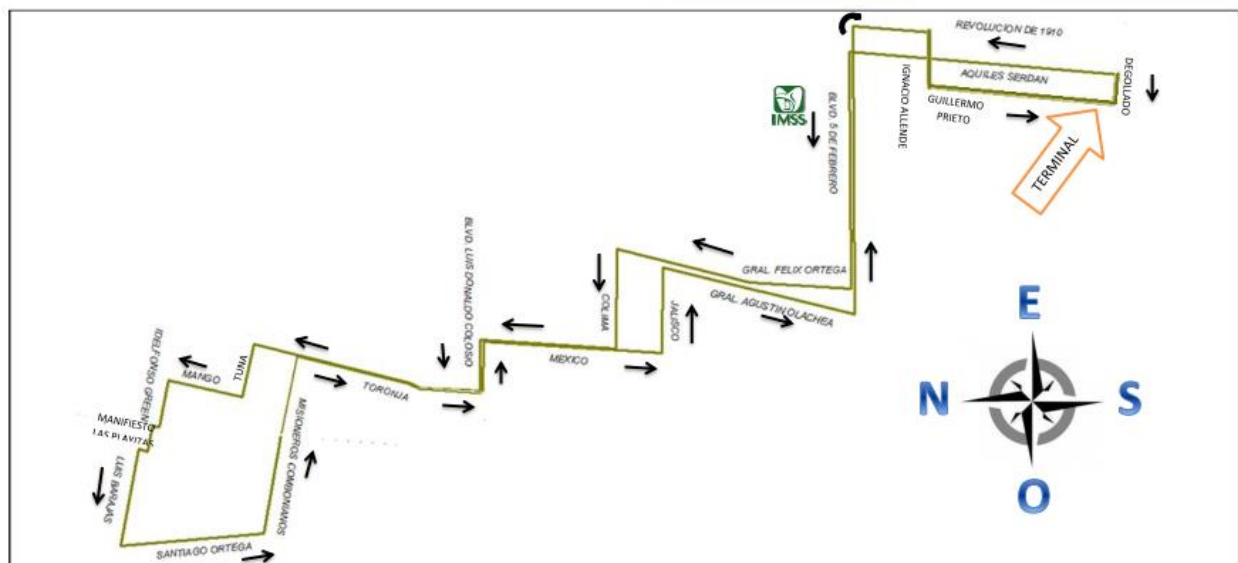
F → DE FRENTE
 V.I. → VUELTA A LA IZQUIERDA
 V.D. → VUELTA A LA DERECHA

COLECTIVO LA PAZ (REVOLUCION I Y II-IMSS-DIRECTO)

RUTA C-09

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



**ACTUALMENTE
NO EXPLOTADA**

FICHA TECNICA C-10

SITIO LA PAZ

RUTA 8 DE OCTUBRE - IMSS

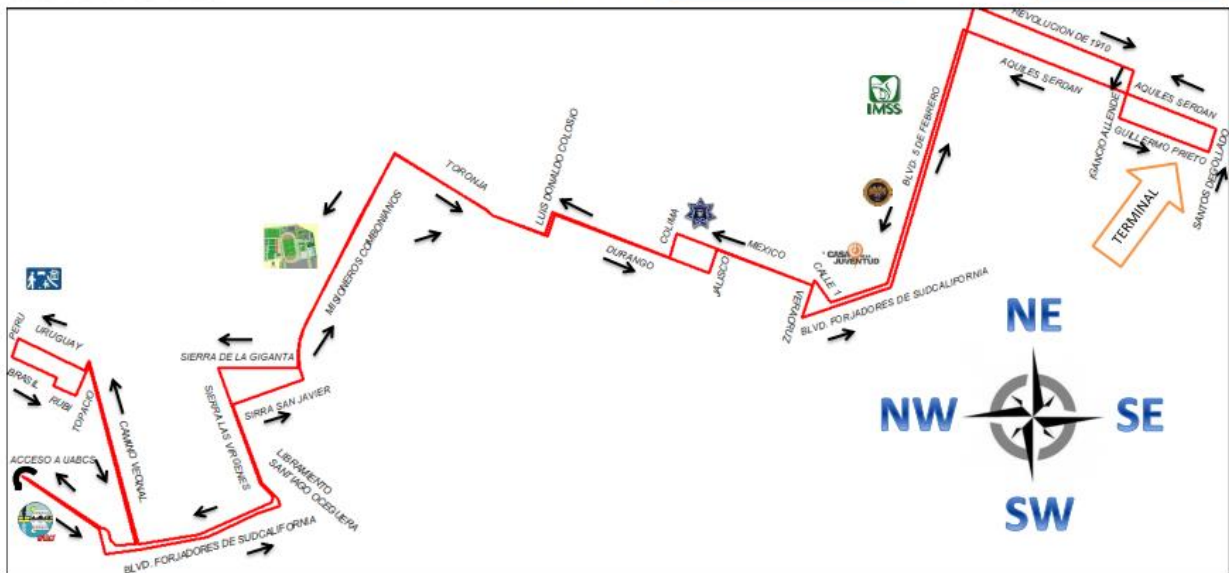
CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
SERDAN E/ OCAMPO Y DEGOLLADO	INICIA	
AQUILES SERDAN	F	
5 DE FEBRERO	V-I	
FORJADORES	V-D	
MÉXICO	V-D	
COLIMA	V-I	
DURANGO	V-I	
TORONJA	V-D	
MISIONEROS COMBONIANOS	V-I	
SIERRA LA GIGANTA	V-D	
SIERRA LAS VÍRGENES	V-I	
BLVD. FORJADORES	V-D	
UABCs	V.D.	
BLVD. FORJADORES	V-I	
SIERRA LAS VÍRGENES	V-D	
SIERRA SAN JAVIER	V-I	
SIERRA VICTORIA	V-F	
MISIONEROS COMBONIANOS	V-F	
TORONJA	V-D	
LUIS DONALDO COLOSIO	V-I	
DURANGO	V-D	
JALISCO	V-I	
MÉXICO	V-D	
VERACRUZ	V-D	
BLVD. FORJADORES	V-I	
5 DE FEBRERO	V-I	
REVOLUCIÓN	V-D	
IGNACIO ALLENDE	V-D	
GUILLERMO PRIETO	V-I	
SANTOS DEGOLLADO	V-I	
AQUILES SERDAN	V-I	
SERDAN Y OCAMPO	TERMINA	

**ACTUALMENTE
NO EXPLOTADA**

COLECTIVO LA PAZ (8 DE OCTUBRE-IMSS)

RUTA C-10

UNIDADES
 TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



**ACTUALMENTE
NO EXPLOTADA**

FICHA TECNICA C-11

SITIO LA PAZ

RUTA PERIFERICA

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
SERDAN E/ DEGOLLADO Y OCAMPO	INICIO	
AQUILES SERDAN	F	
ANTONIO ROSALES	V. I.	
FÉLIX ORTEGA	V. D.	
NORMAL URBANA	V. I.	
SALINAS LEAL	V. D.	
5 DE FEBRERO	V. D.	
CYPRES	V. I.	
VIRGINIA PERALTA	V. D.	
MÉXICO	V. I.	
COLIMA	V. I.	
BLVD. FORJADORES	V. D.	
LUIS DONALDO COLOSIO	V. D.	
CARABINEROS	V. I.	
MISIONEROS COMBONIANOS	V. D.	
GALEÓN DE MANILA	V. I.	
LIMON	V. D.	
NAO DE CHINA	V. I.	
TUNA	V. I.	
TOMAS ZÚÑIGA	V. D.	
LIBRAMIENTO SANTIAGO OCEGERA	V. D.	
BLVD. AGUSTÍN OLACHEA	V. D.	
ANTONIO ROSALES	V. I.	
IGNACIO ALTAMIRANO	V. D.	
NICOLAS BRAVO	V. I.	
GUILLERMO PRIETO	F → DE FRENTE V.I. → VUELTA A LA IZQUIERDA V.D. → VUELTA A LA DERECHA	
AQUILES SERDAN		
SERDAN E/ DEGOLLADO Y OCAMPO		

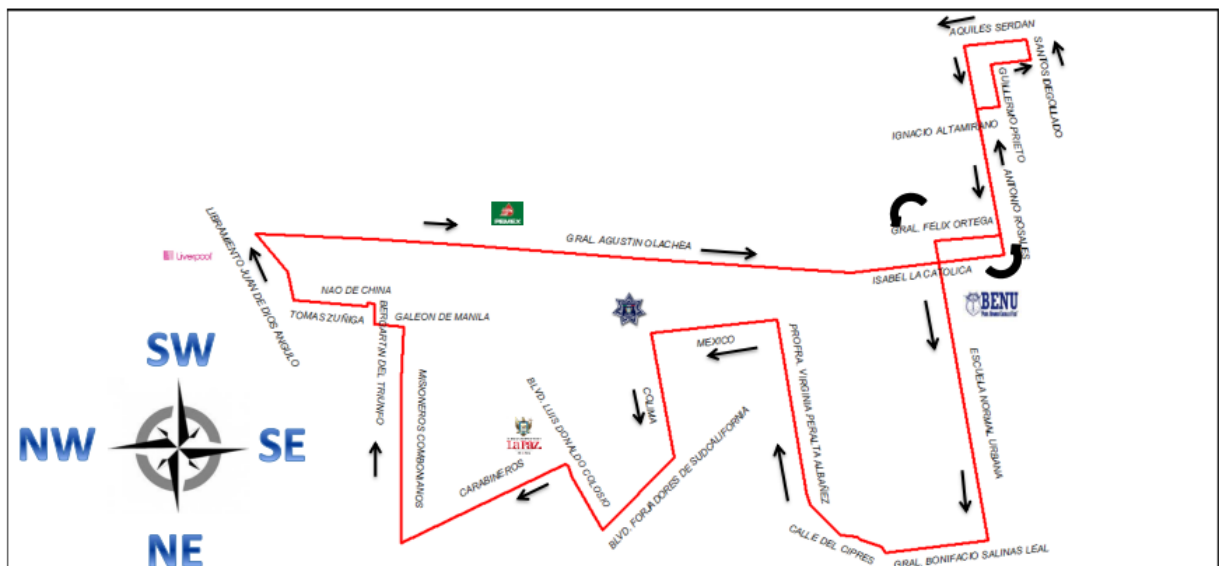
**ACTUALMENTE
NO EXPLOTADA**

COLECTIVO LA PAZ (PERIFERICA)

RUTA C-11

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



FICHA TECNICA C-12

SITIO LA PAZ

RUTA REVOLUCION I Y II - DIRECTO

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
OCAMPO SERDAN Y REVOLUCIÓN	INICIO	
AQUILES SERDAN	V.D.	
ANTONIO ROSALES	V.I.	
FÉLIX ORTEGA	V.D	
COLIMA	V.I	
MÉXICO	V.D	
COLOSIO	V.I.	
TORONJA	V.D	
MISIONEROS COMBONIANOS	V. I.	
FCO. J.MUJICA	V. D.	
PROFR. BENITO BELTRAN	V. D.	
MANGO	V.D	
IDELFONSO GREEN	V.I	
LAS PLAYITAS	V.D	
LUIS BARAJAS	V.I	
SANTIAGO ORTEGA	V. D.	
MISIONEROS COMBONIANO	V. I.	
FCO. J. MÚJICA	V.D	
PERA	V.I	
TORONJA	V.D	
COLOSIO	V.I	
MÉXICO	V.D	
JALISCO	V.I	
BLVD. AGUSTÍN OLACHEA	V.D	
ISABEL LA CATOLICA	F	
ANTONIO ROSALES	VI	
MARCELO RUBIO	V.D.	
NICOLAS BRAVO	V.I	
REVOLUCION DE 1910	V.D	
TERMINAL MELCHOR OCAMPO	TERMINA	

F → DE FRENTE
 V.I. → VUELTA A LA IZQUIERDA
 V.D. → VUELTA A LA DERECHA

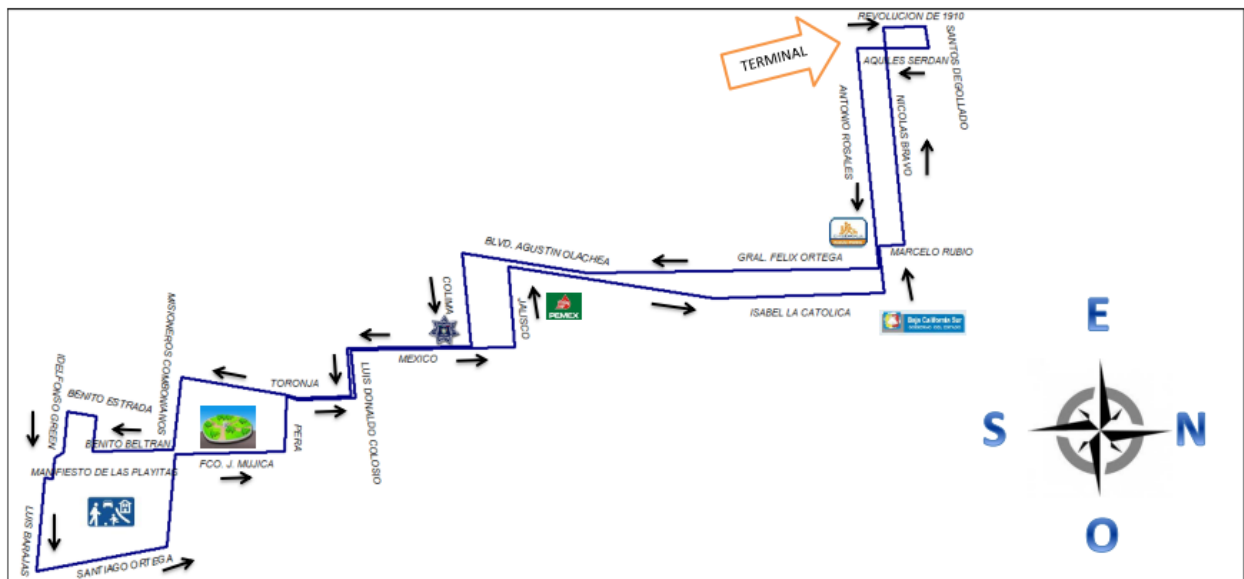
COLECTIVO LA PAZ (REVOLUCION I Y II-DIRECTO)

RUTA C-12

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA

OBSERVACIONES



**ACTUALMENTE
NO EXPLOTADA**

FICHA TECNICA C-13

SITIO FLECHA ROJA Y MAGISTERIAL

RUTA LOMA LINDA - IMSS

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
TERMINAL OCAMPO E/ SERDAN Y REVOLUCION	INICIO	
MELCHOR OCAMPO	V.I.	
GUILLERMO PRIETO	V.I.	
CONSTITUCION	V.D.	
PROFR. MARCELO RUBIO	V.I.	
MIGUEL HIDALGO Y COSTILLA	V.D.	
GRAL. FELIX ORTEGA	V.D.	
16 DE SEPTIEMBRE	V.I.	
SALINAS LEAL	V.D.	
PABLO L. MARTINEZ	V.I.	
H. COLEGIO MILITAR	V.I.	
PASCUAL OROZCO	V.D.	
HEROES DEL 47	V.D.	
PABLO GONZÁLEZ	F	
20 DE NOVIEMBRE	V.D.	
BENITO JUAREZ	V.D.	
CHIAPAS	V.I.	
IGNACIO ALLENDE	V.I.	
LIC. VERDAD	V.I.	
5 DE FEBRERO	V.D.	
GOMEZ FARIAS	V.D.	
NAVARRO	V.D.	
HEROES DE INDEPENDENCIA	V.I.	
MANUEL DE LEGASPY	V.I.	
GOMEZ FARIAS	V.D.	
NICOLAS BRAVO	V.I.	
REVOLUCION DE 1910	V.D.	
MELCHOR OCAMPO	V.D.	
TERMINAL OCAMPO E/ SERDAN Y REVOLUCION	TERMINA	

F → DE FRENTE
V.I. → VUELTA A LA IZQUIERDA
V.D. → VUELTA A LA DERECHA

**ACTUALMENTE
NO EXPLOTADA**

COLECTIVO FLECHA ROJA Y MAGISTERIAL (LOMA LINDA-IMSS)

RUTA C-13

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA

OBSERVACIONES



FICHA TECNICA C-14

SITIO MAGISTERIAL Y FLECHA ROJA

RUTA LOMA LINDA

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
TERMINAL OCAMPO E/ SERDAN Y REVOLUCION	INICIO	
MELCHOR OCAMPO	V.I.	
GUILLERMO PRIETO	V.I.	
16 DE SEPTIEMBRE	V.D.	
20 DE NOVIEMBRE	V.I.	
PABLO GONZALEZ	V.D.	
COLEGIO MILITAR	V.D.	
CALLEJON DEMOCRACIA	V.D.	
OBrero MUNDIAL	V.D.	
SIERRA VISTA	V.I.	
PROFR. LUIS PELAEZ	V.I.	
20 DE NOVIEMBRE	V.I.	
SANTOS DEGOLLADO	V.D.	
PADRE EUSEBIO KINO	V.I.	
NICOLAS BRAVO	V.D.	
REVOLUCION DE 1910	V.D.	
TERMINAL OCAMPO E/ SERDAN Y REVOLUCION	TERMINA	

F → DE FRENTE
 V.I. → VUELTA A LA IZQUIERDA
 V.D. → VUELTA A LA DERECHA

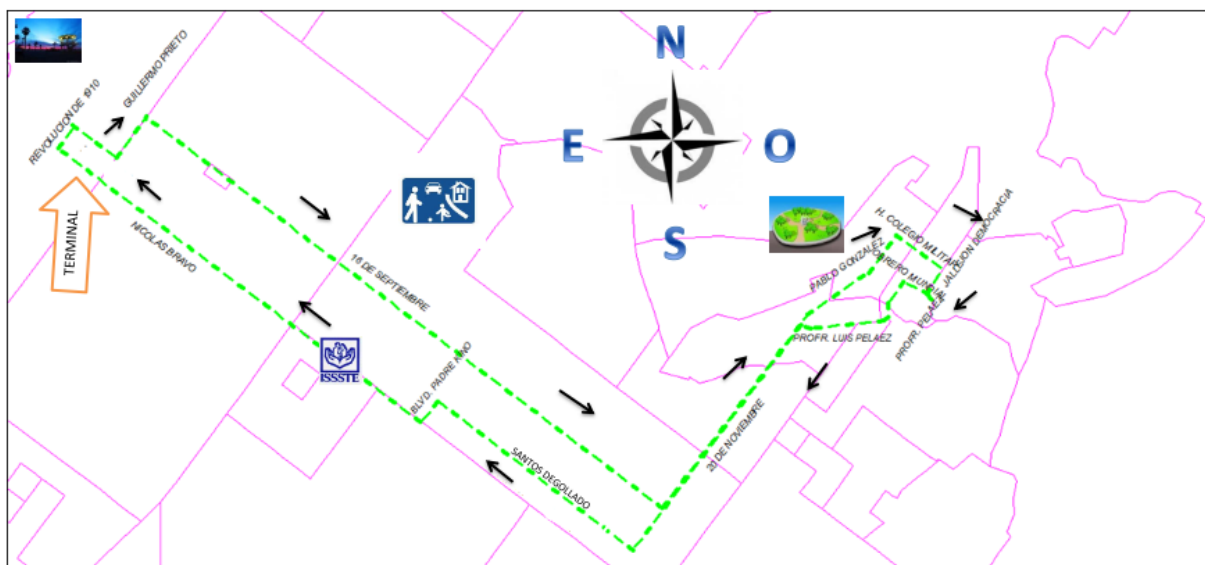
COLECTIVO FLECHA ROJA Y MAGISTERIAL (LOMA LINDA)

RUTA C-14

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA

OBSERVACIONES



FICHA TECNICA C-15

SITIO CALIFORNIA

RUTA IMSS – CAMINO REAL – AYUNTAMIENTO

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
DEGOLLADO E/ SERDAN Y REVOLUCION	INICIO	
REVOLUCION DE 1910	V. D.	
16 DE SEPTIEMBRE	V. D.	
AQUILES SERDAN	V. D.	
5 DE FEBRERO	V. I.	
BLVD. FORJADORES	V. D.	
UABCS	V. D.	
BLVD. FORJADORES	V. D.	
CALZADA CAMINO REAL	V. I.	
BARRILES	V. I.	
DEL TIRO	V. I.	
SALMON	V. D.	
CALZADA CAMINO REAL	V. D.	
GIL MORALES	V. I.	
ANTONIO MARIA RUIZ	V. I.	
TERRACOTA	FRENTE	
TURQUESA	V. I.	
INDIGO	V. D.	
SEPIA	V. D.	
TERRACOTA	V. D.	
ANTONIO MARIA RUIZ	FRENTE	
GIL B. MORALES	V. D.	
ART. 115	V. D.	
AYUNTAMIENTO LOS CABOS	V. I.	
ANTONIO MARIA RUIZ	V. D.	
BLVD. FORJADORES	V. D.	
INTERIOR UNIVERSIDAD	V. I.	
BLVD. FORJADORES	V. I.	
5 DE FEBRERO	V. I.	
REVOLUCIÓN DE 1910	V. D.	
IGNACIO ALLENDE	V. D.	
GMO. PRIETO	V. I.	
DEGOLLADO	V. I.	
DEGOLLADO E/ SERDAN Y REV.	TERMINA	

F → DE FRENTE
V.I. → VUELTA A LA IZQUIERDA
V.D. → VUELTA A LA DERECHA

COLECTIVO CALIFORNIA (IMSS-CAMINO REAL-AYUNTAMIENTO)

RUTA C-15

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



FICHA TECNICA C-16

SITIO CALIFORNIA

RUTA AYUNTAMIENTO – CAMINO REAL – ARCOIRIS

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
DEGOLLADO E/ REVOLUCIÓN Y SERDAN	INICIO	
REVOLUCIÓN DE 1910	V. D.	
16 DE SEPTIEMBRE	V. D.	
FÉLIX ORTEGA	V. D.	
5 DE FEBRERO	V. I.	
BLVD. FORJADORES	V. D.	
U.A.B.C.S.	V. D.	
BLVD. FORJADORES	V. D.	
ANTONIO MA. RUIZ	V. I.	
AYUNTAMIENTO DE LOS CABOS	V. I.	
AYUNTAMIENTO LA PAZ	V. I.	
AYUNTAMIENTO LORETO	V. D.	
ART. 115	V. D.	
AZUL	V. D.	
TERRACOTA	V. I.	
TURQUESA	V. D.	
GUINDA	V. D.	
AMARILLA	V. D.	
TERRACOTA	V. I.	
GIL B. MORALES	V. D.	
AYUNTAMIENTO DE COMONDU	V. D.	
AZUL	V. I.	
ART. 115	V. D.	
BEIGE	V. I.	
DEL ARRIERO	V. I.	
SALMON	V. D.	
DEL TIRO	V. I.	
BARRILES	V. I.	
CALZADA CAMINO REAL	V. D.	
BLVD. FORJADORES	V. D.	
ISABEL LA CATOLICA	F	
ANTONIO ROSALES	V. I.	
MARCELO RUBIO	V. D.	
NICOLAS BRAVO	V. I.	
GUILLERMO PRIETO	V. D.	
SANTOS DEGOLLADO	V. I.	
DEGOLLADO E/ REVOLUCIÓN Y SERDAN	TERMINA	

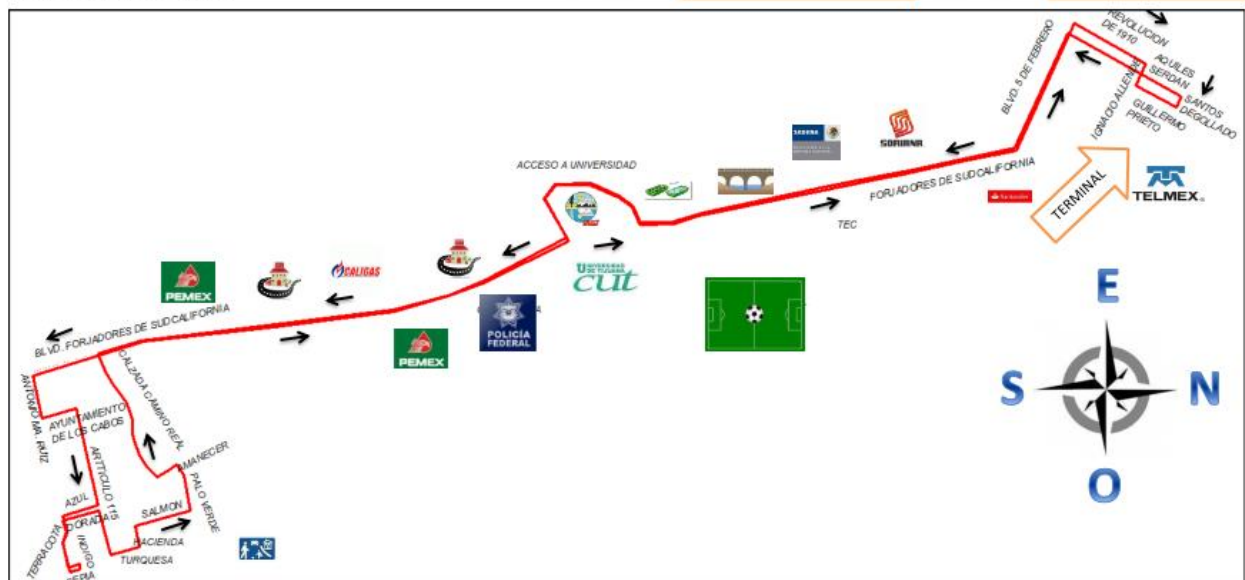
F → DE FRENTE
 V.I. → VUELTA A LA IZQUIERDA
 V.D. → VUELTA A LA DERECHA

COLECTIVO CALIFORNIA (AYUNTAMIENTO-CAMINO REAL- ARCOIRIS-IMSS)

RUTA C-16

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



FICHA TECNICA C-17 Y 19

SITIO CALIFORNIA

RUTA SAN FERNANDO – MISIONES – DIANA LAURA

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
TERMINAL DEGOLLADO E/ REVOLUCION Y SERDAN	INICIO	
REVOLUCION	V. D.	
16 DE SEPTIEMBRE	V. D.	
FÉLIX ORTEGA	V. D.	
5 DE FEBRERO	V. I.	
BLVD. FORJADORES	V. D.	
CALLE 1	V. D.	
MEXICO	V. I.	
COLIMA	V. I.	
FORJADORES	V. D.	
U.A.B.C.S.	V. D.	
FORJADORES	V. D.	
AV. UNIVERSIDAD	V. D.	
INFORMÁTICA	V. I.	
AV. STA. ANA	F	
SANTA ISABEL	V. I.	
SAN PEDRO	V. D.	
SAN AGUSTIN	V. I.	
SAN SALVADOR	V. D.	
MISION DE SANTIAGO	V. I.	
MISIONES DE COMONDÚ	V. I.	
HIMNO NACIONAL	V. D.	
ART. 9°	V. I.	
BANDERA NACIONAL	V. I.	
IGUALDAD	V. I.	
EDUCACION LAICA	V. D.	
CIRCUITO INDEPENDENCIA	V. I.	
DERECHO DE PETICION	V. I.	
AV. UNION	V. I.	
HIMNO NACIONAL	V. D.	
EDUCACION CIENTIFICA	V. I.	
ESCUDO NACIONAL	V. I.	
EDUCACION GRATUITA	V. D.	
ESCUDO NACIONAL	V. I.	
ART. 27	V. D.	
SAN GUILLERMO	V. D.	
SANTA MARTHA	V. I.	
AV. UNIVERSIDAD	V. D.	
BLVD. FORJADORES	V. I.	
U.A.B.C.S.	V. I.	
FORJADORES	V. I.	
JALISCO	V. I.	
MEXICO	V. D.	
VERACRUZ	V. D.	
FORJADORES	V. I.	
ISABEL LA CATÓLICA	F	
ROSALES	V. I.	
MARCELO RUBIO	V. D.	
N. BRAVO	V. I.	
GMO. PRIETO	V. D.	
DEGOLLADO	V. I.	
DEGOLLADO E/ REVOLUCION Y SERDAN	TERMINA	

F → DE FRENTE
V.I. → VUELTA A LA IZQUIERDA
V.D. → VUELTA A LA DERECHA

COLECTIVO CALIFORNIA (SAN FERNANDO – MISIONES – DIANA LAURA)

RUTA C-17 Y 19

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



FICHA TECNICA C-18

SITIO CALIFORNIA

RUTA CALANDRIO – SANTA FE – CHEDRAUI

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
TERMINAL DEGOLLADO E/ REVOLUCIÓN Y SERDAN	INICIO	
REVOLUCIÓN DE 1910	V. D.	
16 DE SEPTIEMBRE	V. D.	
FÉLIX ORTEGA	V. D.	
BLVD. 5 DE FEBRERO	V. I.	
BLVD. FORJADORES	V. D.	
U.A.B.C.S	V. D.	
BLVD. FORJADORES	V. D.	
AV. UNIVERSIDAD	V. D.	
CAMINO VECINAL	V. I.	
SAN BENITO	V. I.	
SAN GREGORIO	V. D.	
NEVADO DE TOLUCA	V. I.	
SAN MARTIN	V. I.	
SAN BENITO	V. I.	
CAMINO VECINAL	V. D.	
AV. UNIVERSIDAD	V. D.	
BLVD. FORJADORES	V. I.	
U.A.B.C.S.	V. I.	
BLVD. FORJADORES	V. I.	
ISABEL LA CATÓLICA	F	
ANTONIO ROSALES	V. I.	
MARCELO RUBIO	V. I.	
NICOLAS BRAVO	V. D.	
GUILLERMO PRIETO	V.I.	
TERMINAL DEGOLLADO E/ REVOLUCIÓN Y SERDAN	TERMINA	

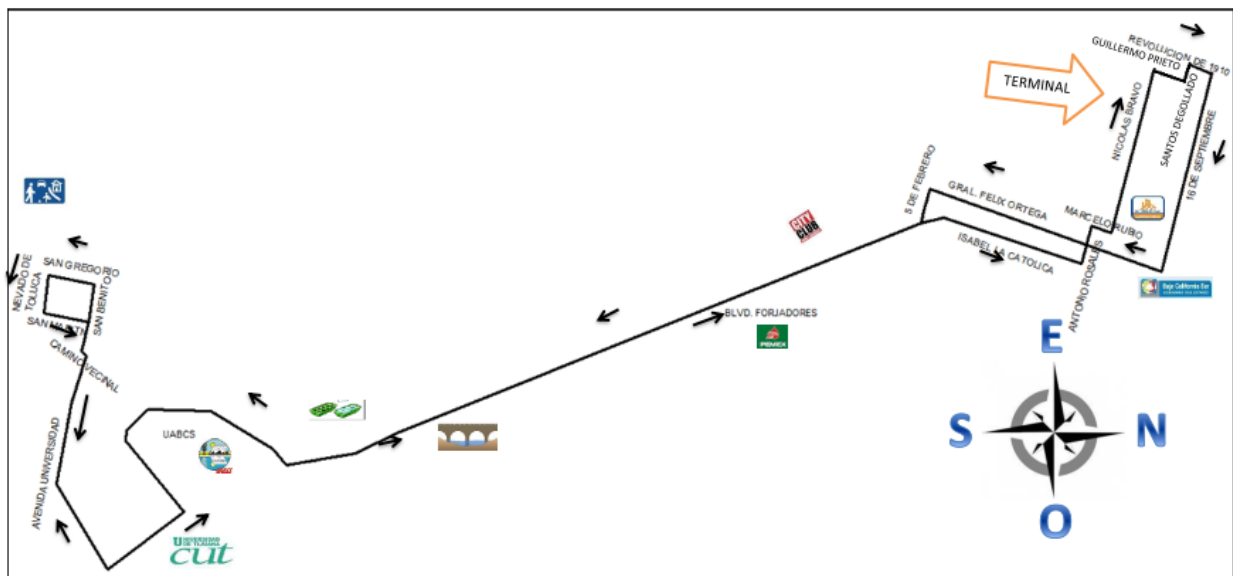
F → DE FRENTE
 V.I. → VUELTA A LA IZQUIERDA
 V.D. → VUELTA A LA DERECHA

COLECTIVO CALIFORNIA (CALANDRIO – SANTA FE – CHEDRAUI)

RUTA C-18

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



FICHA TECNICA C-20

SITIO CALIFORNIA Y UNION UNICA

ruta.- GUELATAO DIRECTO

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
TERMINAL DEGOLLADO E/ SERDAN Y REVOLUCION	INICIO	
SANTOS DEGOLLADO	V.D.	
REVOLUCION DE 1910	V.D.	
16 DE SEPTIEMBRE	V.D.	
GUILLERMO PRIETO	V.I.	
5 DE MAYO	V.I.	
MARGARITA MAZA DE JUAREZ	V.D.	
CONSTITUCION	V.I.	
CLODOMIRO COTA	V.I.	
PEDRO ALTAMIRANO	V.D.	
MAURICIO CASTRO	V.I.	
MARGARITA MAZA DE JUAREZ	V.I.	
5 DE MAYO	V.D.	
AQUILES SERDAN	V.I.	
TERMINAL DEGOLLADO E/ SERDAN Y REVOLUCION	TERMINA	

F → DE FRENTE
 V.I. → VUELTA A LA IZQUIERDA
 V.D. → VULETA A LA DERECHA

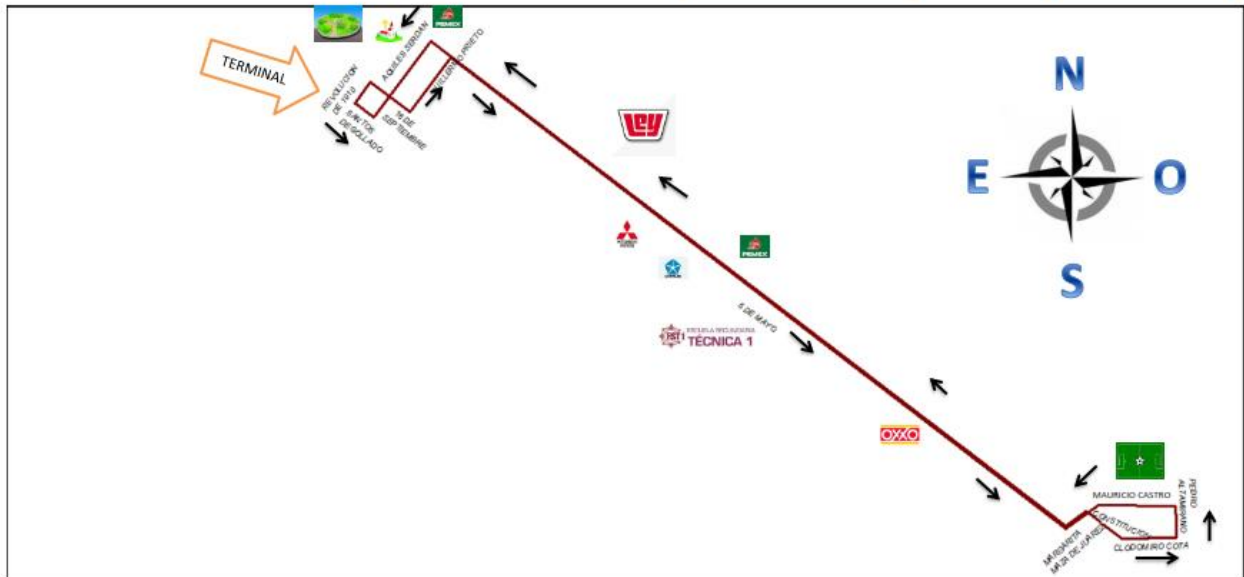
COLECTIVO CALIFORNIA Y UNION UNICA (GUELATAO DIRECTO)

RUTA C-20

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA

OBSERVACIONES



FICHA TECNICA C-21

SITIO CALIFORNIA

RUTA OLAS ALTAS – CHEDRAUI

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
DEGOLLADO E/ SERDAN Y REVOLUCIÓN	INICIO	
REVOLUCIÓN DE 1910	V. D.	
16 DE SEPTIEMBRE	V. D.	
FÉLIX ORTEGA	V. D.	
5 DE FEBRERO	V. I.	
BLVD. FORJADORES	V. D.	
MÉXICO	V. D.	
COLIMA	V. I.	
BLVD. FORJADORES	V. D.	
U.A.B.C.S	V.D	
BLVD. FORJADORES	V. D	
ACCESO A PARQUE INDUSTRIAL	V. D.	
CAMINO VECINAL A LA COLONIA OLAS ALTAS	V. I.	
PUERTO COATZACOALCOS	V. I.	
PUERTO LÁZARO CÁRDENAS	V. D	
PUERTO ENSENADA	V. I.	
PUERTO PICHILIGUE	V. D.	
PUERTO DOS BOCAS	V. I.	
PUERTO VALLARTA	V. D.	
PUERTO ALTAMIRA	V. I.	
PUERTO COAZACUALCOS	V. I.	
CAMINO VECINAL A LA COLONIA OLAS ALTAS	V. D	
ACCESO AL PARQUE INDUSTRIAL	V. D	
BVLD. FORJADORES	V. I.	
ISABEL LA CATÓLICA	D. F.	
ANTONIO ROSALES	V. I.	
MARCELO RUBIO	V. D	
NICOLÁS BRAVO	V. I	
GUILLERMO PRIETO	V. D	
DEGOLLADO E/ SERDAN Y REVOLUCIÓN	TERMINA.	

F → DE FRENTE
 V.I. → VUELTA A LA IZQUIERDA
 V.D. → VUELTA A LA DERECHA

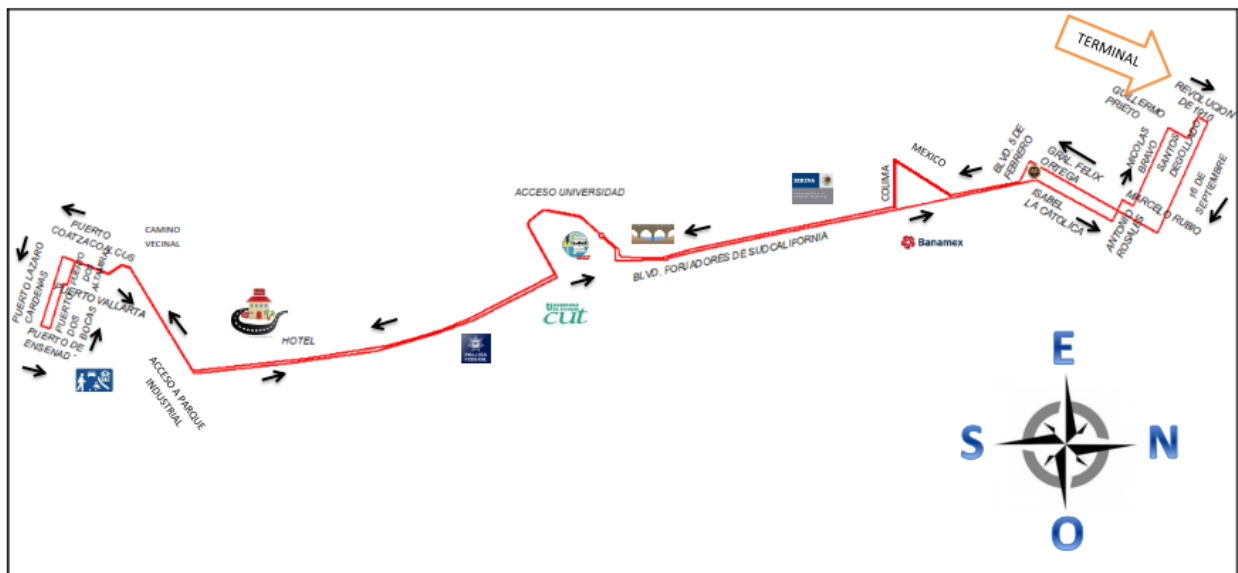
COLECTIVO CALIFORNIA (OLAS ALTAS – CHEDRAUI)

RUTA C-21

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA

OBSERVACIONES



FICHA TECNICA C-22

SITIO CALIFORNIA

RUTA DIANA LAURA – IMSS

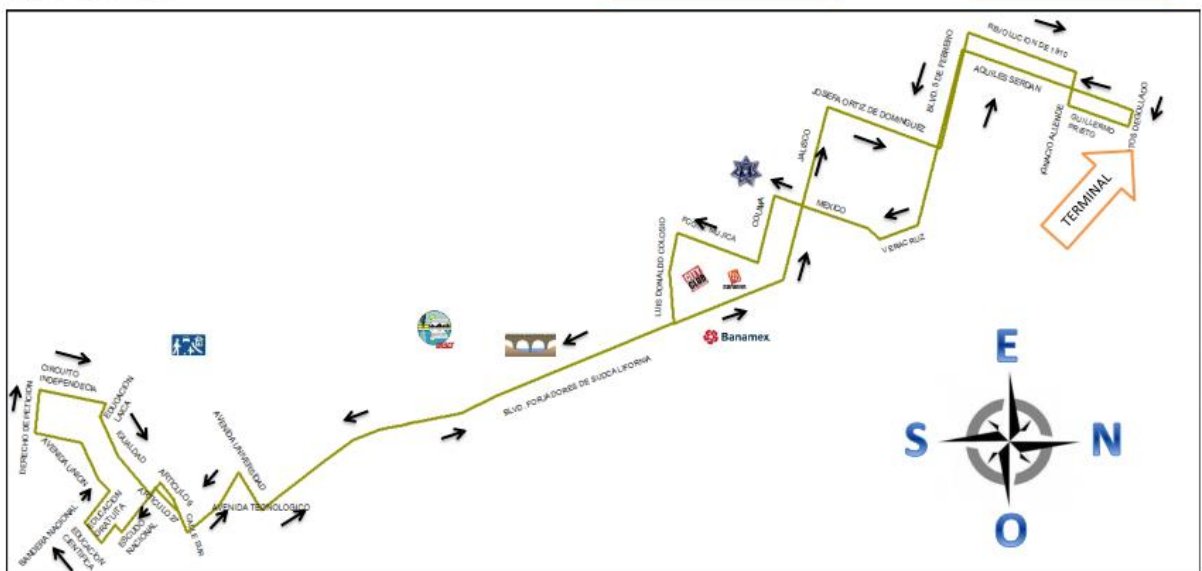
CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
TERMINAL SERDAN E/ DEGOLLADO Y OCAMPO	INICIO	
AQUILES SERDAN	F	
5 DE FEBRERO	V. I.	
BLVD. FORJADORES	V. D.	
VERACRUZ	V. D.	
MÉXICO	V. I.	
COLIMA	V. I.	
FCO. J. MÚJICA	V. D.	
LUIS DONALDO COLOSIO	V. I.	
BLVD. FORJADORES	V. D.	
AVENIDA TECNOLÓGICO	V. D.	
AVENIDA UNIVERSIDAD	V. I.	
CALLE SUR	V. D.	
ART. NOVENO	F	
ESCUDO NACIONAL	V. I.	
EDUCACIÓN GRATUITA	V. D.	
ESCUDO NACIONAL	V. I.	
EDUCACIÓN CIENTÍFICA	V. D.	
BANDERA NACIONAL	V. D.	
AVENIDA UNIÓN	V. I. F	
DERECHO DE PETICION	V. D	
CIRCUITO INDEPENDENCIA	V. D.	
EDUCACIÓN LAICA	V. D.	
IGUALDAD	V. I.	
ESCUDO NACIONAL	V. D	
ARTICULO 27	V. D	
CALLE SUR	V. D	
AVENIDA TECNOLÓGICO	V. I.	
AVENIDA UNIVERSIDAD	V. D	
BLVD. FORJADORES	V. I	
JALISCO	V. I.	
JOSEFA ORTIZ DE DOMINGUEZ	V. D.	
BLVD. 5 DE FEBRERO	V. I.	
REVOLUCIÓN DE 1910	V. D.	
IGNACIO ALLENDE	V. D.	
GUILLERMO PRIETO	V. I.	
SANTOS DEGOLLADO	V. I.	
AQUILES SERDAN	V. I.	
TERMINAL SERDAN E/ DEGOLLADO Y OCAMPO	TERMINA	

F → DE FRENTE
 V.I. → VUELTA A LA IZQUIERDA
 V.D. → VUELTA A LA DERECHA

COLECTIVO CALIFORNIA (DIANA LAURA – IMSS)

RUTA C-22

UNIDADES
 TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



**ACTUALMENTE
NO EXPLOTADA**

FICHA TECNICA C-23

SITIO CALIFORNIA

RUTA PROGRESO – IMSS

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
SERDAN E/ DEGOLLADO Y OCAMPO	INICIO	
SERDAN	F	
5 DE FEBRERO	V. I.	
BLVD. FORJADORES	V. D.	
SONORA	V. D.	
MÉXICO	V. I.	
COLIMA	V. I.	
BLVD. FORJADORES	V. D.	
CALLE PROGRESO	V. I.	
MARMOL	V. D.	
CALLE ARENAL	V. I.	
AV. PROGRESO	V. D.	
ESMERALDA	V. D.	
ALGA MARINA	V. I.	
CALLE CUARZO	V. D.	
MARMOL	V. D.	
OPALINA	V. D.	
CALLE KALI	F	
CALLE MANGLE	V. I.	
KOTAJUA	V. I.	
CALLE PROSPERIDAD	V. D.	
CALLE ORO	V. I.	
BLVD. FORJADORES	V. D.	
CALLE UNIÓN	V. I.	
AV. TECNOLÓGICO	V. D.	
AV. UNIVERSIDAD	V. D.	
BLVD. FORJADORES	V. I.	
JALISCO	V. I.	
JOSEFA ORTIZ DE DOMINGUEZ	V. D.	
5 DE FEBRERO	V. I.	
REVOLUCIÓN	V. D.	
ALLENDE	V. D.	
GMO. PRIETO	V. I.	
DEGOLLADO	V. I.	
SERDAN	V. I.	
SERDAN E/ DEGOLLADO Y OCAMPO	TERMINA	

F → DE FRENTE
V.I. → VUELTA A LA IZQUIERDA
V.D. → VUELTA A LA DERECHA

**ACTUALMENTE
NO EXPLOTADA**

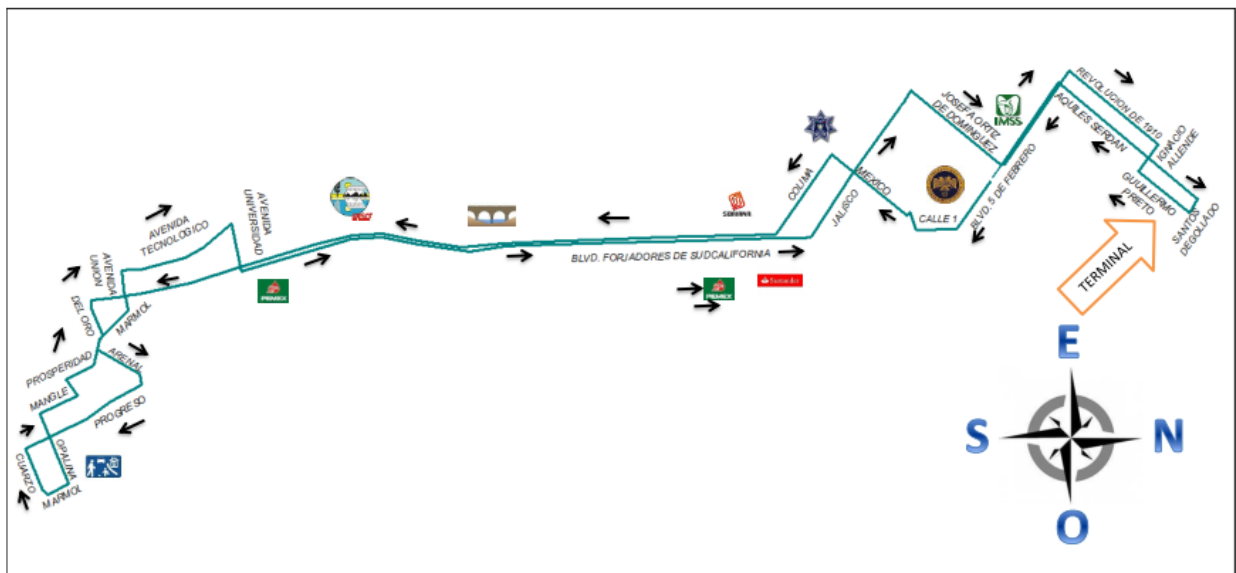
COLECTIVO CALIFORNIA (PROGRESO – IMSS)

RUTA C-23

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA

OBSERVACIONES



**ACTUALMENTE
NO EXPLOTADA**

FICHA TECNICA C-24

SITIO CALIFORNIA

RUTA PROGRESO – CHEDRAUI

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
DEGOLLADO E/ SERDAN Y REVOLUCIÓN	INICIO	
DEGOLLADO	F	
REVOLUCIÓN	V. D.	
16 DE SEPTIEMBRE	V. D.	
FELIX ORTEGA	V. D.	
5 DE FEBRERO	V. I.	
BLVD. FORJADORES	V. D.	
MEXICO	V. I.	
COLIMA	V. I.	
BLVD. FORJADORES	V. D.	
CALLE ORO	V. I.	
MARMOL	V. D.	
CALLE ARENAL	V. I.	
CALLE ORO	V. D.	
CALLE ALGA MARINA	F	
CALLE CUARZO	V. I.	
CALLE MÁRMOL	V. I.	
OPALINA	V. I.	
CALLE KALY	F	
CALLE MANGLE	V. D.	
KOTAJUA	V. I.	
AV. PROSPERIDAD	V. D.	
CALLE ORO	V. I.	
BLVD. FORJADORES	V. D.	
AV. UNION	V. I.	
AV. TECNOLÓGICO	V. D.	
AV. UNIVERSIDAD	V. D.	
BLVD. FORJADORES	V. I.	
JALISCO	V. I.	
MEXICO	V. D.	
VERACRUZ	V. D.	
BLVD. FORJADORES	V. I.	
ISABEL LA CATÓLICA	F	
ROSALES	V. I.	
MARCELO RUBIO	V. D.	
NICOLÁS BRAVO	V. I.	
GMO. PRIETO	V. D.	
DEGOLLADO	V. I.	
DEGOLLADO E/ SERDAN Y REVOLUCIÓN	TERMINA	

F → DE FRENTE
V.I. → VUELTA A LA IZQUIERDA
V.D. → VUELTA A LA DERECHA

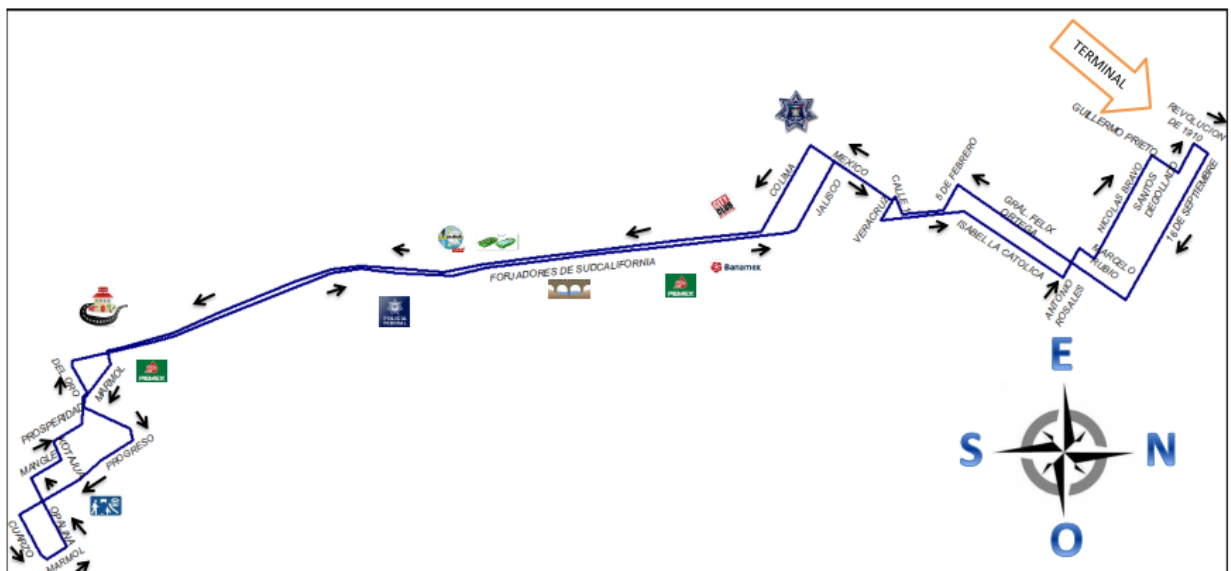
**ACTUALMENTE
NO EXPLOTADA**

COLECTIVO CALIFORNIA (PROGRESO – CHEDRAUI)

RUTA C-24

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



**ACTUALMENTE
NO EXPLOTADA**

FICHA TECNICA C-25

SITIO CALIFORNIA

RUTA CALANDRIO – IMSS

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
TERMINAL SERDAN E/ DEGOLLADO Y OCAMPO	INICIO	
AQUILES SERDAN	F	
5 DE FEBRERO	V.I.	
BLVD. FORJADORES	V.D.	
CALLE 1	V.D.	
MEXICO	V.I.	
COLIMA	V.I.	
BLVD. FORJADORES	V.D.	
ACCESO A UNIVERSIDAD	V.I.	
BLVD. FORJADORES	V.D.	
AVENIDA UNIVERSIDAD	V.D.	
SAN BENITO	V.I.	
SAN GREGORIO	V.D.	
NEVADO DE TOLUCA	V.I.	
SAN MARTIN	V.I.	
SAN BENITO	V.I.	
CAMINO VECINAL	V.D.	
AVENIDA UNIVERSIDAD	V.D.	
BLVD. FORJADORES	V.I.	
ACCESO A UNIVERSIDAD	V.D.	
BLVD. FORJADORES	V.I.	
JALISCO	V.I.	
JOSEFA ORTIZ DE DOMINGUEZ	V.D.	
BLVD. 5 DE FEBRERO	V.I.	
REVOLUCION DE 1910	V.D.	
IGNACIO ALLENDE	V.D.	
GUILLERMO PRIETO	V.I.	
SANTOS DEGOLLADO	V.I.	
AQUILES SERDAN	V.I.	
TERMINAL SERDAN E/ DEGOLLADO Y OCAMPO	TERMINA	

**ACTUALMENTE
NO EXPLOTADA**

FICHA TECNICA C-25

SITIO CALIFORNIA

RUTA CALANDRIO – IMSS

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
TERMINAL SERDAN E/ DEGOLLADO Y OCAMPO	INICIO	
AQUILES SERDAN	F	
5 DE FEBRERO	V.I.	
BLVD. FORJADORES	V.D.	
CALLE 1	V.D.	
MEXICO	V.I.	
COLIMA	V.I.	
BLVD. FORJADORES	V.D.	
ACCESO A UNIVERSIDAD	V.I.	
BLVD. FORJADORES	V.D.	
AVENIDA UNIVERSIDAD	V.D.	
SAN BENITO	V.I.	
SAN GREGORIO	V.D.	
NEVADO DE TOLUCA	V.I.	
SAN MARTIN	V.I.	
SAN BENITO	V.I.	
CAMINO VECINAL	V.D.	
AVENIDA UNIVERSIDAD	V.D.	
BLVD. FORJADORES	V.I.	
ACCESO A UNIVERSIDAD	V.D.	
BLVD. FORJADORES	V.I.	
JALISCO	V.I.	
JOSEFA ORTIZ DE DOMINGUEZ	V.D.	
BLVD. 5 DE FEBRERO	V.I.	
REVOLUCION DE 1910	V.D.	
IGNACIO ALLENDE	V.D.	
GUILLERMO PRIETO	V.I.	
SANTOS DEGOLLADO	V.I.	
AQUILES SERDAN	V.I.	
TERMINAL SERDAN E/ DEGOLLADO Y OCAMPO	TERMINA	

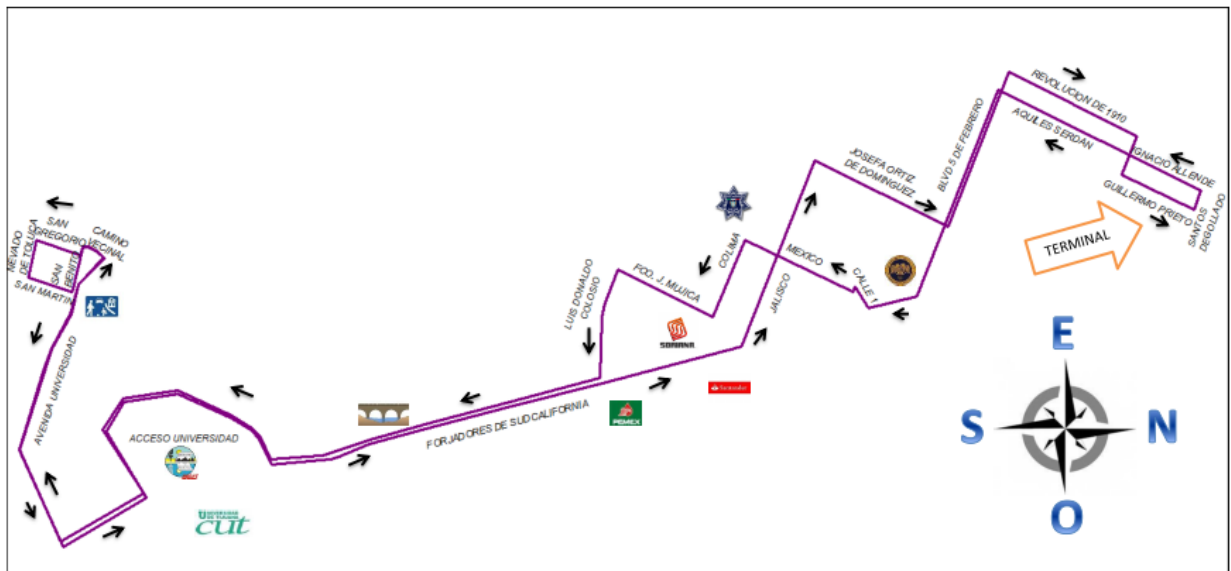
**ACTUALMENTE
NO EXPLOTADA**

COLECTIVO CALIFORNIA (CALANDRIO – IMSS)

RUTA C-25

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



FICHA TECNICA C-26

SITIO CALIFORNIA

RUTA LA FUENTE – IMSS

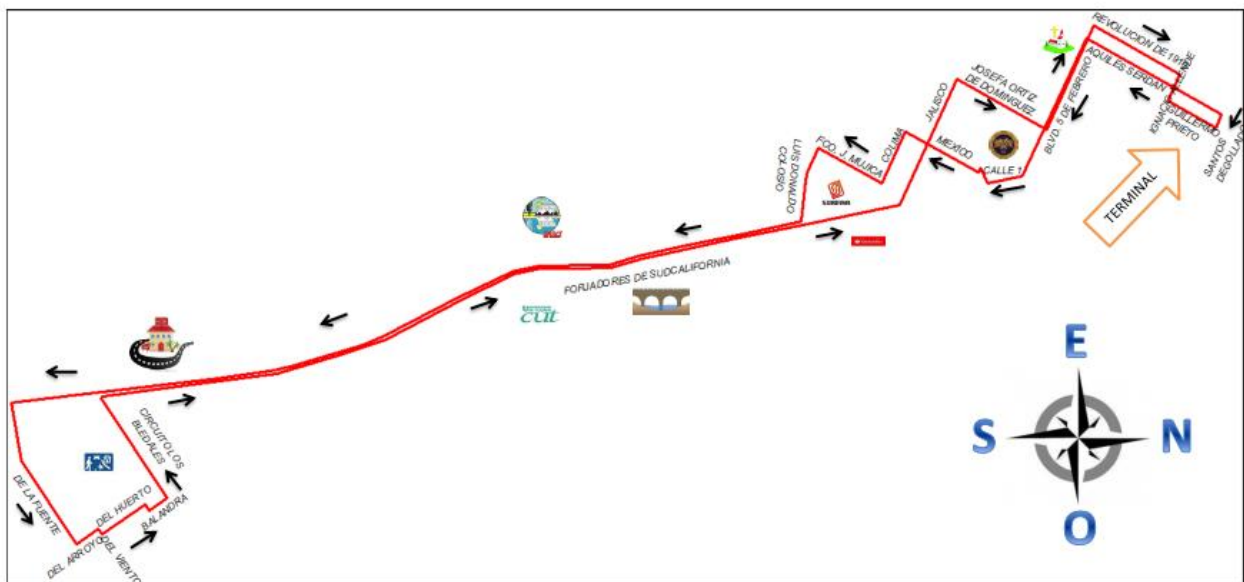
CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
SERDAN E/ DEGOLLADO Y OCAMPO	INICIO	
AQUILES SERDAN	F	
5 DE FEBRERO	V. I.	
BLVD. FORJADORES	V. D.	
CALLE UNO	V.D	
MEXICO	V. I.	
COLIMA	V.I	
FCO. J. MUJICA	V. D	
LUIS DONALDO COLOSIO	V. I	
BLVD. FORJADORES	V. D	
CALLE LA FUENTE	V. I.	
CALLE ARROYO	V. I.	
CALLE VIENTO	V. D.	
CALLE DEL HUERTO	V. I.	
CALLE DEL MAR	V. I.	
CIRCUITO BLEDALES	V.I	
BLVD. FORJADORES	V. D.	
JALISCO	V. I.	
JOSEFA ORTIZ DE DOMINGUEZ	V. D.	
5 DE FEBRERO	V. I.	
REVOLUCIÓN DE 1910	V. D.	
IGNACIO ALLENDE	V. D.	
GUILLERMO PRIETO	V. I.	
DEGOLLADO	V. I.	
SERDAN E/ DEGOLLADO Y OCAMPO	TERMINA	

F → DE FRENTE
 V.I. → VUELTA A LA IZQUIERDA
 V.D. → VUELTA A LA DERECHA

COLECTIVO CALIFORNIA (LA FUENTE – IMSS)

RUTA C-26

UNIDADES
 TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



**ACTUALMENTE
NO EXPLOTADA**

FICHA TECNICA C-27

SITIO CALIFORNIA

RUTA GUELATAO – MEZQUITE – CHEDRAUI

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
TERMINAL DEGOLLADO E/ SERDAN Y REVOLUCION	INICIO	
SANTOS DEGOLLADO	F	
REVOLUCION DE 1910	V.D.	
16 DE SEPTIEMBRE	V.D.	
GUILLERMO PRIETO	V.I.	
5 DE MAYO	V.D.	
MARGARITA MAZA DE JUAREZ	V.I.	
CONSTITUCION	V.D.	
CLODOMIRO COTA	V.I.	
PEDRO ALTAMIRANO	V.I.	
MAURICIO CASTRO	V.I.	
CONSTITUCION	V.D.	
MARGARITA MAZA DE JUAREZ	V.I.	
5 DE MAYO	V.D.	
AQUILES SERDAN	V.I.	
SANTOS DEGOLLADO	V.D.	
REVOLUCION DE 1910	V.D.	
16 DE SEPTIEMBRE	V.D.	
FELIX ORTEGA	V.D.	
5 DE FEBRERO	V.I.	
BLVD. FORJADORES	V.D.	
CALLE HUAHUA	V.I.	
PALO BLANCO	V.D.	
GILITO ARREOLA	V.D.	
BLVD. FORJADORES	V.D.	
ISABEL LA CATOLICA	F	
ANTONIO ROSALES	V.I.	
MARCELO RUBIO	V.D.	
NICOLAS BRAVO	V.I.	
GUILLERMO PRIETO	V.D.	
SANTOS DEGOLLADO	V.I.	
TERMINAL DEGOLLADO E/ SERDAN Y REVOLUCION	TERMINA	

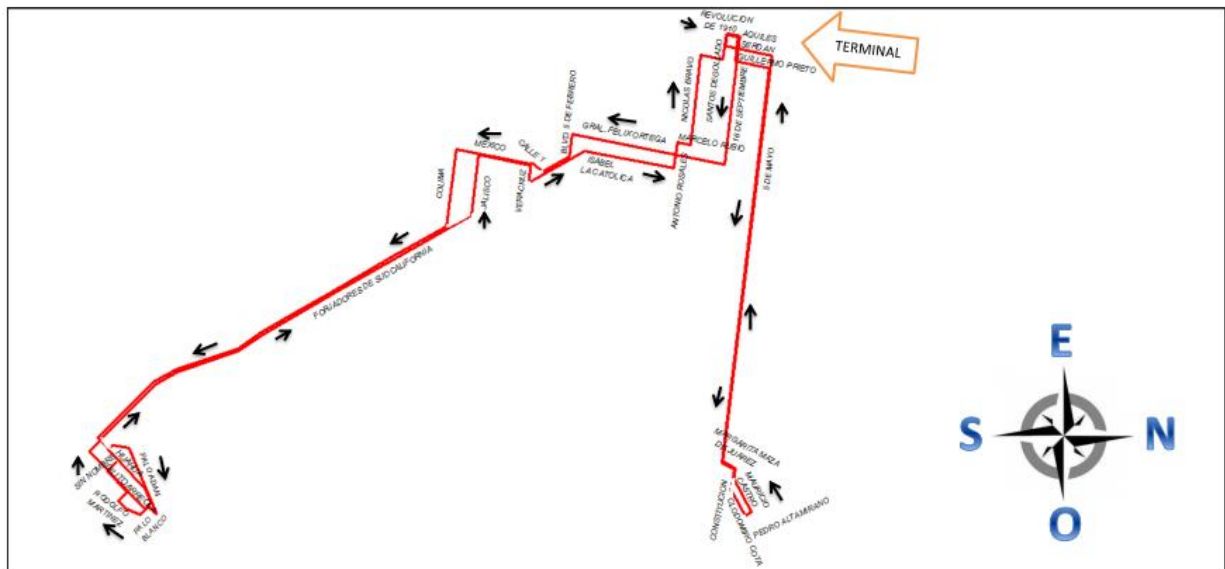
**ACTUALMENTE
NO EXPLOTADA**

COLECTIVO CALIFORNIA (GUELATAO – MEZQUITE – CHEDRAUI)

RUTA C-27

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



FICHA TECNICA C-28

SITIO SALVATIERRA

RUTA 5 DE FEBRERO Y PADRE KINO

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
TERMINAL OCAMPO E/ REVOLUCION Y SERDAN	INICIO	
AQUILES SERDAN	V.D.	
5 DE FEBRERO	V.I.	
MARGARITA MAZA DE JUAREZ	V.D.	
BLVD. LUIS DONALDO COLOSIO	V.I.	
LIBRAMIENTO OCEGUERA	V.I.	
DAMIANA	V.D.	
BORDO	V.D.	
DESIERTO DE VIZCAINO	V.D.	
MARGARITA MAZA DE JUAREZ	V.D.	
LLANOS DE IRAY	V.I.	
CALLE DEL ARCO	V.I.	
ESTADO 30	V.I.	
MARGARITA MAZA DE JUAREZ	V.D.	
DESIERTO DE VIZCAINO	V.D.	
DAMIANA	V.I.	
LIBRAMIENTO OCEGUERA	V.D.	
BLVD. LUIS DONALDO COLOSIO	V.D.	
MARGARITA MAZA DE JUAREZ	V.I.	
5 DE FEBRERO	V.I.	
PADRE EUSEBIO KINO	V.D.	
IGNACIO ALLENDE	V.I.	
REVOLUCION DE 1910	V.D.	
TERMINAL OCAMPO E/ REVOLUCION Y SERDAN	TERMINA	

F → DE FRENTE
 V.I. → VUELTA A LA IZQUIERDA
 V.D. → VUELTA A LA DERECHA

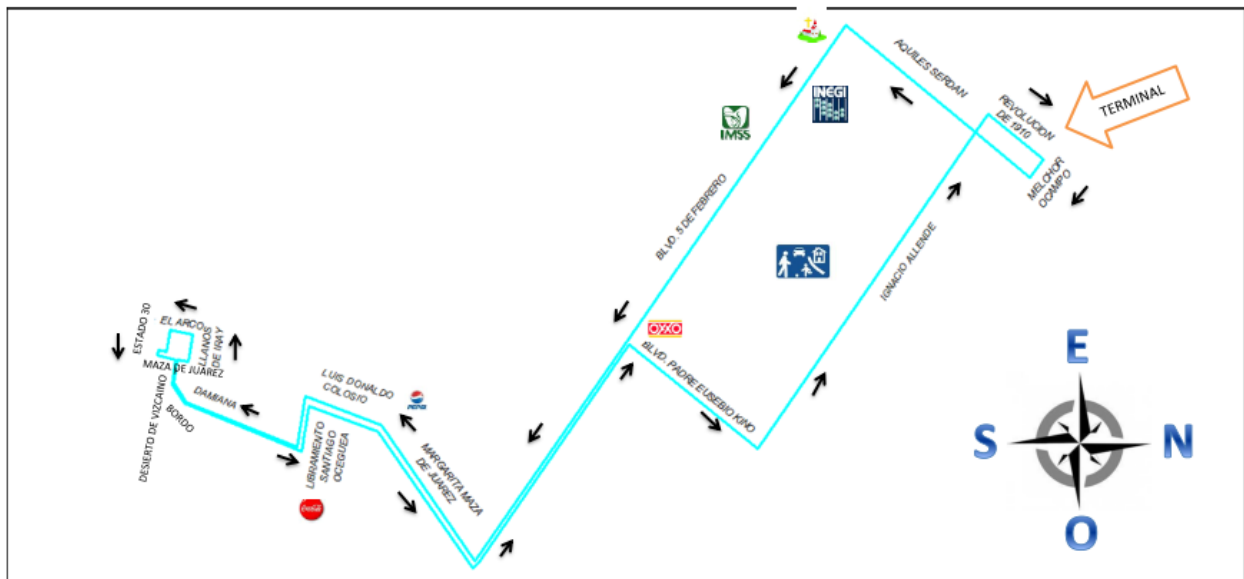
COLECTIVO SALVATIERRA (5 DE FEBRERO Y PADRE KINO)

RUTA C-28

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA

OBSERVACIONES



FICHA TECNICA C-29

SITIO SALVATIERRA

RUTA 5 DE FEBRERO DIRECTO

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
OCAMPO E/ REVOLUCIÓN Y SERDAN	INICIO	
AQUILES SERDAN	V-D	
5 DE FEBRERO	V-I	
MARGARITA MAZA DE JUÁREZ	V-D	
LUSI DONALDO COLOSIO	V-I	
DAMIANA	V-D	
LIBRAMIENTO SANTIAGO OCEGERA	V-D	
DESIERTO VIZCAINO	V. D.	
MARGARITA MAZA DE JUÁREZ	V-D	
LLANO IRAI	V-I	
ARCO	V-I	
MARGARITA MAZA DE JUÁREZ	V-D	
ESTADO 30	V-I	
MARGARITA MAZA DE JUÁREZ	V-I	
DESIERTO VIZCAINO	V-D	
LIBRAMIENTO SANTIAGO OCEGERA	V. I	
DAMIANA	V-I	
LUIS DONALDO COLOSIO	V-I	
MARGARITA MAZA DE JUÁREZ	V-D	
5 DE FEBRERO	V-I	
REVOLUCIÓN DE 1910	V-D	
TERMINAL MELCHOR OCAMPO	TERMINA	

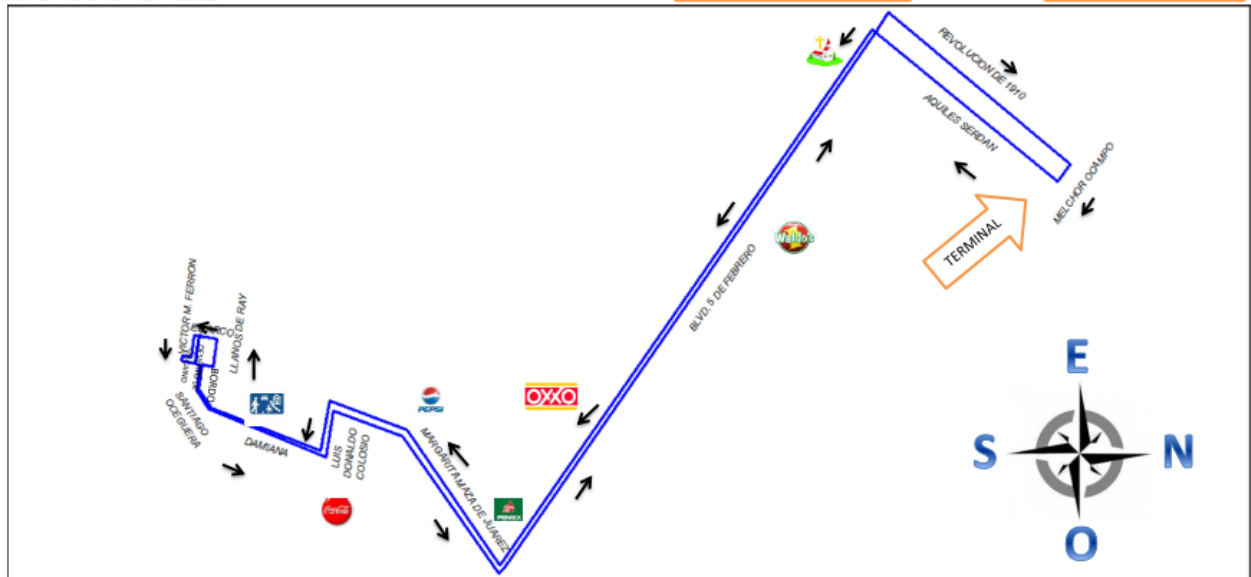
F → DE FRENTE
 V.I. → VUELTA A LA IZQUIERDA
 V.D. → VUELTA A LA DERECHA

COLECTIVO SALVATIERRA (5 DE FEBRERO DIRECTO)

RUTA C-29

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



FICHA TECNICA C-30

SITIO SALVATIERRA

ruta AGUA ESCONDIDA

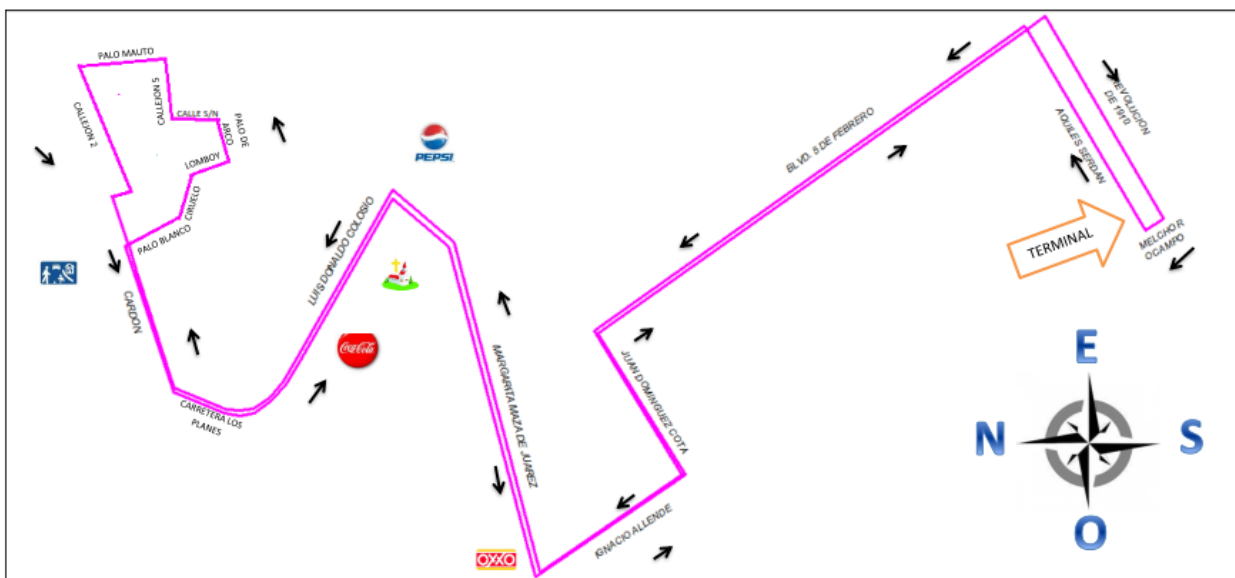
CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
TERMINAL OCAMPO E/ SERDA Y REVOLUCION	INICIO	
AQUILES SERDAN	V.D.	
5 DE FEBRERO	V.I.	
JUAN DOMINGUEZ COTA	V.I.	
IGNACIO ALLENDE	V.D.	
MARGARITA MAZA DE JUAREZ	V.D.	
LUIS DONALDO COLOSIO	V.I.	
CARRETERA LOS PLANES	F	
CARDON	V.D.	
CALLE PALO BLANCO	V-D	
CALLE CIRUELO	V-D	
CALLE LOMBOY	V-D	
CALLE PALO DE ARCO	V-I	
CALLE S/N	V-D	
CALLEJÓN # 5	V-D	
PALO MAUTO	V-I	
CALLEJÓN # 2	V-D	
CALLE LOMBOY	V-D	
CARDON	V.D.	
CARRETERA LOS PLANES	V.I.	
LUIS DONALDO COLOSIO	F	
MARGARITA MAZA DE JUAREZ	V.D.	
IGNACIO ALLENDE	V.I.	
JUAN DOMINGUEZ COTA	V.I.	
BLVD. 5 DE FEBRERO	V.D.	
REVOLUCION DE 1910	V.D.	
MELCHOR OCAMPO	V.D.	
TERMINAL OCAMPO E/ SERDA Y REVOLUCION	TERMINA	

COLECTIVO SALVATIERRA (AGUA ESCONDIDA)

RUTA C-30

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



**ACTUALMENTE
NO EXPLOTADA**

FICHA TECNICA C-31

SITIO SALVATIERRA

RUTA AGUA ESCONDIDA – COLIMA

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
TERMINAL OCAMPO E/ SERDAN Y REVOLUCION	INICIO	
AQUILES SERDAN	V.D.	
IGNACIO ALLENDE	V.D.	
FCO. I. MADERO	V.I.	
5 DE FEBRERO	V.D.	
BELISARIO DOMINGUEZ	V.I.	
MICHOACAN	V.I.	
COLIMA	V.D.	
FCO. J. MUJICA	V.I.	
LUIS DONALDO COLOSIO	V.I.	
DAMIANA	V.D.	
LAS PLAYITAS	V.D.	
LLANOS DE IRAY	V.I.	
EL ARCO	V.I.	
VICTOR M. FERRON	V.I.	
LAS PLAYITAS	V.D.	
DAMIANA	V.D.	
LUIS DONALDO COLOSIO	V.D.	
CARRETERA LOS PLANES	F	
CALLEJON 10	V.D.	
PRIMERA	V.I.	
LOMBOY	V.I.	
CUARTA	V.I.	
TERCERA	V.I.	
CALLEJON 3	V.D.	
PALO MAUTO	V.I.	
PRIMERA	V.D.	
TERCERA	V.D.	
CUARTA	V.D.	
LOMBOY	V.D.	
CARDON	V.I.	
CARRETERA LOS PLANES	V.I.	
LUIS DONALDO COLOSIO	F	
FCO. J. MUJICA	V.D.	
JALISCO	V.I.	
BELIZARIO DOMINGUEZ	V.D.	
5 DE FEBRERO	V.D.	
REVOLUCION DE 1910	V.D.	
TERMINAL OCAMPO E/ SERDAN Y REVOLUCION	TERMINA	

F → DE FRENTE
V.I. → VUELTA A LA IZQUIERDA
V.D. → VUELTA A LA DERECHA

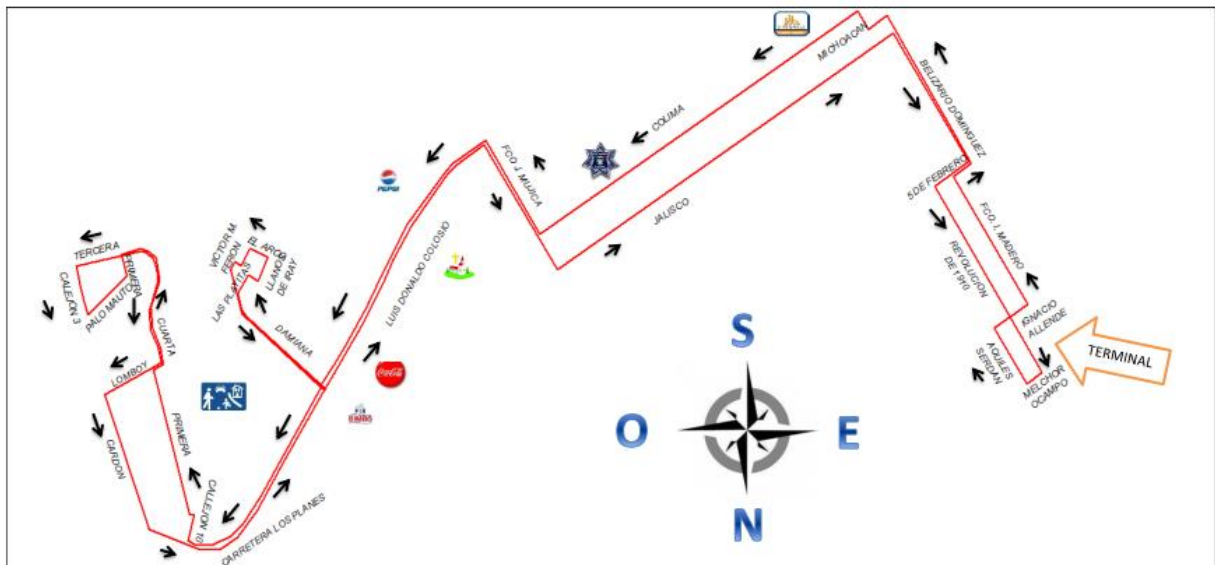
**ACTUALMENTE
NO EXPLOTADA**

COLECTIVO SALVATIERRA (AGUA ESCONDIDA – COLIMA)

RUTA C-31

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



FICHA TECNICA C-32

SITIO SALVATIERRA

RUTA GUADALUPE VICTORIA

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
TERMINAL DEGOLLADO E/SERDAN Y REVOLUCION	INICIO	
SANTOS DEGOLLADO	F	
REVOLUCION DE 1910	V.D.	
16 DE SEPTIEMBRE	V.D.	
CARRANZA	V.I.	
JUAN M. DE SALVATIERRA	V.D.	
MANUEL TORRE IGLESIAS	V.I.	
CARRANZA	V.I.	
5 DE MAYO	V.D.	
AQUILES SERDAN	V.I.	
SANTOS DEGOLLADO	V.D.	
TERMINAL DEGOLLADO E/SERDAN Y REVOLUCION	TERMINA	

F → DE FRENTE
 V.I. → VUELTA A LA IZQUIERDA
 V.D. → VUELTA A LA DERECHA

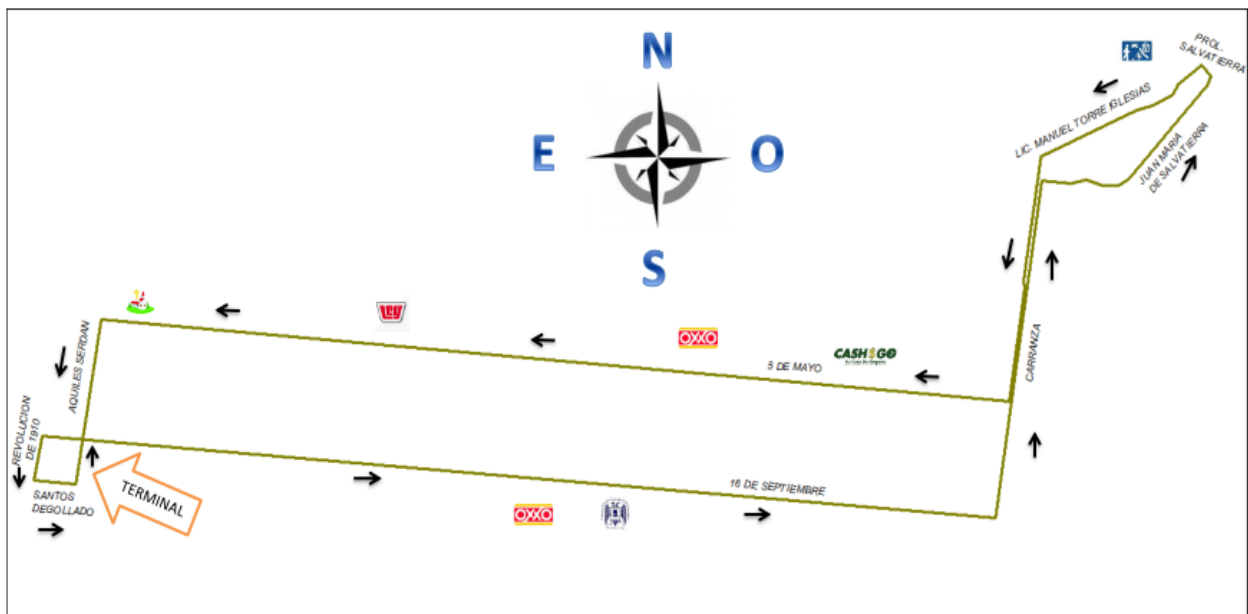
COLECTIVO SALVATIERRA (GUADALUPE VICTORIA)

RUTA C-32

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA

OBSERVACIONES



**ACTUALMENTE
NO EXPLOTADA**

FICHA TECNICA C-33

SITIO SALVATIERRA

ruta COLINA DE LA CRUZ

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
5 DE FEBRERO	V.D.	
HEROES DE INDEPENDENCIA	V.I.	
GUADALUPE VICTORIA	V.D.	
GOMEZ FARIAS	V.D.	
MANUEL TORRE IGLESIAS	V.I.	
ISABEL LA CATOLICA	V.I.	
REPUBLICA	V.D.	
JOSEFA ORTIZ DE DOMINGUEZ	V.I.	
VICENTE GUERRERO	V.I.	
GOMEZ FARIAS	V.I.	
5 DE MAYO	V.D.	
FELIX ORTEGA	V.D.	
5 DE FEBRERO	V.I.	

F → DE FRENTE
V.I. → VUELTA A LA IZQUIERDA
V.D. → VUELTA A LA DERECHA

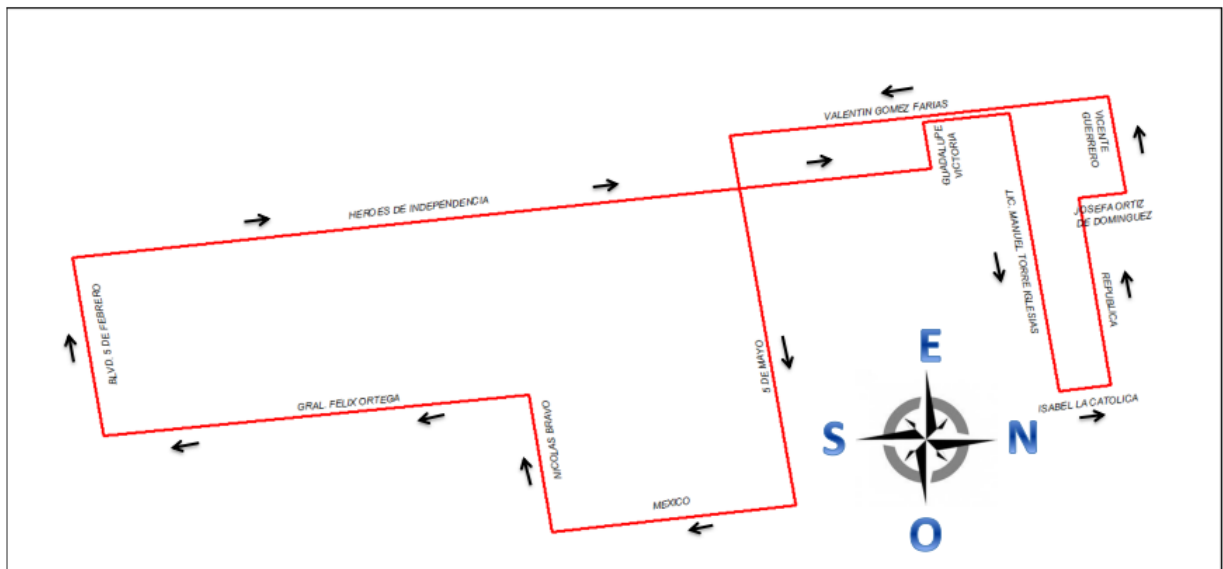
**ACTUALMENTE
NO EXPLOTADA**

COLECTIVO SALVATIERRA (COLINA DE LA CRUZ)

RUTA C-33

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



FICHA TECNICA C-34

SITIO UNION MODELO Y TRIANGULO VERDE

RUTA PANTEON – ARCOS DEL SOL

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
DEGOLLADO E/ SERDAN Y REVOLUCIÓN	INICIA	
REVOLUCIÓN DE 1910	V. D.	
16 DE SEPTIEMBRE	V. D.	
GUILLERMO PRIETO	V. I.	
HEROES DEL 47	V. D.	
ISABEL LA CATÓLICA	V. D.	
H. COLEGIO MILITAR	V. I.	
VICENTE GUERRERO	F	
YUCATAN	V. I.	
FCO. KING RONDERO	V. I.	
ISABEL LA CATÓLICA	V. I.	
HEROES DEL 47	V. D.	
SERDAN	V. I.	
5 DE MAYO	V. D.	
FCO. I. MADERO	V. I.	
16 DE SEPTIEMBRE	V. I.	
AQUILES SERDAN	V. I.	
5 DE FEBRERO	V. I.	
HEROES DE INDEPENDENCIA	V. D.	
JALISCO	V. D.	
AQUILES SERDAN	V. I.	
LUIS DONALDO COLOSIO	V. I.	
GUILLERMO PRIETO	V. D.	
TENOCHTITLAN	V. I.	
NEZAHUALCOYOTL	V. D.	
ESTACIONAMIENTO DE LEY	RETORNO	
TENOCHTITLAN	V. I.	
AQUILES SERDAN	V. I.	
GUAZINAPI	V. D.	
CONSTITUYENTES DE 1975	V. I.	
LIB. DANIEL ROLDAN	V. I.	
GRAL. AGUSTIN OLACHEA	V. D.	
RETORNO WAL MART	V. D.	
CONSTITUYENTES	V. D.	
CALLE S/N	V. I.	
OCEANO PACIFICO	V. D.	
MAR CARIBE	V. I.	
ESTRELLA DEL MAR	V. D.	
POLITECNICO	V. I.	
CALLE S/N	V. D.	
TELEFONICA	V. D.	
LUIS DONALDO COLOSIO	F	
AQUILES SERDAN	V. I.	
COLIMA	V. D.	
HEROES DE INDEPENDENCIA	V. I.	
VERACRUZ	V. D.	
JOSEFA ORTIZ DE DOMINGUEZ	V. I.	
5 DE FEBRERO	V. I.	
GUILLERMO PRIETO	V. D.	
DEGOLLADO E/ SERDAN Y REVOLUCIÓN	TERMINA	

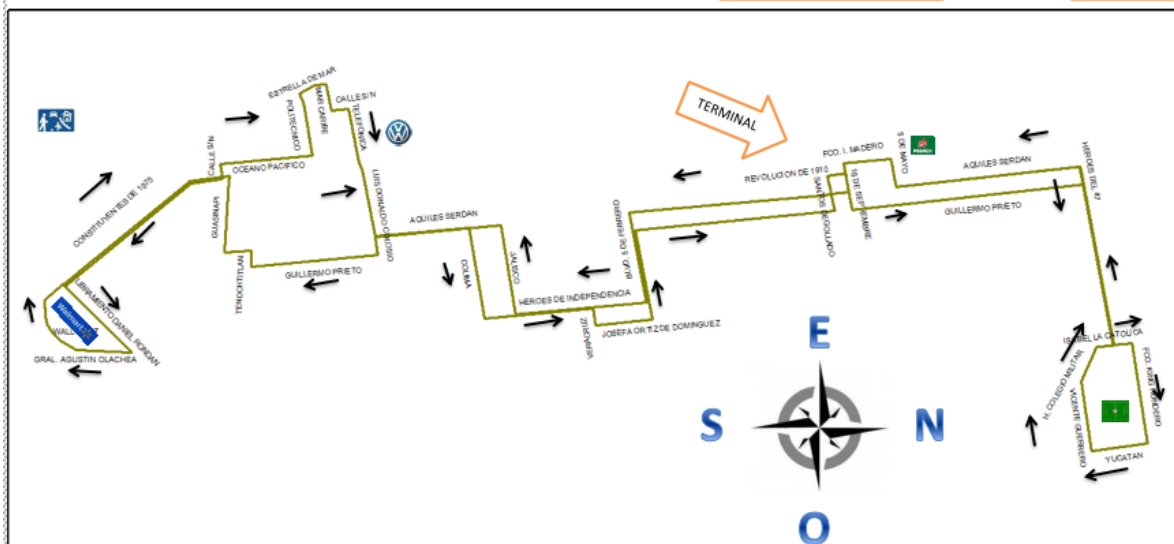
F → DE FRENTE
V.I. → VUELTA A LA IZQUIERDA
V.D. → VUELTA A LA DERECHA

COLECTIVO UNION MODELO Y TRIANGULO VERDE (PANTEON – ARCOS DEL SOL)

RUTA C-34

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



FICHA TECNICA C-35

SITIO UNION MODELO

RUTA CUARTO BATALLON

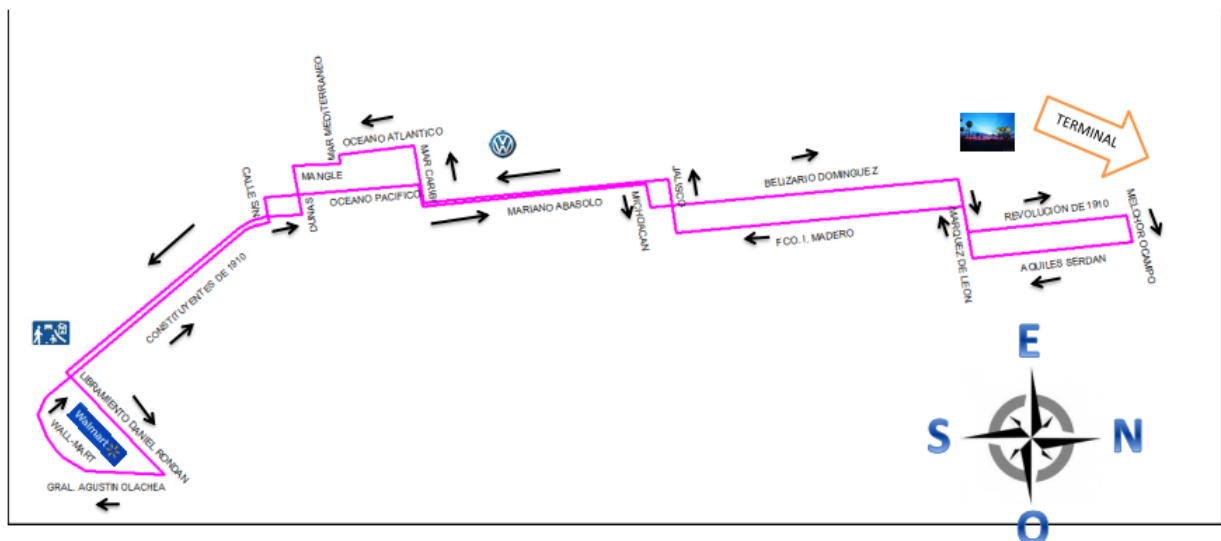
CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
OCAMPO E/ SERDAN Y REVOLUCIÓN	TERMINAL	
MELCHOR OCAMPO	V-D	
AQUILES SERDAN	V-D	
MÁRQUEZ DE LEÓN	V-D	
FCO. I. MADERO	V-I	
JALISCO	V-D	
MARIANO ABASOLO	V-I	
MAR CARIBE	V-D	
OCEANO ATLÁNTICO	V-I	
MAR MEDITERRÁNEO	V-D	
MANGLE	V-I	
DUNAS	V-I	
CONSTITUYENTES DE 1975	V. D.	
LIBRAMIENTO DANIEL ROLDAN	V. I.	
GRAL. AGUSTIN OLACHEA	V. D.	
RETORNO WALT MART	V. D.	
CONSTITUYENTES DE 1975	V. D.	
CALLE S/N	V. D.	
OCEANO PACIFICO	V-D	
MAR CARIBE	V-D	
CONSTITUYENTES DE 1975	V-I	
MARIANO ABASOLO	F	
CALLEJÓN MICHOACÁN	V-D	
BELISARIO DOMÍNGUEZ	V-I	
MANUEL MÁRQUEZ DE LEÓN	V-D	
REVOLUCIÓN DE 1910	V-I	
OCAMPO E/ SERDAN Y REVOLUCIÓN	TERMINA	

COLECTIVO UNION MODELO (CUARTO BATALLON)

RUTA C-35

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



FICHA TECNICA C-36

SITIO TRIANGULO VERDE Y UNION MODELO

RUTA UABCS – CENTRO

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
TERMINAL SERDAN E/ DEGOLLADO Y OCAMPO	INICIA	
AQUILES SERDAN	F	
LUIS DONALDO COLOSIO	V.I.	
BLVD. FORJADORES	V.D	
UABCS	V. U	
BLVD. FORJADORES	V.I	
LUIS DONALDO COLOSIO	V.I	
AQUILES SERDAN	V. D.	
COLIMA	V. D.	
GUILLERMO PRIETO	V.I	
SANTOS DEGOLLADO	V.I	
TERMINAL SERDAN E/ DEGOLLADO Y OCAMPO	TERMINA	

F → DE FRENTE
 V.I. → VUELTA A LA IZQUIERDA
 V.D. → VUELTA A LA DERECHA

COLECTIVO TRIANGULO VERDE Y UNION MODELO (UABCS – CENTRO)

RUTA C-36

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



FICHA TECNICA C-37

SITIO TRIANGULO VERDE Y UNION MODELO

ruta CET-MAR

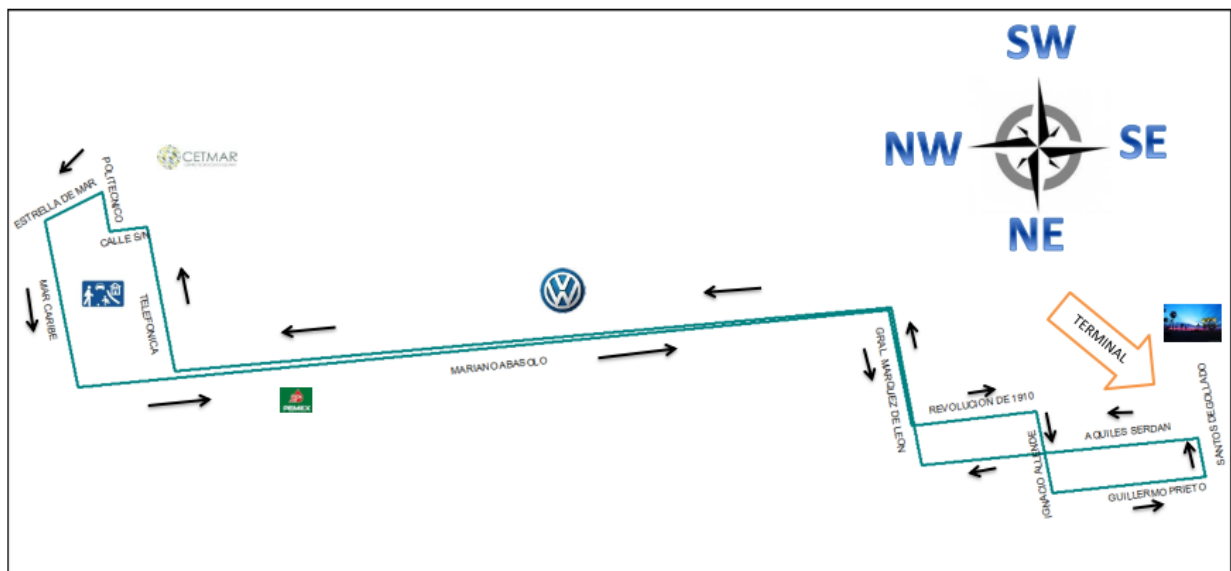
CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
TERMINAL SEDAN E/ DEGOLLADO Y OCAMPO	INICIO	
AQUILES SERDAN	V. D.	
MÁRQUEZ DE LEÓN	V. D.	
MARIANO ABASOLO	V. I.	
TELEFONICA	V. D.	
CALLE S/N	V. I.	
INT. POLITÉCNICO NACIONAL	V. I.	
ESTRELLA DEL MAR	V. D.	
MAR CARIBE	V. I.	
OCEANO ATLANTICO	V. I.	
MARIANO ABASOLO	V. I.	
MÁRQUEZ DE LEÓN	V. D.	
REVOLUCIÓN DE 1910	V. I.	
IGNACIO ALLENDE	V. D.	
GUILLERMO PRIETO	V. I.	
SANTOS DEGOLLADO	V. I.	
TERMINAL SEDAN E/ DEGOLLADO Y OCAMPO	TERMINA	

COLECTIVO TRIANGULO VERDE Y UNION MODELO (CET-MAR)

RUTA C-37

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



FICHA TECNICA C-38

SITIO TRIANGULO VERDE Y UNION MODELO

RUTA SERDAN – SOLIDARIDAD

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
TERMINAL OCAMPO E/ REVOLUCION Y SERDAN	INICIO	
AQUILES SERDAN	V. D.	
JALISCO	V. D.	
MARIANO ABASOLO	V. I.	
LUIS DONALDO COLOSIO	V. I.	
AQUILES SERDAN	V. D.	
PERLA	V. I.	
GUILLERMO PRIETO	V. I.	
TENOCHTITLAN	V. D.	
AGUSTIN OLACHEA	V. D.	
VUELTA EN EL RETORNO COLA DE LA BALLENA	V. U.	
PINO PAYAS	V. D.	
FCO. J. MUJICA	V. I.	
VILLAS DEL ENCANTO		
PINO PAYAS	V. D.	
AGUSTIN OLACHEA	V. D.	
TENOCHTITLAN	V. I.	
GUILLERMO PRIETO	V. D.	
PERLA	V. I.	
AQUILES SERDAN	V. D.	
LUIS DONALDO COLOSIO	V. I.	
MARIANO ABASOLO	V. D.	
COLIMA	V. D.	
REVOLUCIÓN DE 1910	V. I.	
TERMINAL OCAMPO E/ REVOLUCION Y SERDAN	TERMINA	

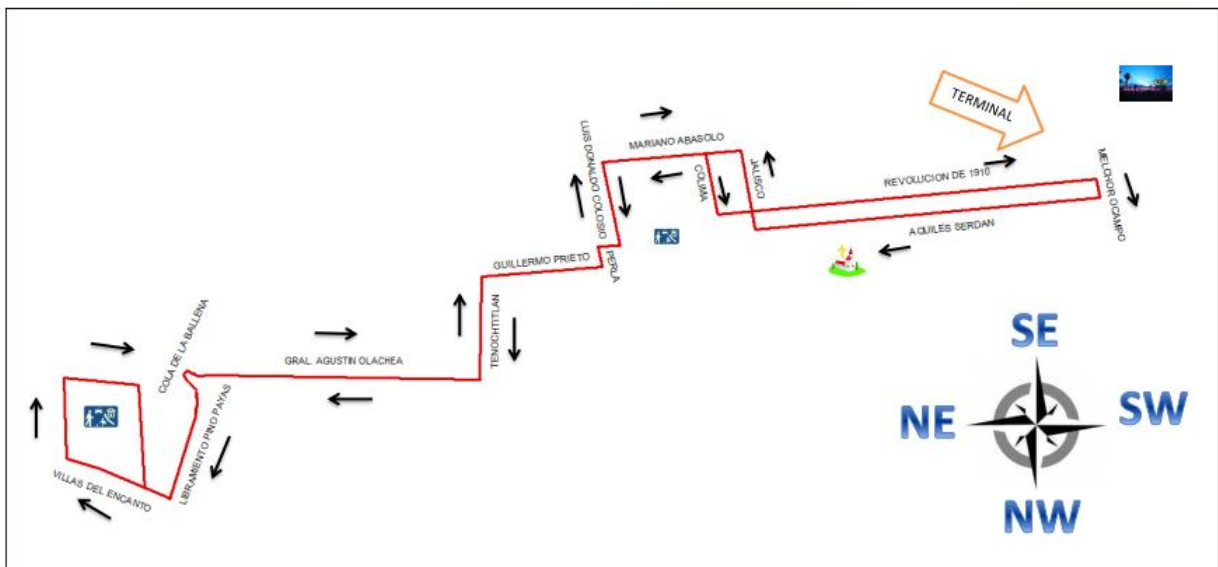
F → DE FRENTE
V.I. → VUELTA A LA IZQUIERDA
V.D. → VUELTA A LA DERECHA

COLECTIVO TRIANGULO VERDE Y UNION MODELO (SERDAN – SOLIDARIDAD)

RUTA C-38

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



FICHA TECNICA C-39

SITIO TRIANGULO VERDE Y UNION MODELO

RUTA 8 DE OCTUBRE – SOLIDARIDAD

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
TERMINAL SERDAN E/ DEGOLLADO Y OCAMPO	INICIO	
MÁRQUEZ DE LEÓN	V. D.	
MARIANO ABASOLO	V. I.	
LUIS DONALDO COLOSIO	V. I.	
TORONJA	V. D.	
GAMA	V. I.	
FCO. J. MÚJICA	V. D.	
DELTA	V. I.	
CARABINEROS	V. D.	
CALLE GAVIOTA	V. D.	
BALANDRA	V. I.	
PELICANO	V. I.	
ZAPOTE	V. D.	
MISIONEROS COMBONIANOS	V. I.	
CARABINEROS	V. D.	
LUIS BARAJAS	V. I.	
AVENIDA DEPORTISTA	V. I.	
SIERRA LA VICTORIA	V. D.	
SIERRA DE LA GIGANTA	V. D.	
SIERRA DE LAS VIRGENES	V. I.	
BLVD. FORJADORES	V. D.	
INTERIOR UNIVERSIDAD	RETORNA	
BLVD. FORJADORES	V. I.	
SIERRA DE LAS VIRGENES	V. I.	
SIERRA SAN JAVIER	V. D.	
SIERRA DE LA VICTORIA	V. I.	
AVENIDA DEPORTISTA	V. I.	
LUIS BARAJAS	V. D.	
CARABINEROS	V. D.	
MISIONEROS COMBONIANOS	V. I.	
ZAPOTE	V. D.	
PELICANO	V. I.	
BALANDRA	V. D.	
CALLE GAVIOTA	V. D.	
CARABINEROS	V. I.	
DELTA	V. I.	
FCO. J. MÚJICA	V. D.	
GAMA	V. I.	
TORONJA	V. D.	
LUIS DONALDO COLOSIO	V. I.	
MARIANO ABASOLO	V. D.	
MÁRQUEZ DE LEÓN	V. D.	
REVOLUCIÓN DE 1910	V. I.	
IGNACIO ALLENDE	V. D.	
GUILLERMO PRIETO	V. I.	
SANTOS DEGOLLADO	V. I.	
TERMINAL SERDAN E/ DEGOLLADO Y OCAMPO	TERMINA	

COLECTIVO TRIANGULO VERDE Y UNION MODELO (8 DE OCTUBRE – SOLIDARIDAD)

RUTA C-39

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



FICHA TECNICA C-40

SITIO ESTRELLA

RUTA RINCONADA – VILLAS DE GUADALUPE

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
OCAMPO E/ SERDAN Y REVOLUCIÓN	INICIO	
MELCHOR OCAMPO	F	
GUILLERMO PRIETO	V. I.	
JOSE MA. MORELOS	V. D.	
LIC. PRIMO VERDAD	V. D.	
CONSTITUCIÓN	V. I.	
JOSEFA ORTIZ	V. I.	
JOSE MA. MORELOS	V. D.	
MELITON ALBAÑEZ	V. D.	
INDEPENDENCIA	V. I.	
J. DOMÍNGUEZ COTA	V. I.	
MIGUEL HIDALGO	V. D.	
AYUNTAMIENTO	V. I.	
CAMINO A LAS CRUCES	F	
ARROYO CALANDRIO	V. D.	
ARROYO LAS BRAMONAS	V. I.	
ARROYO LAS POCITAS	V. I.	
ARROYO EL PIOJITO	V. D.	
RUTA VILLAS DE GPE.	V. I.	
CALLE SIN NOMBRE (COL GRANJAS VILLAS DE GPE.)	V. D.	
CAMINO A LA FORTUNA	V. I.	
CALLE SIN NOMBRE	V. I.	
RUTA VISTA HERMOSA	V. D.	
CALLE NORTE	F	
CAMINO A LAS CRUCES	V. D.	
AYUNTAMIENTO	F	
MIGUEL HIDALGO	V. D.	
J. DOMÍNGUEZ COTA	V. I.	
INDEPENDENCIA	V. D.	
MELITON ALBAÑEZ	V. D.	
JOSE MA. MORELOS	V. I.	
JOSEFA ORTIZ	V. I.	
CONSTITUCIÓN	V. D.	
LIC. PRIMO VERDAD	V. D.	
JOSE MA. MORELOS	V. I.	
FCO. I. MADERO	V. I.	
CONSTITUCIÓN	V. I.	
AQUILES SERDAN	V. D.	
MELCHOR OCAMPO	V. D.	
REVOLUCIÓN DE 1910	V. D.	
OCAMPO E/ SERDAN Y REVOLUCIÓN	TERMINA	

F → DE FRENTE
V. I. → VUELTA A LA IZQUIERDA
V. D. → VUELTA A LA DERECHA

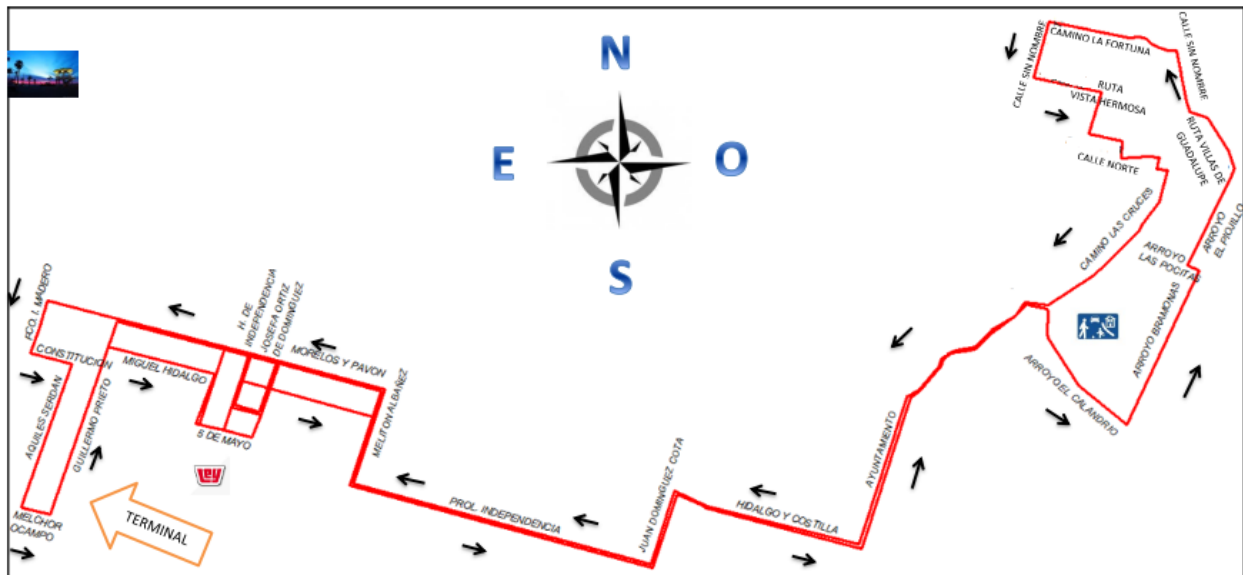
COLECTIVO ESTRELLA (RINCONADA – VILLAS DE GUADALUPE)

RUTA C-40

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA

OBSERVACIONES



FICHA TECNICA C-41

SITIO ESTRELLA

RUTA MARQUEZ DE LEON – LEY 5 DE MAYO

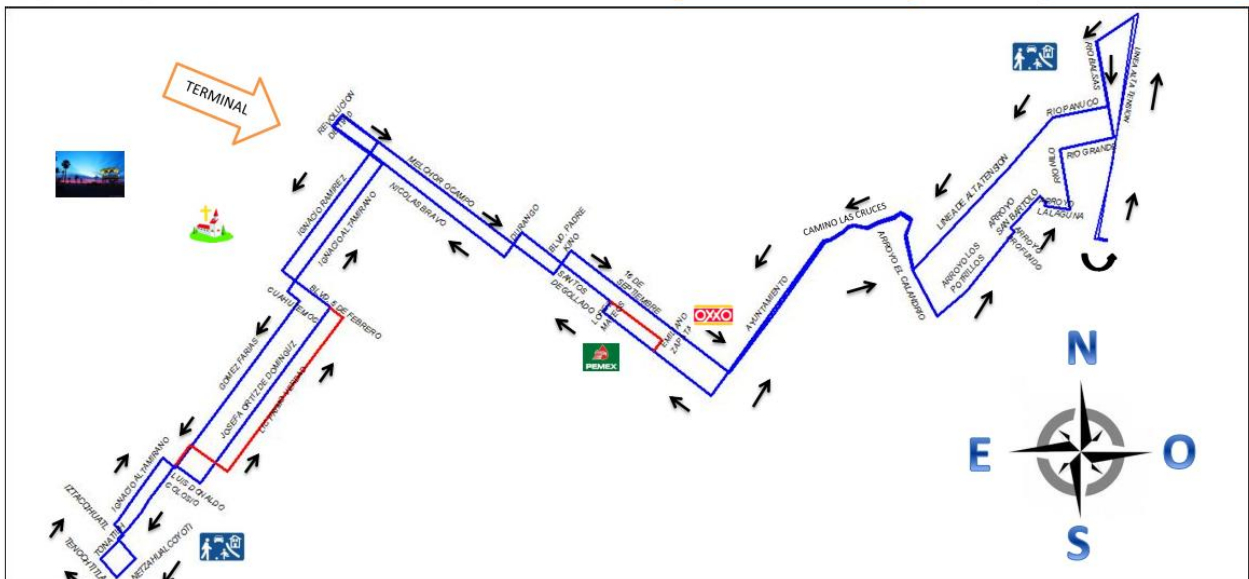
CALLE, AVENIDA, BOULEVARD Y REVOLUCION	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
TERMINAL OCAMPO E/ SERDAN Y REVOLUCION	INICIO	
MELCHOR OCAMPO	F	
IGNACIO RAMIREZ	V.D.	
BLVD. 5 DE FEBRERO	V.I.	
JOSEFA ORTIZ DE DOMINGUEZ	V.D.	
BLVD. LUIS DONALDO COLOSIO	V.D.	
GOMEZ FARIAS	V.I.	
IZTACIHUATL	V.I.	
NETZAHUALCOYOTL	V.D.	
GOMEZ FARIAS	V.D.	
TONATIU	V.I.	
IGNACIO ALTAMIRANO	V.D.	
BLVD. LUIS DONALDO COLOSIO	V.D.	
GOMEZ FARIAS	V.I.	
CUAHUTEMOC	V.I.	
IGNACIO ALTAMIRANO	V.D.	
NICOLAS BRAVO	V.I.	
REVOLUCION DE 1910	V.D.	
MELCHOR OCAMPO	V.D.	
PADRE EUSEBIO KINO	V.I.	
16 DE SEPTIEMBRE	V.D.	
AYUNTAMIENTO	V.I.	
CAMINO LAS CRUCES	V.D.	
ARROYO EL CALANDRIO	V.D.	
ARROYO LOS POTRILLOS	V.I.	
ARROYO PROFUNDO	V.I.	
ARROYO SAN BARTOLO	V.D.	
ARROYO LAGUNA	V.D.	
RIO NILO	V.I.	
RIO GRANDE	V.D.	
RIO BALSAS	V.I.	
RIO PANUCO	V.D.	
MARGARITA MAZA DE JUAREZ	V.I.	
ARROYO CALANDRIO	V.D.	
CAMINO LAS CRUCES	V.I.	
AYUNTAMIENTO	V.I.	
MELCHOR OCAMPO	V.D.	
LOPEZ MATEOS	V.D.	
SANTOS DEGOLLADO	V.I.	
DURANGO	V.I.	
NICOLAS BRAVO	V.D.	
REVOLUCION DE 1910	V.D.	
MELCHOR OCAMPO	V.D.	
TERMINAL OCAMPO E/ SERDAN Y REVOLUCION	TERMINA	

COLECTIVO ESTRELLA (MARQUEZ DE LEON – LEY 5 DE MAYO)

RUTA C-41

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



FICHA TECNICA C-42

SITIO ESTRELLA

ruta S.E.P. - CENTRO

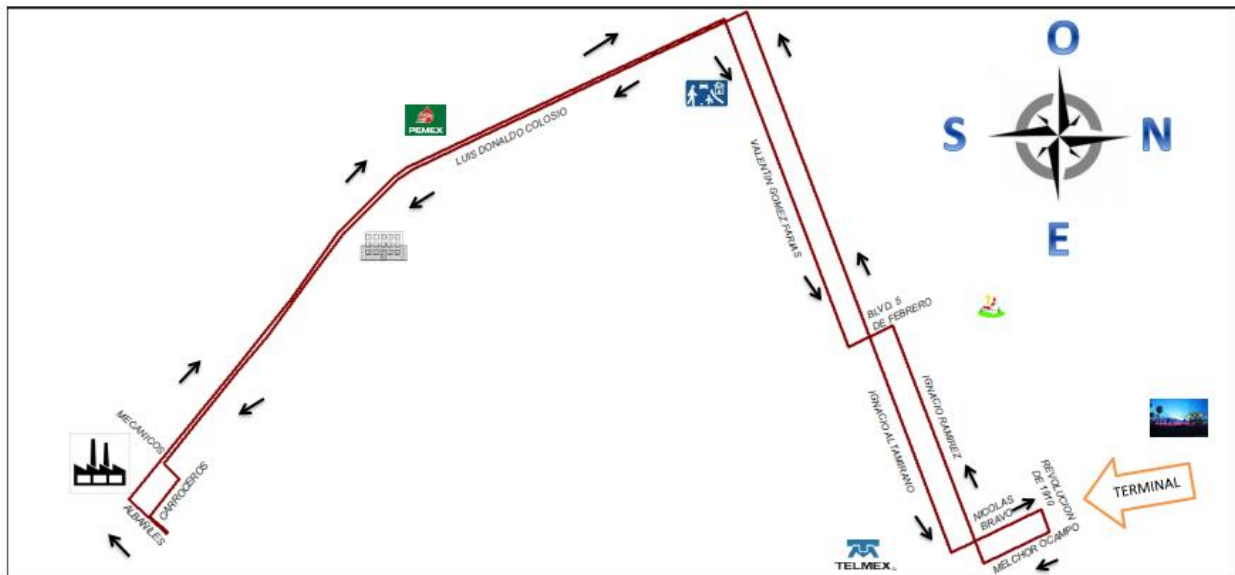
CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
TERMINAL OCAMPO E/ SERDAN Y REVOLUCION	INICIO	
MELCHOR OCAMPO	F	
IGNACIO RAMIREZ	V.D.	
BLVD. 5 DE FEBRERO	V.I.	
GOMEZ FARIAS	V.D.	
LUIS DONALDO COLOSIO	V.I.	
CALLE MECANICOS	V.I.	
CALLE CARROCEROS	V.D.	
CALLE ALBAÑILES	V.D.	
LUIS DONALDO COLOSIO	V.I.	
IGNACIO ALTAMIRANO	V.D.	
NICLAS BRAVO	V.I.	
MELCHOR OCAMPO	V.D.	
TERMINAL OCAMPO E/ SERDAN Y REVOLUCION	TERMINA	

COLECTIVO ESTRELLA (S.E.P. - CENTRO)

RUTA C-42

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



FICHA TECNICA C-43

SITIO ESTRELLA

RUTA S.E.P. – CENTRO – CONTRA

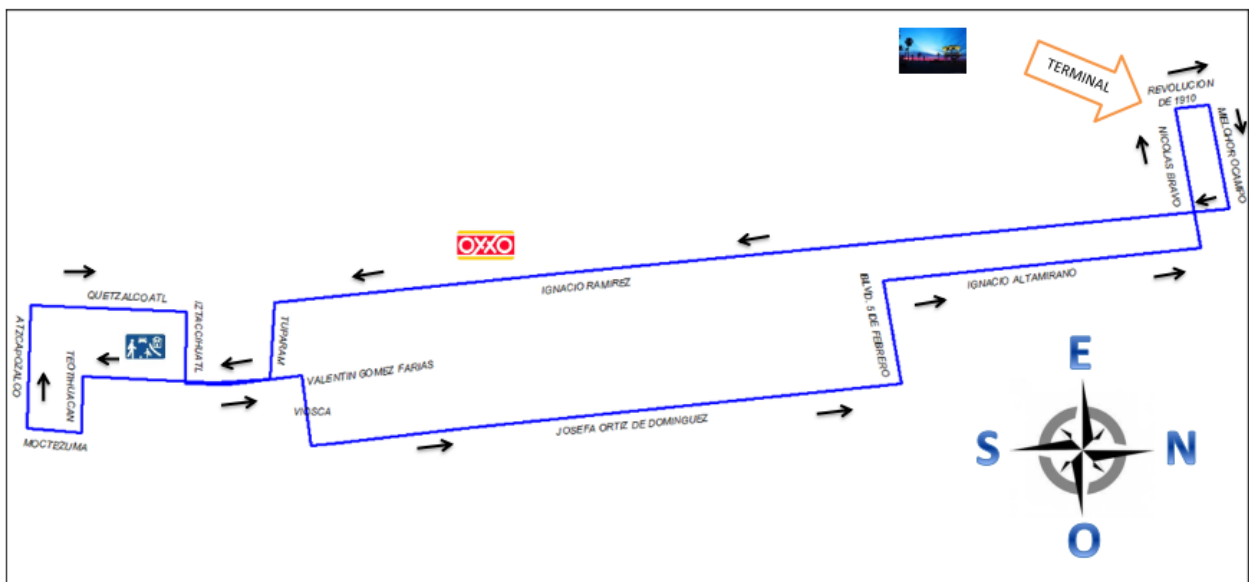
CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
TERMINAL OCAMPO E/ SERDAN Y REVOLUCION	INICIO	
MELCHOR OCAMPO	F	
IGNACIO RAMIREZ	V.D.	
TUPARAM	V.I.	
VALENTIN GOMEZ FARIAS	V.D.	
TEOTIHUACAN	V.I.	
MOCTEZUMA	V.D.	
AZCAPOZALCO	V.D.	
QUETZALCOATL	V.D.	
IZTACIHUATL	V.D.	
VALENTIN GOMEZ FARIAS	V.I.	
VIOSCA	V.D.	
JOSEFA ORTIZ DE DOMINGUEZ	V.I.	
5 DE FEBRERO	V.I.	
ALTAMIRANO	V.D.	
NICOLAS BRAVO	V.I.	
REVOLUCION DE 1910	V.D.	
MELCHOR OCAMPO	V.D.	
TERMINAL OCAMPO E/ SERDAN Y REVOLUCION	TERMINA	

COLECTIVO ESTRELLA (S.E.P. – CENTRO – CONTRA)

RUTA C-43

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



**ACTUALMENTE
NO EXPLOTADA**

FICHA TECNICA C-44

SITIO ESTRELLA

RUTA PERIFERICA

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
LAZARO CARDENAS	INICIO	
ARROYO CALANDRIO	V.D.	
ALTA TENSION	V.I.	
CAMINO LAGUNA SECA	V.I.	
VISTA HERMOSA	V.D.	
PROL. NORTE	V.I.	
LAZARO CARDENAS	V.D.	
HEROES DEL 47	V.I.	
AYUNTAMIENTO	V.I.	
5 DE MAYO	V.D.	
EMILIANO ZAPATA	V.D.	
INDEPENDENCIA	V.D.	
PADRE EUSEBIO KINO	V.I.	
5 DE FEBRERO	V.D.	
BLVD. FORJADORES	V.I.	
VERACRUZ	V.D.	
MEXICO	V.I.	
LUIS DONALDO COLOSIO	V.I.	
BLVD. FORJADORES	V.D.	
ACCESO UNIVERSIDAD	V.D.	
BLVD. FORJADORES	V.D.	
LUIS DONALDO COLOSIO	V.I.	
MEXICO	V.D.	
VERACRUZ	V.D.	
BLVD. FORJADORES	V.I.	
5 DE FEBRERO	V.D.	
PADRE EUSEBIO KINO	V.I.	
INDEPENDENCIA	V.D.	
EMILIANO ZAPATA	V.I.	
5 DE MAYO	V.D.	
AYUNTAMIENTO	V.I.	
HEROES DEL 47	V.D.	
LAZARO CARDENAS	TERMINA	

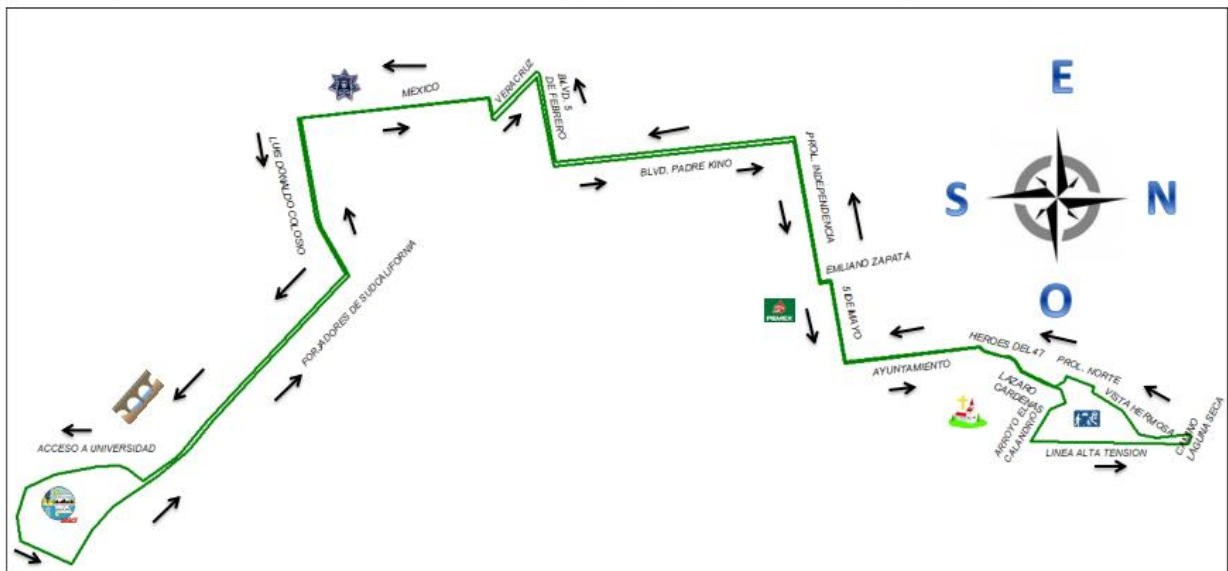
**ACTUALMENTE
NO EXPLOTADA**

COLECTIVO ESTRELLA (PERIFERICA)

RUTA C-44

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



FICHA TECNICA C-45

SITIO LA PAZ Y ESTRELLA

RUTA INDECO – IMSS – REVOLUCION

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
TERMINAL SERDAN E/ DEGOLLADO Y OCAMPO	INICIO	
AQUILES SERDAN	F	
5 DE FEBRERO	V.I.	
BLVD. FORJADORES	V.D.	
MEXICO	V.D.	
LUIS DONALDO COLOSIO	V.I.	
TORONJA	V.D.	
TUNA	V.I.	
MANGO	V.D.	
IDELFONSO GREEN	V.D.	
MANIFIESTO LAS PLAYITAS	V.I.	
LUIS BARAJAS	V.I.	
CARABINEROS	V.I.	
DATIL	V.D.	
TORONJA	V.I.	
LUIS DONALDO COLOSIO	V.D.	
MEXICO	V.I.	
5 DE FEBRERO	V.I.	
REVOLUCION DE 1910	V.D.	
IGNACIO ALLENDE	V.D.	
GUILLERMO PRIETO	V.I.	
SANTOS DEGOLLADO	V.I.	
AQUILES SERDAN	V.I.	
TERMINAL SERDAN E/ DEGOLLADO Y OCAMPO	INICIO	

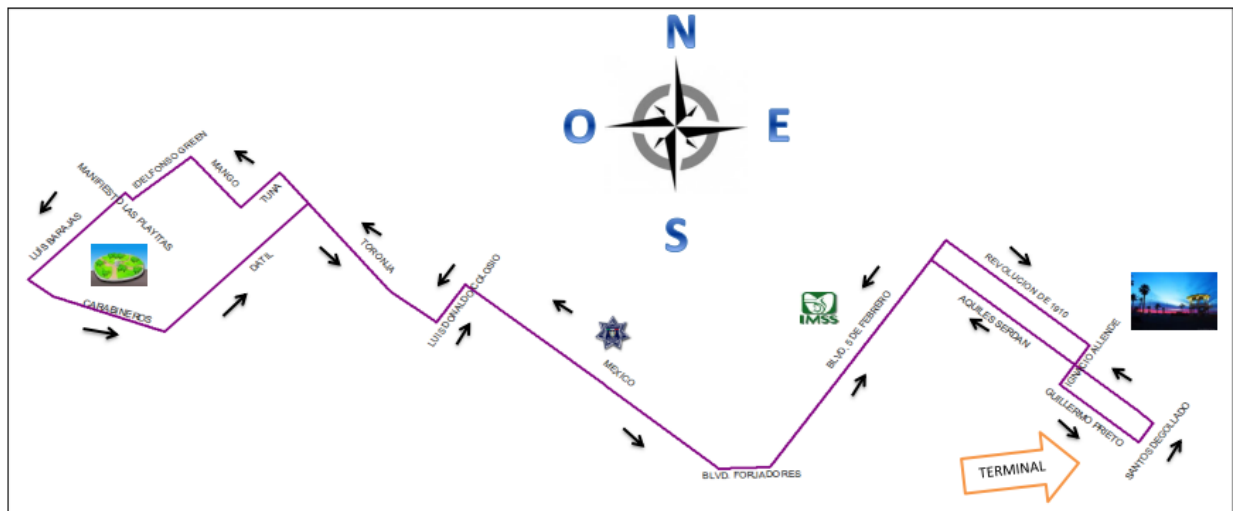
F → DE FRENTE
 V.I. → VUELTA A LA IZQUIERDA
 V.D. → VUELTA A LA DERECHA

COLECTIVO LA PAZ Y ESTRELLA (INDECO – IMSS – REVOLUCION)

RUTA C-45

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



FICHA TECNICA C-46

SITIO UNION UNICA

RUTA SANTA MARIA – MIRAMAR

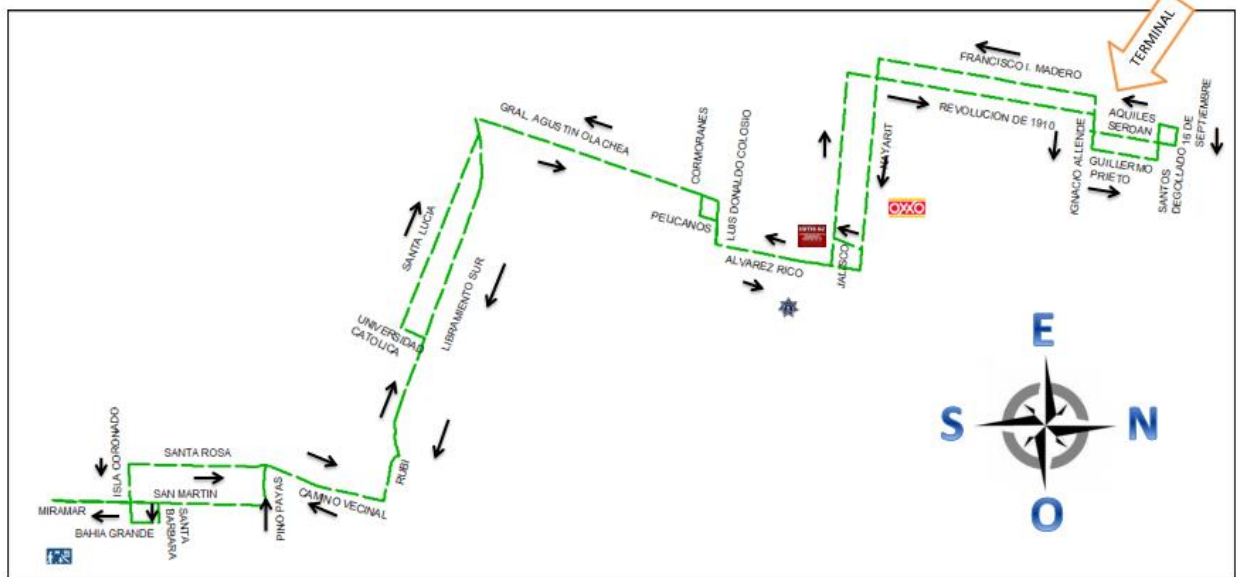
CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
TERMINAL DEGOLLADO E/ SERDAN Y REVOLUCIÓN	INICIO	
REVOLUCIÓN DE 1910	V. D.	
16 DE SEPTIEMBRE	V. D.	
AQUILES SERDAN	V. D.	
IGNACIO ALLENDE	V. D.	
FCO. I. MADERO	V. I.	
NAYARIT	V. I.	
ÁLVAREZ RICO	V. D.	
LUIS DONALDO COLOSIO	V. D.	
PELICANOS	V. I.	
CORMORANES	V. D.	
BLVD. AGUSTÍN OLACHEA	V. I.	
LIBRAMIENTO SUR	V. I.	
STA. LUCÍA	V. D.	
CAMINO POR UNIV. CATÓLICA	V. D.	
LIBRAMIENTO SUR	V. D.	
CALLE RUBÍ	V. D.	
CAMINO VECINAL	F	
STA. ROSA	F	
ISLA CORONADO	V. I.	
BAHIA GRANDE	V. I.	
SANTA BARBARA	V. I.	
MIRAMAR – SAN MARTIN	F – RETORNO – F	
PINO PAYAS	V. I.	
CALLE RUBI	V. I.	
LIBRAMIENTO SUR	V. I.	
CAMINO UNIV. CATÓLICA	V. I.	
STA. LUCIA	V. D.	
LIBRAMIENTO SUR	V. I.	
BLVD. AGUSTÍN OLACHEA	V. D.	
LUIS DONALDO COLOSIO	V. D.	
ÁLVAREZ RICO	V. I.	
JALISCO	V. I.	
REVOLUCIÓN DE 1910	V. D.	
IGNACIO ALLENDE	V. D.	
GUILLERMO PRIETO	V. I.	
SANTOS DEGOLLADO	V. I.	
TERMINAL DEGOLLADO E/ SERDAN Y REVOLUCIÓN	TERMINA	

COLECTIVO UNION UNICA (SANTA MARIA - MIRAMAR)

RUTA C-46

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



FICHA TECNICA C-47

SITIO UNION MODELO

ruta PERIFERICA

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
HEROES DEL 47	INICIO	
MUNICIPIO LIBRE	V.I.	
5 DE MAYO	V.I.	
CABILDOS	V.I.	
MELCHOR OCAMPO	V.D.	
MARGARITA MAZA DE JUAREZ	V.D.	
LUIS DONALDO COLOSIO	V.I.	
BLVD. FORJADORES	V.D.	
ACCESO UNIVERSIDAD	RETORNO	
BLVD. FORJADORES	V.I.	
SIERRA LAS VIRGENES	V.D.	
SIERRA LA GIGANTA	V.I.	
SIERRA LA VICTORIA	V.I.	
AVENIDA LOS DEPORTISTAS	V.I.	
LUIS DONALDO COLOSIO	V.I.	
TELEFONICA	F	
INSTITUTO POLITECNICO	V.D.	
CET MAR	RETORNO	
INSTITUTO POLITECNICO	V.D.	
ESTRELLA DEL MAR	V.I.	
MAR CARIBE	V.D.	
OCEANO PACIFICO	V.I.	
MAR MEDITERRANEO	V.I.	
CONSTITUYENTES DE 1975	V.I.	
LIBRAMIENTO DANIEL ROLDAN	V.I.	
AGUSTIN OLACHEA	V.D.	
RETORNO WALMART	V.D.	
CONSTITUYENTES DE 1975	V.D.	
MAR MEDITERRANEO	V.I.	
OCEANO PACIFICO	V.D.	
MAR CARIBE	V.I.	
ESTRELLA DEL MAR	V.D.	
INSTITUTO POLITECNICO	V.I.	
TELEFONICA	V.D.	
LUIS DONALDO COLOSIO	F	
AVENIDA LOS DEPORTISTAS	V.D.	
SIERRA LA VICTORIA	V.I.	
SIERRA LA GIGANTA	V.D.	
SIERRA LAS VIRGENES	V.D.	
BLVD. FORJADORES	V.D.	
ACCESO UNIVERSIDAD	RETORNO	
BLVD. FORJADORES	V.I.	
LUIS DONALDO COLOSIO	V.D.	
MARGARITA MAZA DE JUAREZ	V.I.	
MELCHOR OCAMPO	V.D.	
CABILDOS	V.D.	
5 DE MAYO	V.D.	
MUNICIPIO LIBRE	V.I.	
HEROES DEL 47	TERMINA	

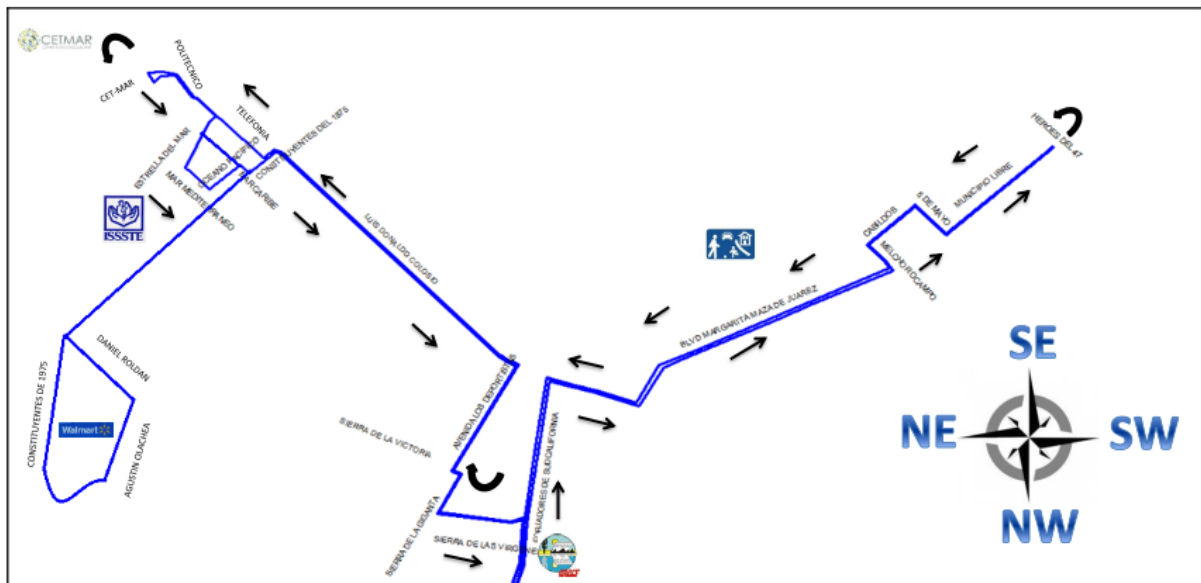
F → DE FRENTE
V.I. → VUELTA A LA IZQUIERDA
V.D. → VUELTA A LA DERECHA

COLECTIVO UNION MODELO (PERIFERICA)

RUTA C-47

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



FICHA TECNICA C-48

SITIO UNION UNICA

RUTA CIUDAD DEL CIELO

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
TEMINAL DEGOLLADO E/ SERDAN Y REVOLUCION	INICIO	
SANTOS DEGOLLADO	F	
REVOLUCION DE 1910	V.D.	
FRANCISKO KING RONDERO	V.D.	
LICENCIADO PRIMO VERDAD	V.I.	
MONTERREY	V.I.	
MARCELO RUBIO	V.I.	
CAMPECHE	V.D.	
ISABEL LA CATOLICA	V.D.	
CALLE NORTE	RETORNO	
ISABEL LA CATOLICA	V.I.	
CAMPECHE	V.I.	
MARCELO RUBIO	V.I.	
LICENCIADO PRIMO VERDAD	V.I.	
FRANCISCO KING RONDERO	V.D.	
AQUILES SERDAN	V.I.	
5 DE MAYO	V.I.	
FCO. I. MADERO	V.I.	
16 DE SPETIEMBRE	V.D.	
AQUILES SERDAN	V.D.	
SANTOS DEGOLLADO	V.D.	
TEMINAL DEGOLLADO E/ SERDAN Y REVOLUCION	TERMINA	

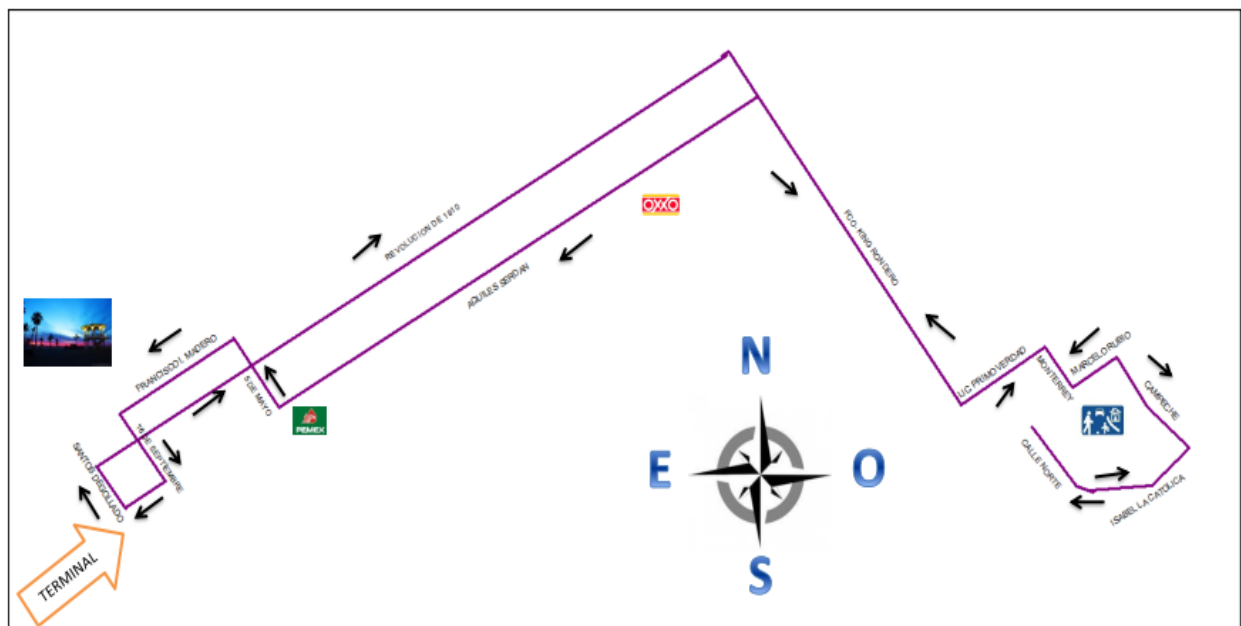
F → DE FRENTE
 V.I. → VUELTA A LA IZQUIERDA
 V.D. → VUELTA A LA DERECHA

COLECTIVO UNION UNICA (CIUDAD DEL CIELO)

RUTA C-48

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



FICHA TECNICA C-49

SITIO UNION UNICA

RUTA 5 DE MAYO – SORIANA

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
TERMINAL DEGOLLADO E/ SERDAN Y REVOLUCION	INICIO	
SANTOS DEGOLLADO	F	
REVOLUCION DE 1910	V.D.	
16 DE SEPTIEMBRE	V.D.	
GUILLERMO PRIETO	V.I.	
5 DE MAYO	V.D.	
MARGARITA MAZA DE JUAREZ	V.I.	
CONSTITUCION	V.D.	
CLODOMIRO COTA	V.I.	
PEDRO ALTAMIRANO	V.I.	
MAURICIO CASTRO	V.I.	
CONSTITUCION	V.D.	
MARGARITA MAZA DE JUAREZ	V.I.	
5 DE MAYO	V.D.	
AQUILES SERDAN	V.I.	
5 DE FEBRERO	V.I.	
LICENCIADO PRIMO VERDAD	V.D.	
COLIMA	V.I.	
BLVD. FORJADORES	V.D.	
LUIS DONALDO COLOSIO	V.D.	
FCO. J. MUJICA	V.D.	
JALISCO	V.I.	
JOSEFA ORTIZ DE DOMINGUEZ	V.D.	
BLVD. 5 DE FEBRERO	V.I.	
GUILLERMO PRIETO	V.D.	
SANTOS DEGOLLADO	V.I.	
TERMINAL DEGOLLADO E/ SERDAN Y REVOLUCION	TERMINA	

F → DE FRENTE
 V.I. → VUELTA A LA IZQUIERDA
 V.D. → VUELTA A LA DERECHA

COLECTIVO UNION UNICA (5 DE MAYO – SORIANA)

RUTA C-49

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA

OBSERVACIONES



FICHA TECNICA C-50 SITIO CORRECAMINOS

RUTA LAS AMERICAS – MIRAMAR – CENTRO

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
TERMINAL DEGOLLADO E/ SERDAN Y	INICIO	
REVOLUCION		
REVOLUCION DE 1910	V.D.	
16 DE SEPTIEMBRE	V.D.	
LICENCIADO VERDAD	V.I.	
BLVD. 5 DE FEBRERO	V.D.	
MARCELO RUBIO	V.I.	
NAVARRIT	V.D.	
ALVAREZ RICO	V.I.	
COLIMA	V.D.	
BLVD. FORJADORES	V.D.	
LUIS DONALDO COLOSIO	V.I.	
AVENIDA DEPORTISTAS	F	
RUBI	V.D.	
ARGENTINA	V.I.	
PERU	V.D.	
CAMINO VECINAL	V.I.	
CARDENAL	V.I.	
DE LOS VENADOS	V.D.	
GACELAS	V.D.	
AVENIDA UNIVERSIDAD	V.I.	
SAN CARLOS	V.D.	
ISLA	F	
BAHIA CORONADO	V.I.	
ARBOLEDAS	V.I.	
LACREL	V.D.	
ROBLE	V.I.	
FRESNO	V.D.	
NARANJOS	V.D.	
EUCALIPTO	V.D.	
ARBOLEDAS	V.D.	
BAHIA CORONADO	V.D.	
SANTA ROSA	V.I.	
DOS MARES	V.I.	
MIRAMAR	V.D.	
DUNAS	V.I.	
SAN CARLOS	V.I.	
SANTA BARBARA	V.D.	
SAN RAMON	V.D.	
SANTA ISABEL	V.I.	
SAN CARLOS	V.I.	
AVENIDA UNIVERSIDAD	V.I.	
GACELAS	V.I.	
DE LOS VENADOS	V.I.	
CARDENAL	V.D.	
CAMINO VECINAL	V.I.	
REF. DE PERU	V.D.	
URUGUAY	V.I.	
RUBI	F	
AVENIDA DEPORTISTAS	V.D.	
LUIS DONALDO COLOSIO	V.I.	
BLVD. FORJADORES	V.I.	
JALISCO	V.D.	
AGUSTIN OLACHEA	V.I.	
5 DE FEBRERO	V.D.	
JOSEFA ORTIZ DE DOMINGUEZ	V.I.	
NICOLAS BRAVO	V.D.	
GUILLERMO PRIETO	V.I.	
TERMINAL DEGOLLADO E/ SERDAN Y REVOLUCION	TERMINA	

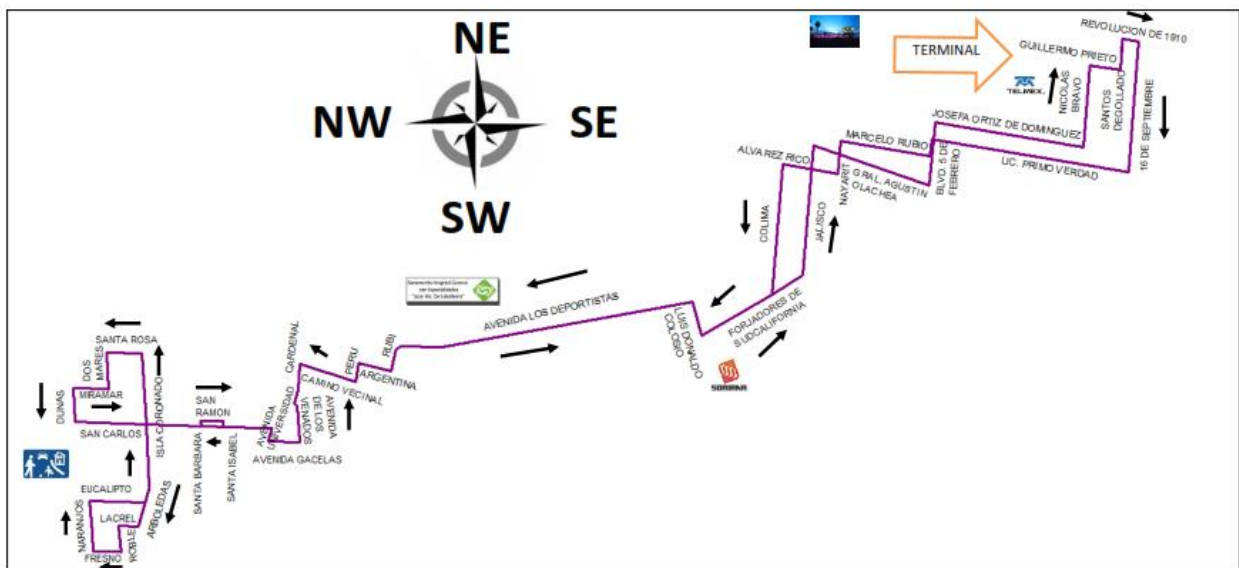
F → DE FRENTE
V.I. → VUELTA
A LA IZQUIERDA
V.D. → VUELTA
A LA DERECHA

COLECTIVO CORRECAMINOS (LAS AMERICAS – MIRAMAR – CENTRO)

RUTA C-50

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



**ACTUALMENTE
NO EXPLOTADA**

FICHA TECNICA C-51

SITIO DELFINES

RUTA AGUA ESCONDIDA – CENTRO

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
TERMINAL SERDAN E/ DEGOLLADO Y OCAMPO	INICIO	
AQUILES SERDAN	V.I.	
5 DE FEBRERO	V.D.	
LIC. PRIMO VERDAD	V.I.	
NAYARIT	V.D.	
YUCATAN	V.I.	
COLIMA	V.D.	
BLVD. FORJADORES	V.D.	
LUIS DONALDO COLOSIO	V.I.	
AVENIDA DEPORTISTAS	V.I.	
SIERRA LA VICTORIA	V.D.	
SAN PEDRO MARTIR	V.D.	
BLVD. FORJADORES	V.D.	
ACCESO UNIVERSIDAD	V.I.	
BLVD. FORJADORES	V.I.	
CIENCIAS DEL MAR	V.D.	
CIENCIAS SOCIALES	V.I.	
RECTORIA	V.D.	
CIRUELO	V.I.	
PALO DE ARCO	V.I.	
CARDON	V.I.	
RECTORIA	V.D.	
CIENCIAS SOCIALES	V.I.	
CIENCIAS DEL MAR	V.D.	
BLVD. FORJADORES	V.D.	
SIERRA SAN PEDRO MARTIR	V.I.	
SIERRA DE LA VICTORIA	V.D.	
AVENIDA DEPORTISTAS	V.D.	
LUIS DONALDO COLOSIO	V.I.	
BLVD FORJADORES	V.I.	
JALISCO	V.D.	
ALVAREZ RICO	V.I.	
SINALOA	V.D.	
JOSEFA ORTIZ DE DOMINGUEZ	V.I.	
5 DE FEBRERO	V.D.	
REVOLUCION DE 1910	V.D.	
MELCHOR OCAMPO	V.D.	
TERMINAL SERDAN E/ DEGOLLADO Y OCAMPO	TERMINA	

F → DE FRENTE
V.I. → VUELTA A LA IZQUIERDA
V.D. → VUELTA A LA DERECHA

**ACTUALMENTE
NO EXPLOTADA**

COLECTIVO DELFINES (AGUA ESCONDIDA – CENTRO)

RUTA C-51

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



FICHA TECNICA C-52

SITIO VICTORIA

RUTA CIRCUNVALACION – CONTRA

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
TERMINAL SERDAN E/ OCAMPO Y DEGOLLADO	INICIO	
AQUILES SERDAN	F	
ANTONIO ROSALES	V.D.	
HEROES DE INDEPENDENCIA	V.D.	
ANTONIO NAVARRO	V.I.	
VALENTIN GOMEZ FARIAS	V.I.	
BLVD. 5 DE FEBRERO	V.D.	
LIC. PRIMO VERDAD	V.D.	
CHECHEN	V.I.	
VALENTIN GOMEZ FARIAS	V.I.	
LUIS DONALDO COLOSIO	V.I.	
BLVD. FORJADORES	V.I.	
JALISCO	V.D.	
MEXICO	V.D.	
VERACRUZ	V.D.	
CUAHUTEMOC	V.I.	
JUAN DOMINGUEZ COTA	V.D.	
BLVD. 5 DE FEBRERO	V.I.	
MARGARITA MAZA DE JUAREZ	V.I.	
MELCHOR OCAMPO	V.D.	
CABILDOS	V.I.	
5 DE MAYO	V.D.	
DURANGO	V.I.	
CONSTITUCION	V.I.	
MEXICO	V.D.	
JOSE MA. MORELOS	V.D.	
LIC. PRIMO VERDAD	V.I.	
CONSTITUCION	V.D.	
FCO. I. MADERO	V.I.	
16 DE SEPTIEMBRE	V.I.	
AQUILES SERDAN	V.D.	
TERMINAL SERDAN E/ OCAMPO Y DEGOLLADO	TERMINA	

F → DE FRENTE
 V.I. → VUELTA A LA IZQUIERDA
 V.D. → VUELTA A LA DERECHA

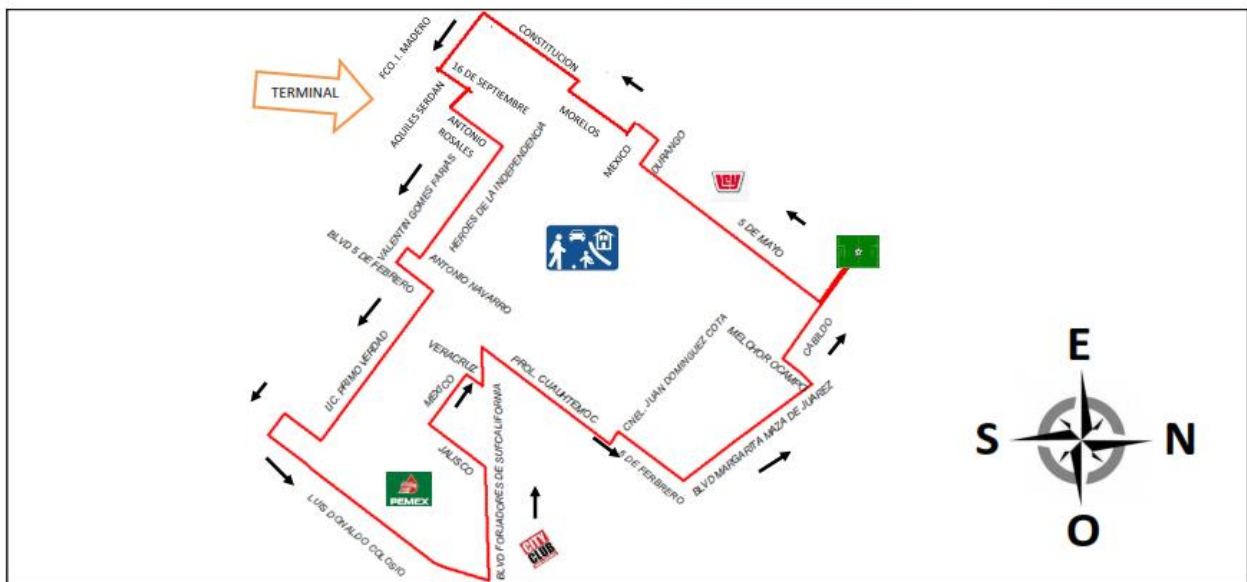
COLECTIVO VICTORIA (CIRCUNVALACION – CONTRA)

RUTA C-52

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA

OBSERVACIONES



FICHA TECNICA C-53

SITIO GUAYCURA Y COROMUEL

RUTA PEDREGAL – CENTRO – UABCS

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
TERMINAL DEGOLLADO E/ SERDAN Y REVOLUCION	INICIO	
SANTOS DEGOLLADO	F	
REVOLUCION DE 1910	V.D.	
16 DE SEPTIEMBRE	V.I.	
IGNACIO ALTAMIRANO	V.D.	
H. COLEGIO MILITAR	V.I.	
LIC. PRIMO VERDAD	V.D.	
CAMPECHE	V.I.	
MARCELO RUBIO	V.D.	
TAMAULIPAS	V.I.	
AVENIDA PASEO DEL CORTES	F	
SERAPIA DOMINGUEZ	V.I.	
ENSENADA DE AMPE	V.I.	
AVENIDA PASEO DEL CORTES	F	
TAMAULIPAS	V.D.	
MARCELO RUBIO	V.I.	
CAMPECHE	V.D.	
LIC. PRIMO VERDAD	V.I.	
H. COLEGIO MILITAR	V.D.	
GOMEZ FARIAS	V.D.	
INDEPENDENCIA	V.I.	
AQUILES SERDAN	V.I.	
SINALOA	V.I.	
HEROES DE INDEPENDENCIA	V.D.	
CHECHEN	V.D.	
IGNACIO ALTAMIRANO	V.I.	
LUIS DONALDO COLOSIO	V.I.	
BLVD. FORJADORES	V.D.	
ACCESO A UNIVERSIDAD	RETORNO	
BLVD. FORJADORES	V.I.	
LUIS DONALDO COLOSIO	V.I.	
GOMEZ FARIAS	V.D.	
CHECHEN	V.I.	
HEROES DE INDEPENDENCIA	V.I.	
SINALOA	V.D.	
GUILLERMO PRIETO	V.I.	
REVOLUCION DE 1910	V.D.	
TERMINAL DEGOLLADO E/ SERDAN Y REVOLUCION	TERMINA	

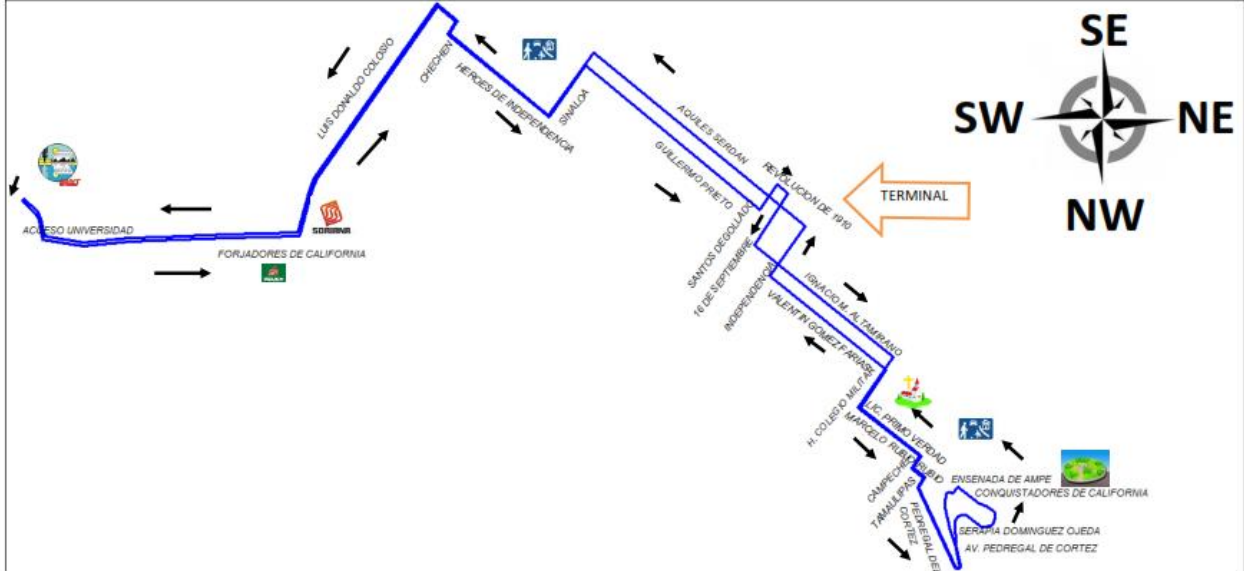
F → DE FRENTE
V.I. → VUELTA A LA IZQUIERDA
V.D. → VUELTA A LA DERECHA

COLECTIVO GUAYCURA Y COROMUEL (PEDREGAL – CENTRO – UABCS)

RUTA C-53

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



FICHA TECNICA C-54

SITIO GUAYCURA Y COROMUEL

RUTA COLINAS DE LA CRUZ – 8 DE OCTUBRE – UABCS

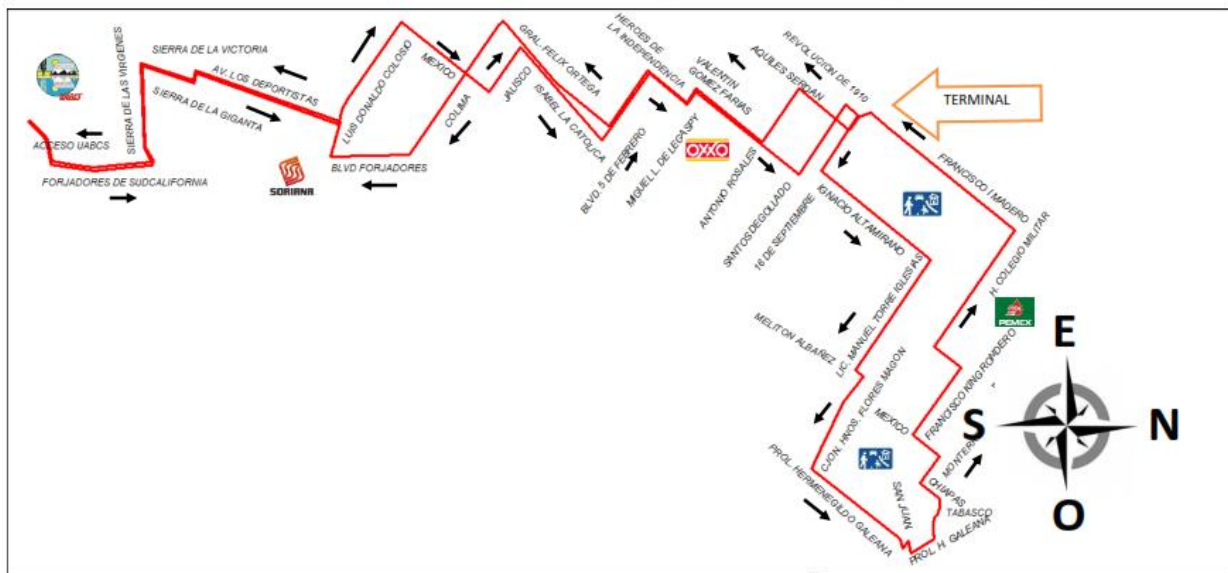
CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
TERMINAL DEGOLLADO Y REVOLLUCION	INICIO	
16 DE SEPTIEMBRE	V.D.	
IGNACIO ALTAMIRANO	V.D.	
TORRE IGLESIAS	V.I.	
MELITON ALBAÑEZ	V.D.	
FLORES MAGON	V.I.	
HERMENEGILDO GALEANA	V.I.	
SAN JUAN	V.D.	
PROL. H. GALEANA	V.I.	
TABASCO	V.I.	
CHIAPAS	V.D.	
MONTERREY	V.I.	
MEXICO	V.D.	
FRANCISCO KING	V.I.	
LIC. PRIMO VERDAD	V.D.	
H. COLEGIO MILITAR	V.D.	
FCO. I. MADERO	V.I.	
CONSTITUCION	V.I.	
AQUILES SERDAN	V.D.	
ANTONIO ROSALES	V.D.	
GOMEZ FARIAS	V.I.	
MIGUEL DE LEGASPY	V.D.	
HEROES DE INDEPENDENCIA	V.I.	
5 DE FEBRERO	V.D.	
FELIX ORTEGA	V.I.	
COLIMA	V.D.	
BLVD. FORJADORES	V.D.	
LUIS DONALDO COLOSIO	V.I.	
AVENIDA DEPORTISTAS	V.I.	
SIERRA VICTORIA	V.D.	
SIERRA LA GIGANTA	V.I.	
SIERRA DE LAS VIRGENES	V.D.	
BLVD. FORJADORES	V.D.	
SIERRA DE LAS VIRGENES	V.I.	
SIERRA LA GIGANTA	V.D.	
SIERRA VICTORIA	V.I.	
AVENIDA DEPORTISTAS	V.I.	
LUIS DONALDO COLOSIO	V.D.	
MEXICO	V.I.	
JALISCO	V.D.	
ISABEL LA CATOLICA	V.I.	
5 DE FEBRERO	V.D.	
HEROES DE INDEPENDENCIA	V.I.	
MIGUEL DE LEGASPY	V.D.	
GOMEZ FARIAS	V.I.	
SANTOS DEGOLLADO	V.D.	
TERMINAL DEGOLLADO Y REVOLLUCION	TERMINA	

COLECTIVO GUAYCURA Y COROMUEL (COLINA DE LA CRUZ – 8 DE OCTUBRE – UABCS)

RUTA C-54

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



FICHA TECNICA C-55

SITIO GUAYCURA Y COROMUEL

RUTA DEGOLLADO – ROMA

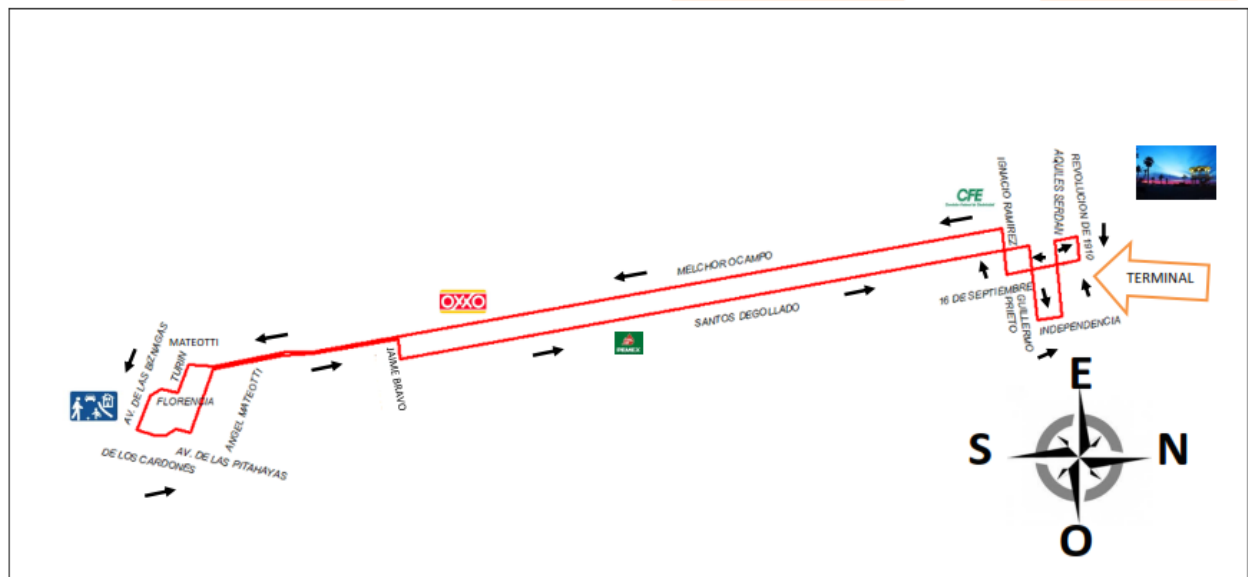
CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
TERMINAL DEGOLLADO E/ SERDAN REVOLUCION	INICIO	
AQUILES SERDAN	V.D.	
SANTOS DEGOLLADO	V.D.	
REVOLUCION DE 1910	V.D.	
16 DE SEPTIEMBRE	V.D.	
IGNACIO RAMIREZ	V.I.	
MELCHOR OCAMPO	V.D.	
TURIN	V.D.	
FLORENCIA	V.I.	
BIZNAGA	V.I.	
CARDONES	V.I.	
PITAHAYAS	V.I.	
MATEOTTI	RETORNO	
MELCHOR OCAMPO	V.D.	
JAIME BRAVO	V.I.	
SANTOS DEGOLLADO	V.I.	
GUILLERMO PRIETO	V.I.	
INDEPENDENCIA	V.I.	
AQUILES SERDAN	V.I.	
TERMINAL DEGOLLADO E/ SERDAN REVOLUCION	TERMINA	

COLECTIVO GUAYCURA Y COROMUEL (DEGOLLADO – ROMA)

RUTA C-55

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



FICHA TECNICA C-56

SITIO GUAYCURA

RUTA GRAL. MANUEL MARQUEZ DE LEON

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
TERMINAL OCAMPO E/ REVOLUCION Y SERDAN	INICIO	
AQUILES SERDAN	V.D.	
GRAL. M. MARQUEZ DE LEON	V.I.	
ANGEL MATEOTTI	F – RETORNO - F	
GRAL. M. MARQUEZ DE LEON	V.D.	
REVOLUCION DE 1910	V.D.	
TERMINAL OCAMPO E/ REVOLUCION Y SERDAN	TERMINA	

F → DE FRENTE
 V.I. → VUELTA A LA IZQUIERDA
 V.D. → VUELTA A LA DERECHA

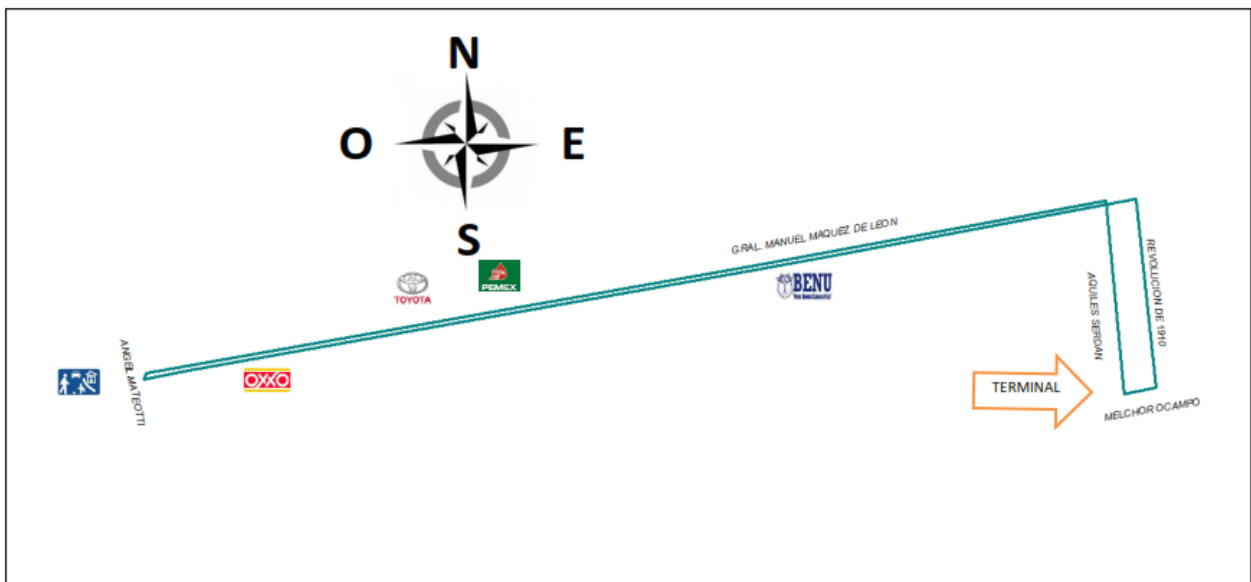
COLECTIVO GUAYCURA (GRAL. MANUEL MARQUEZ DE LEON)

RUTA C-56

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA

OBSERVACIONES



FICHA TECNICA C-57

SITIO GUAYCURA Y COROMUEL

RUTA PANTEON – ALTAMIRANO – DIRECTO

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
TERMINAL DEGOLLADO E/ SERDAN Y REVOLUCION	INICIO	
REVOLUCION DE 1910	V.D.	
16 DE SEPTIEMBRE	V.D.	
IGNACIO ALTAMIRANO	V.I.	
H. COLEGIO MILITAR	V.D.	
ISABEL LA CATOLICA	V.I.	
FRANCISCO KING	V.D.	
PADRE EUSEBIO KINO	V.D.	
FLORES MAGON	V.D.	
PROL. MEXICO	V.D.	
VICENTE GUERRERO	V.I.	
H. COLEGIO MILITAR	F	
IGNACIO RAMIREZ	V.I.	
INDEPENDENCIA	V.D.	
AQUILES SERDAN	V.I.	
TERMINAL DEGOLLADO E/ SERDAN Y REVOLUCION	TERMINA	

F → DE FRENTE
 V.I. → VUELTA A LA IZQUIERDA
 V.D. → VUELTA A LA DERECHA

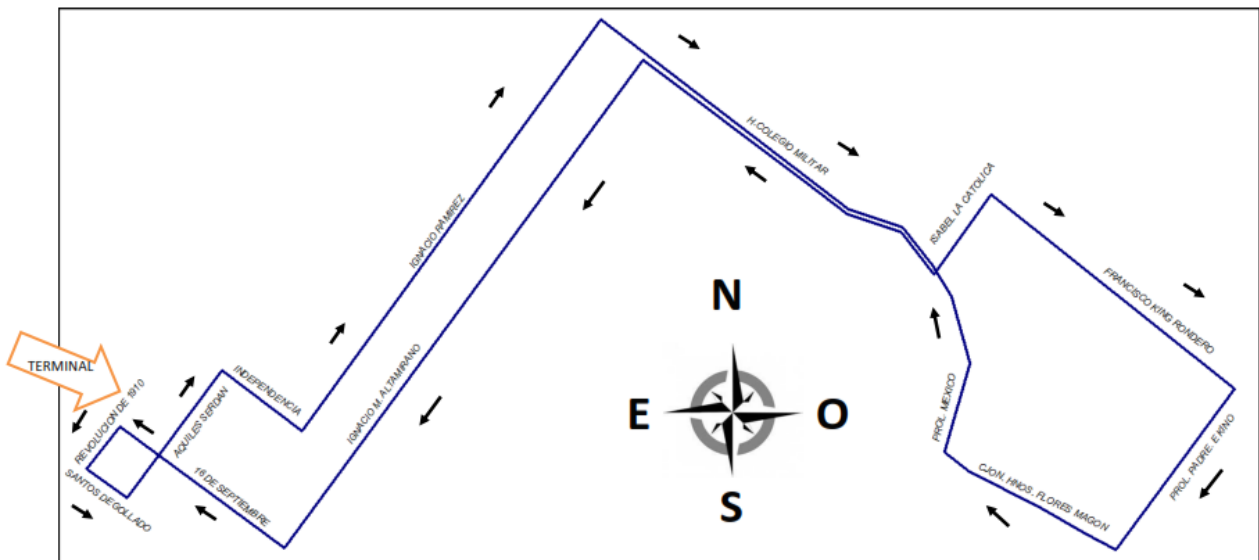
COLECTIVO GUAYCURA Y COROMUEL (PANTEON – ALTAMIRANO – DIRECTO)

RUTA C-57

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA

OBSERVACIONES



**ACTUALMENTE
NO EXPLOTADA**

FICHA TECNICA C-58

SITIO GUAYCURA

RUTA PEDREGAL – SEGURO VIEJO

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
TERMINAL DEGOLLADO E/ SERDAN Y REVOLUCION	INICIO	
SANTOS DEGOLLADO	F	
REVOLUCION DE 1910	V.D.	
16 DE SEPTIEMBRE	V.I.	
GUILLERMO PRIETO	V.I.	
CONSTITUCION	V.I.	
FCO. I. MADERO	V.D.	
H. COLEGIO MILITAR	V.D.	
LIC. PRIMO VERDAD	V.I.	
CAMPECHE	V.D.	
MARCELO RUBIO	V.I.	
TAMAULIPAS	V.D.	
PEDREGAL DEL CORTEZ	V.I.	
CONQUISTAS DE CALIFORNIA	V.I.	
ENSENADA DE AMPE	V.I.	
SERAPIA DOMINGUEZ	V.D.	
PEDREGAL DEL CORTEZ	F	
TAMAULIPAS	V.D.	
MARCELO RUBIO	V.I.	
CAMPECHE	V.D.	
LIC. PRIMO VERDAD	V.I.	
H. COLEGIO MILITAR	V.D.	
FCO. I. MADERO	V.I.	
CONSTITUCION	V.I.	
AQUILES SERDAN	V.D.	
SANTOS DEGOLLADO	V.D.	
TERMINAL DEGOLLADO E/ SERDAN Y REVOLUCION	TERMINA	

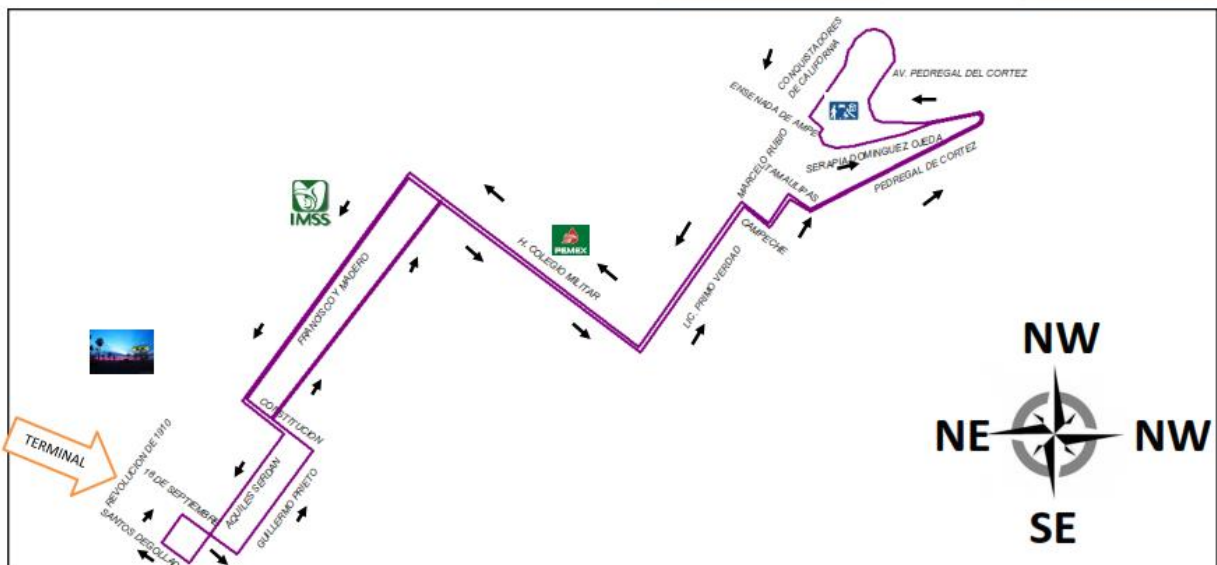
**ACTUALMENTE
NO EXPLOTADA**

COLECTIVO GUAYCURA (PEDREGAL – SEGURO VIEJO)

RUTA C-58

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



**ACTUALMENTE
NO EXPLOTADA**

FICHA TECNICA C-59

SITIO COROMUEL Y GUAYCURA

RUTA REFORMA – BORDO

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
TERMINAL DEGOLLADO E/ SERDAN Y REVOLUCION	INICIO	
REVOLUCION DE 1910	V.D.	
16 DE SEPTIEMBRE	V.D.	
GUILLERMO PRIETO	V.I.	
REFORMA	V.D.	
REGIDORES	V.I.	
PROL. INDEPENDENCIA	V.I.	
REGIDORES	V.I.	
REFORMA	V.I.	
GUILLERMO PRIETO	V.D.	
INDEPENDENCIA	V.I.	
AQUILES SERDAN	V.I.	
SANTOS DEGOLLADO	V.D.	
TERMINAL DEGOLLADO E/ SERDAN Y REVOLUCION	TERMINA	

F → DE FRENTE
V.I. → VUELTA A LA IZQUIERDA
V.D. → VUELTA A LA DERECHA

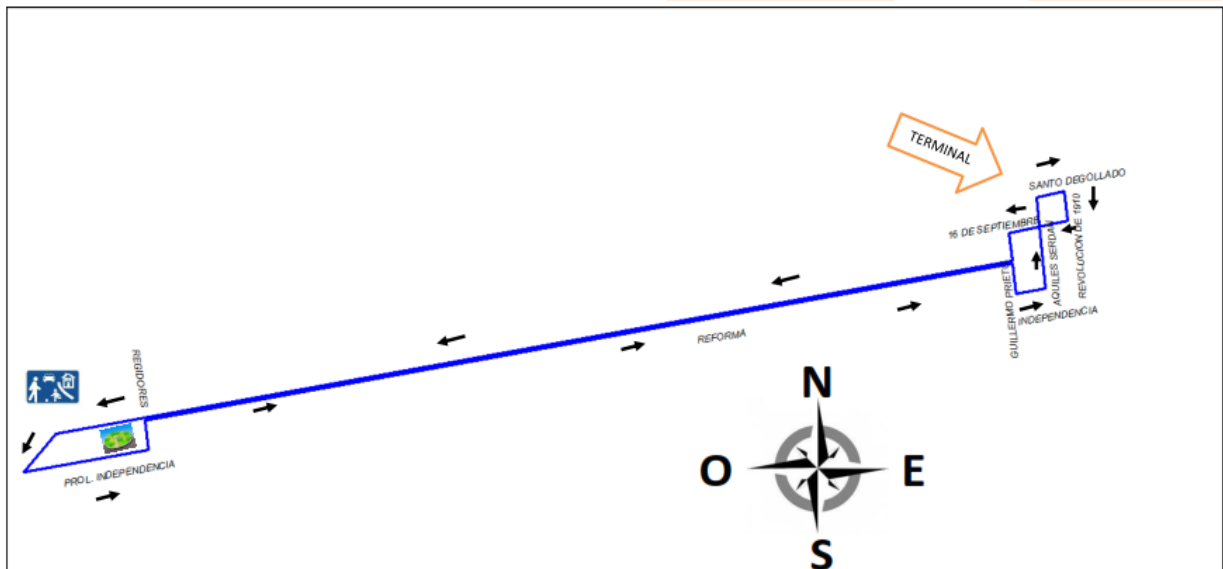
**ACTUALMENTE
NO EXPLOTADA**

COLECTIVO COROMUEL Y GUAYCURA (REFORMA – BORDO)

RUTA C-59

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



FICHA TECNICA C-60

SITIO COROMUEL

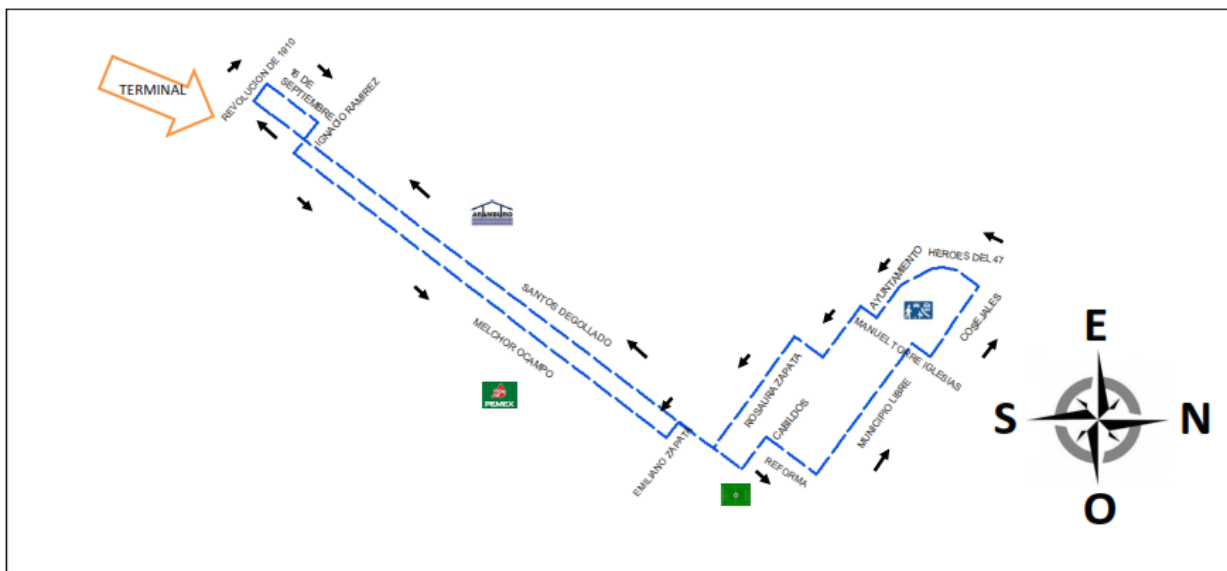
ruta CARDENAS DIRECTO

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
DEGOLLADO E/ SERDAN Y REVOLUCIÓN	INICIO	
REVOLUCIÓN DE 1910	V. D.	
16 DE SEPTIEMBRE	V. D.	
IGNACIO RAMÍREZ	V. D.	
MELCHOR OCAMPO	V. I.	
EMILIANO ZAPATA	V. I.	
SANTOS DEGOLLADO	V. D.	
CABILDOS	V. I.	
REFORMA	V. D.	
MUNICIPIO LIBRE	V. I.	
TORRE IGLESIAS	V. D.	
CONCEJALES	V. I.	
HEROES DEL 47	V. I.	
AYUNTAMIENTO	V. I.	
TORRE IGLESIAS	V. D.	
CABILDOS	V. I.	
JOSE MA. MORELOS	V. D.	
ROSAURA ZAPATA	V. I.	
SANTOS DEGOLLADO	V. D.	
DEGOLLADO E/ SERDAN Y REVOLUCIÓN	TERMINA	

COLECTIVO COROMUEL (CARDENAS DIRECTO)

RUTA C-60

UNIDADES TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



**ACTUALMENTE
NO EXPLOTADA
2 MESES**

FICHA TECNICA C-61

SITIO UNION PACIFICO

RUTA ENCINAS – LOMA OBRERA

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
TERMINAL OCAMPO E/ SERDAN Y REVOLUCION	INICIO	
MELCHOR OCAMPO	F	
AQUILES SERDAN	V.D.	
5 DE FEBRERO	V.I.	
JOSEFA ORTIZ DE DOMINGUEZ	V.I.	
MANUEL ENCINAS	V.D.	
EMILIANO ZAPATA	V.I.	
16 DE SEPTIEMBRE	V.D.	
JAIME BRAVO	V.I.	
PROFR. LUIS PELAEZ	V.I.	
LEOPOLDO RAMOS	V.D.	
PABLO GONZALEZ	V.I.	
HEROES DEL 47	V.I.	
PASCUAL OROZCO	V.I.	
H. COLEGIO MILITAR	V.D.	
CALLEJON DEMOCRACIA	V.D.	
OBRAERO MUNDIAL	V.I.	
GUADALUPE VICTORIA	V.I.	
PROFR. LUIS PELAEZ	V.D.	
JAIME BRAVO	V.I.	
SANTOS DEGOLLADO	V.D.	
EMILIANO ZAPATA	V.I.	
MANUEL ENCINAS	V.D.	
H. DE INDEPENDENCIA	V.I.	
5 DE FEBRERO	V.D.	
REVOLUCION DE 1910	V.D.	
TERMINAL OCAMPO E/ SERDAN Y REVOLUCION	TERMINA	

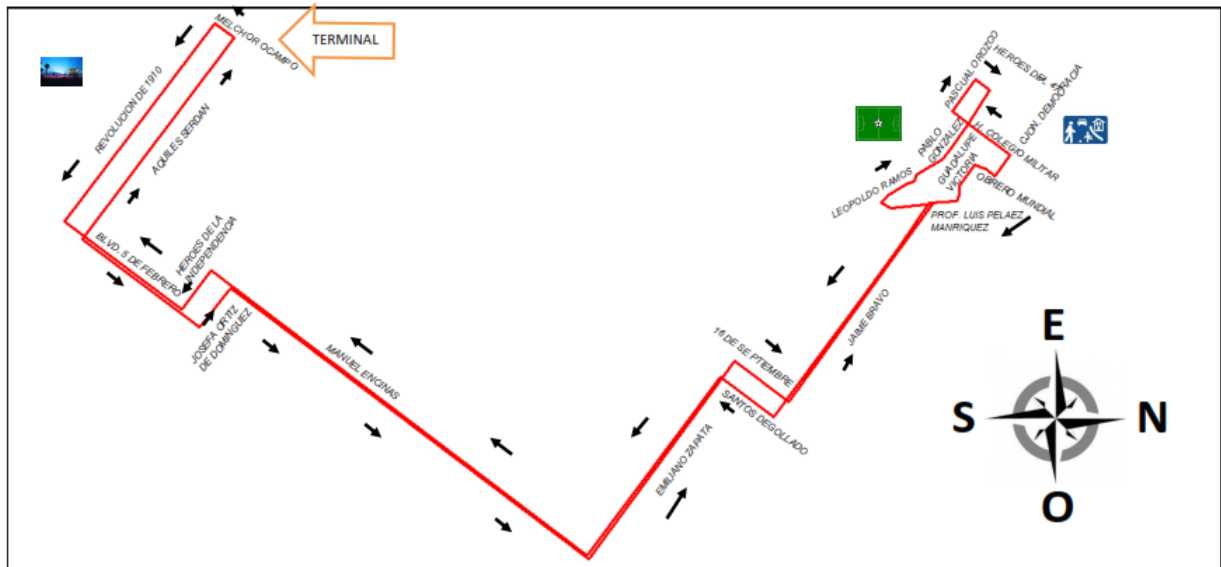
**ACTUALMENTE
NO EXPLOTADA**

COLECTIVO UNION PACIFICO (ENCINAS – LOMA OBRERA)

RUTA C-61

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



FICHA TECNICA C-62

SITIO UNION PACIFICO

RUTA 5 DE MAYO – 5 DE FEBRERO

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
TERMINAL DEGOLLADO E/ SERDAN Y REVOLUCION	INICIO	
SANTOS DEGOLLADO	F	
REVOLUCION DE 1910	V.D.	
16 DE SEPTIEMBRE	V.D.	
GUILLERMO PRIETO	V.I.	
5 DE MAYO	V.D.	
JUAN DOMINGUEZ COTA	V.D.	
5 DE FEBRERO	V.D.	
REVOLUCION DE 1910	V.D.	
IGNACIO ALLENDE	V.D.	
GUILLERMO PRIETO	V.I.	
SANTOS DEGOLLADO	V.I.	
TERMINAL DEGOLLADO E/ SERDAN Y REVOLUCION	TERMINA	

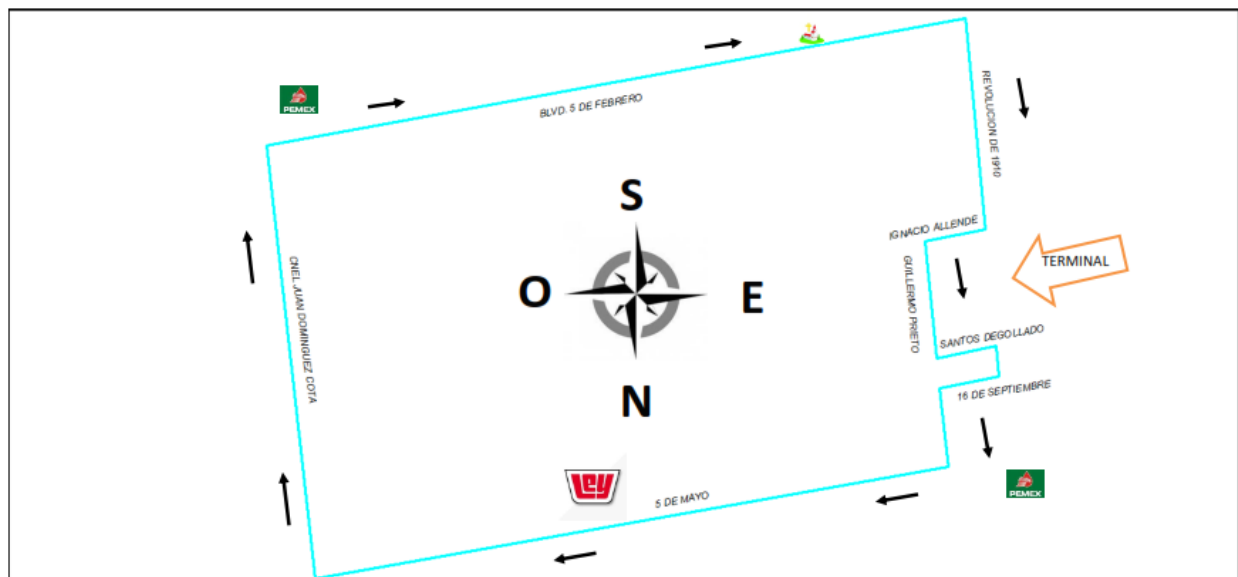
F → DE FRENTE
 V.I. → VUELTA A LA IZQUIERDA
 V.D. → VUELTA A LA DERECHA

COLECTIVO UNION PACIFICO (5 DE MAYO – 5 DE FEBRERO)

RUTA C-62

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



FICHA TECNICA C-63

SITIO UNION PACIFICO

RUTA 5 DE MAYO – 5 DE FEBRERO CONTRA

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
TERMINAL E/ DEGOLLADO Y OCAMPO	INICIO	
AQUILES SERDAN	F	
5 DE FEBRERO	V.I.	
JUAN DOMINGUEZ COTA	V.I.	
5 DE MAYO	V.I.	
AQUILES SERDAN	V.I.	
TERMINAL E/ DEGOLLADO Y OCAMPO	TERMINA	

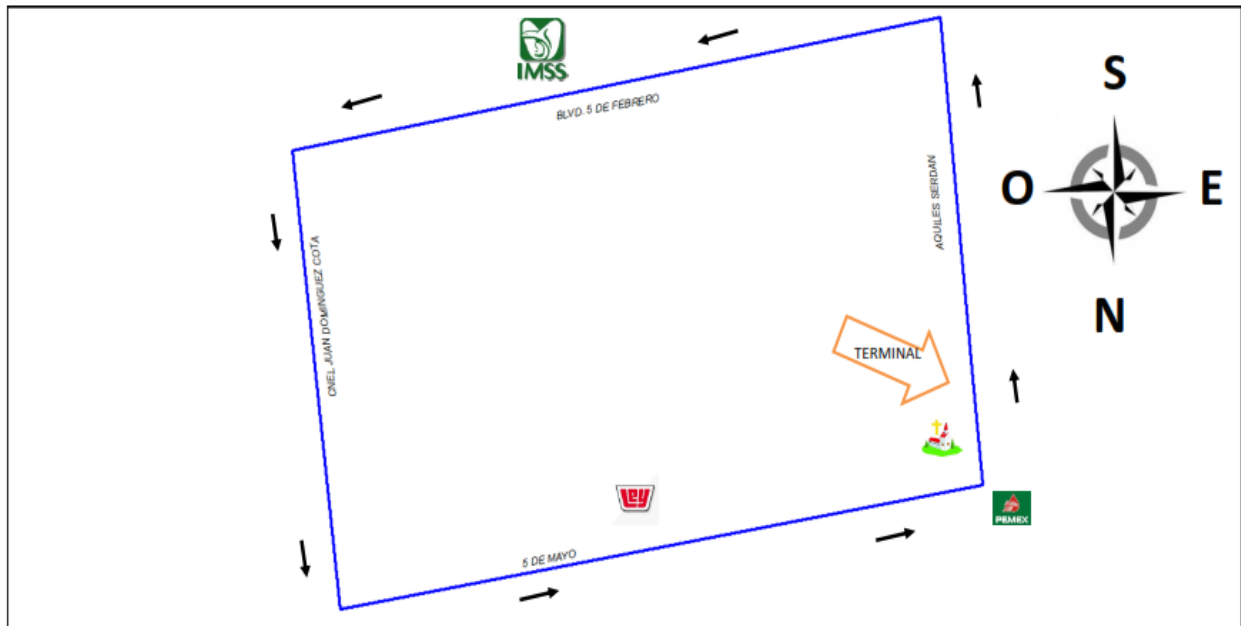
F → DE FRENTE
 V.I. → VUELTA A LA IZQUIERDA
 V.D. → VUELTA A LA DERECHA

COLECTIVO UNION PACIFICO (5 DE MAYO – 5 DE FEBRERO CONTRA)

RUTA C-63

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



FICHA TECNICA C-64

SITIO VICTORIA

RUTA CINCUNVALACION

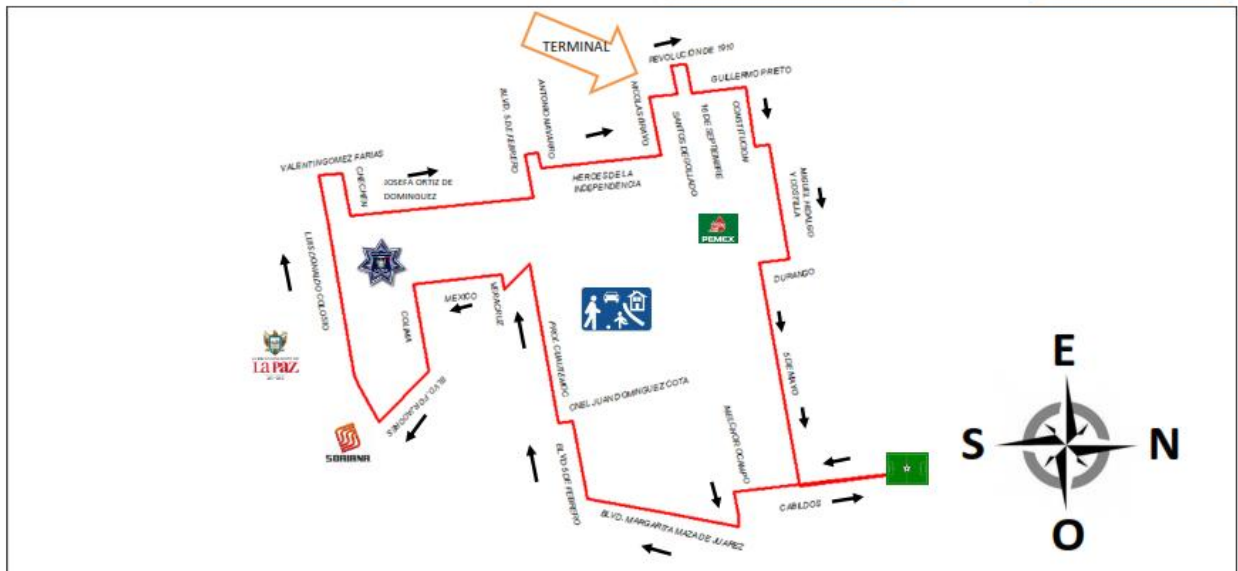
CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
TERMINAL DEGOLLADO E/ SERDAN Y REVOLUCION	INICIO	
REVOLUCION DE 1910	V.D.	
16 DE SEPTIEMBRE	V.D.	
GUILLERMO PRIETO	V.I.	
CONSTITUCION	V.D.	
HEROES DE INDEPENDENCIA	V.I.	
HIDALGO Y COSTILLA	V.D.	
DURANGO	V.D.	
5 DE MAYO	V.I.	
CABILDOS	V.I.	
CAMPO DE FUTBOL	RETORNO	
CABILDOS	F	
MELCHOR OCAMPO	V.I.	
MARGARITA MAZA DE JUAREZ	V.D.	
5 DE FEBRERO	V.D.	
JUAN DOMINGUEZ COTA	V.I.	
CUAHUTEMOC	V.D.	
BLVD. FORJADORES	V.I.	
VERACRUZ	V.D.	
MEXICO	V.I.	
COLIMA	V.I.	
BLVD. FORJADORES	V.D.	
LUIS DONALDO COLOSIO	V.D.	
GOMEZ FARIAS	V.D.	
CHECHEN	V.I.	
JOSEFA ORTIZ DE DOMINGUEZ	V.D.	
5 DE FEBRERO	V.I.	
GOMEZ FARIAS	V.D.	
ANTONIO NAVARRO	V.D.	
HEROES DE INDEPENDENCIA	V.I.	
NICOLAS BRAVO	V.I.	
GUILLERMO PRIETO	V.D.	
SANTOS DEGOLLADO	V.I.	
TERMINAL DEGOLLADO E/ SERDAN Y REVOLUCION	TERMINA	

F → DE FRENTE
V.I. → VUELTA A LA IZQUIERDA
V.D. → VUELTA A LA DERECHA

COLECTIVO VICTORIA (CINCUNVALACION)

RUTA C-64

UNIDADES
 TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



**ACTUALMENTE
NO EXPLOTADA**

FICHA TECNICA C-65

SITIO LA PAZ

RUTA PERIFERICA

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
SERDAN E/ DEG. Y CAMPO	INICIO	
SERDAN	F	
ROSALES	V. I.	
FÉLIX ORTEGA	V. D.	
A. OLACHEA	F.	
COLOSIO	V. I.	
TORONJA	V. D.	
MISIONEROS COMBONIANO	V. D.	
GALEÓN DE MANILA	V. I.	
LIMÓN	V. D.	
NAO DE CHINA	V. I.	
TUNA	V. I.	
TOMAS ZUÑIGA	V. D.	
RAMÓN LARA	V. I.	
MANUEL CALDERÓN	V. I.	
TUNA	V. I.	
NAO DE CHINA	V. D.	
LIMON	V. D.	
GALEÓN DE MANILA	V. I.	
MISIONEROS OMBONIANOS	V. D.	
CARABINEROS	V. I.	
COLOSIO	V. D.	
FORJADORES	V. I.	
JALISCO	V. I.	
MÉXICO	V. D.	
VERACRUZ	V. D.	
VIRGINIA PERALTA O.	F	
CIPRES	V. I.	
S. LEAL	V. I.	
NORMAL URBANA	V. I.	
CATOLICA	V. D.	
ROSALES	V. I.	
GMO. PRIETO	V. D.	
DEGOLLADO	V. I.	
SERDAN	V. D.	
SERDAN E- OCAMPO Y DEG.	T.	

F → DE FRENTE
V. I. → VUELTA A LA IZQUIERDA
V. D. → VUELTA A LA DERECHA

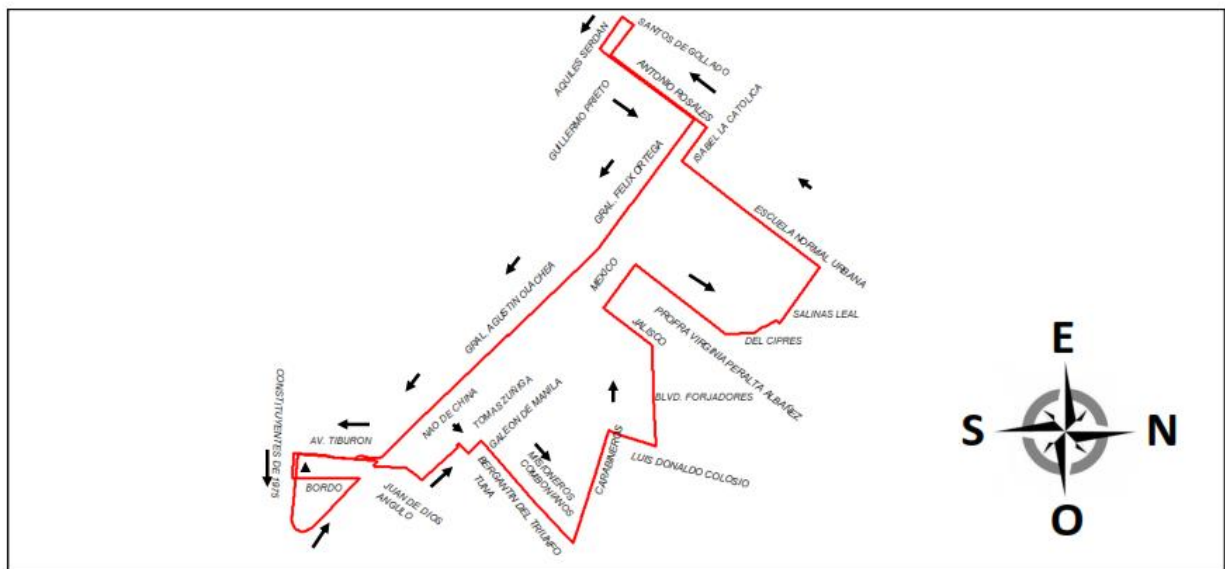
**ACTUALMENTE
NO EXPLOTADA**

COLECTIVO (PERIFERICA)

RUTA C-65

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



FICHA TECNICA C-66

SITIO UNION PACIFICO

RUTA PERIFERICA

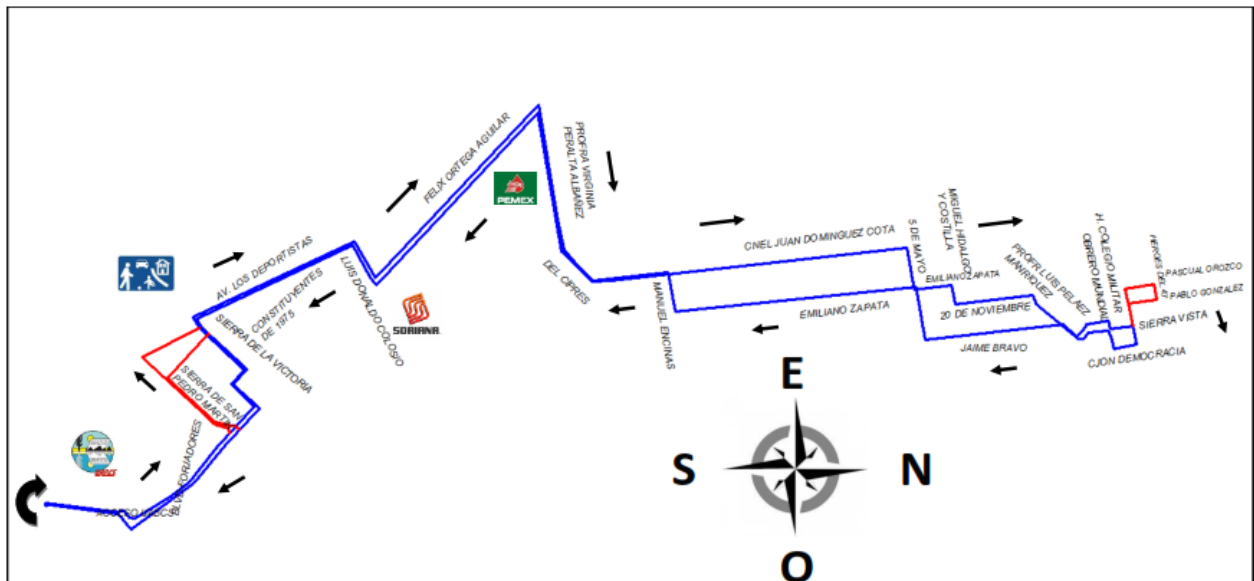
CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
H. COLEGIO MILITAR	INICIO	
SIERRA VISTA	V.I.	
OBRERA MUNDIAL	V.I.	
JAIME BRAVO	V.D.	
5 DE MAYO	V.D.	
EMILIANO ZAPATA	V.I.	
MANUEL ENCINAS	V. D	
JUAN DOMINGUEZ	V.I.	
VIRGINIA PERALTA	V.D.	
BLVD. FORJADORES	V.I.	
LUIS DONALDO COLOSIO	V.D	
SIERRA VICTORIA	V.I.	
CONSTITUYENTES	V.I.	
SAN PEDRO MARTÍN	V.D.	
BLVD. FORJADORES	V.D.	
UABCS	R.	
BLVD. FORJADORES	V.I.	
SAN PEDRO MARTIR	V.D.	
CONSTITUYENTES DE 1975	V.I	
SIERRA VICTORIA	V.I.	
AVENIDA DEPORTISTAS	V.D.	
LUIS DONALDO COLOSIO	V.D.	
BLVD. FORJADORES	V.I.	
VIRGINIA PERALTA	V.D.	
JUAN DOMINGUEZ COTA	V.I.	
5 DE MAYO	V.D.	
EMILIANO ZAPATA	V.I.	
MIGUEL HIDALGO	V.D.	
20 DE NOVIEMBRE	V.I.	
LUIS PELAES	V.D.	
CJON. DEMOCRACIA	V.I.	
H. COLEGIO MILITAR	TERMINA	

F → DE FRENTE
V.I. → VUELTA A LA IZQUIERDA
V.D. → VUELTA A LA DERECHA

COLECTIVO UNION PACIFICO (PERIFERICA)

RUTA C-66

TIEMPO DE RUTA UNIDADES
 OBSERVACIONES



FICHA TECNICA C-67

SITIO SALVATIERRA

RUTA VICTORIA – IMSS – PERIFERICA

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
TORRE IGLESIAS Y REPUBLICA	INICIO	
VENUSTIANO CARRANZA	V.I.	
IGNACIO ALLENDE	V.I.	
MAZA DE JUAREZ	V.D.	
LUIS DONALDO COLOSIO	V.D.	
AGUSTIN OLACHEA	V.D.	
CHECHEN	V.I.	
HEROES DE INDEPENDENCIA	V.D.	
SINALOA	V.I.	
GOMEZ FARIAS	V.D.	
5 DE FEBRERO	V.D.	
LIC. PRIMO VERDAD	V.I.	
IGNACIO ALLENDE	V.D.	
MEXICO	V.I.	
OCAMPO	V.D.	
PADRE EUSEBIO KINO	V.I.	
5 DE MAYO	V.D.	
VENUSTIANO CARRANZA	V.I.	
JUAN MA. SALVATIERRA	V.D.	
REPUBLICA	V.I.	
MANUEL TORRE IGLESIAS	V.I.	
VENUSTIANO CARRANZA	V.I.	
5 DE MAYO	V.D.	
PADRE EUSEBIO KINO	V.I.	
NICOLAS BRAVO	V.D.	
LIC. PRIMO VERDAD	V.I.	
5 DE FEBRERO	V.D.	
HEROES DE INDEPENDENCIA	V.I.	
CHECHEN	V.I.	
AGUSTIN OLACHEA	V.D.	
LUIS DONALDO COLOSIO	V.I.	
MAZA DE JUAREZ	V.I.	
IGNACIO ALLENDE	V.I.	
VENUSTIANO CARRANZA	V.D.	
JUAN MA. SALVATIERRA	TERMINA	

F → DE FRENTE
 V.I. → VUELTA A LA IZQUIERDA
 V.D. → VUELTA A LA DERECHA

COLECTIVO SALVATIERRA (VICTORIA – IMSS – PERIFERICA)

RUTA C-67

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



GLOSARIO DE SIMBOLOGIA UTILIZADA

	GASOLINERA		BURGER KING
	LIVERPOOL		CTO. DE INV. BIOLÓGICAS
	INEGI		ESC. NORM. URBANA
	CASA DE LA JUVENTUD		ALMACEN ARAMBURU
	ZONA HABITACIONAL		ZONA INDUSTRIAL
	TIENDA WALMART		TIENDA LEY
	BANCO BANAMEX		BANCO SANTANDER
	AGENCIA MITSUBISHI		AGENCIA VOLKSWAGEN
	H. XIV AYUNTAMIENTO		DIR. DE TRANSITO
	COM. FEDERAL DE ELEC.		CALIGAS
	TIENDA CHEDRAUI		TIENDA SORIANA
	AGENCIA CHRYSLER		AGENCIA TOYOTA
	ESC. CET-MAR		C.B.T.I.S. #62
	POLICIA FEDERA		CERESO
	AUTOPARTES PROGRESO		TIENDA HOME DEPOT
	UNIVERSIDAD A. B. C.S.		UNIVERSIDAD DE TIJ.
	HIELERA		ESCUELA SEC. TEC. #1
	GOBIERNO DEL ESTADO		HOSPITAL G. SALVATIERRA
	TELMEX		INSTITUTO FED. ELEC.
	TEATRO		HOTEL
	BASE MILITAR		UNIVERSIDAD AUT. G
	MALECON		IGLESIA
	HOSPITAL G. ISSSTE		HOSPITAL G. IMSS



TIENDA OXXO



CASH & GO



POLIDEPORTIVO



PARQUE



SUPER MEGA



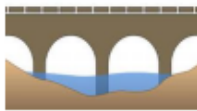
CITY CLUB



PROCURADURIA GRAL.



PREPARATORIA MORELOS



PUENTE



CANCHA DE FUTBOL



WALDOS



PAN BIMBO



PEPSICOLA



COCA COLA



ROSA DE LOS VIENTOS



YONKE

RUTAS SOLICITADAS POR LAS AGRUPACIONES PENDIENTES DE DICTAMINARSE FICHA TECNICA SOLICITUD

SITIO SALVATIERRA

RUTA AGUA ESCONDIDA – COBACH – HOSPITAL – CENTRO

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
TERMINAL DEGOLLADO E/ SERDAN Y G.M.O. PRIETO	INICIO	
AQUILES SERDAN	V.D.	
5 DE FEBRERO	V.I.	
HEROES DE INDEPENDENCIA	V.D.	
CHECHEN	V.D.	
GOMEZ FARIAS	V.I.	
LUIS DONALDO COLOSIO	V.I.	
AVENIDA DEPORTISTAS	V.D.	
SIERRA LAS VIRGENES	V.I.	
BLVD. FORJADORES	V.I.	
CONSTITUYENTES	V.D.	
MAR DE CORTEZ	V.I.	
ESTADO 30	V.D.	
BORDO DE CONTENCIÓN	V.I.	
DAMIANA	V.I.	
LUIS DONALDO COLOSIO	V.D.	
CARDON	V.D.	
LOMBOY	V.D.	
CALLE SEGUNDA	V.I.	
CALLE PRIMERA	V.I.	
CARDON	V.I.	
PALO MAUTO	V.D.	
PALO DE ARCO	V.I.	
LOMBOY	V.D.	
PALO VERDE	V.I.	
PALO BLANCO	V.I.	
CARDON	V.D.	
LUIS DOALDO COLOSIO	V.D.	
ELECTRICISTAS	V.I.	
CARROCEROS	V.I.	
MECANICOS	V.D.	
LUIS DONALDO COLOSIO	V.I.	
DAMIANA	V.D.	
BORDO DE CONTENCIÓN	V.D.	
ESTADO 30	V.I.	
MAR DE CORTEZ	V.D.	
CONSTITUYENTES	V.I.	
BLVD. FORJADORES	V.D.	
SIERRA LAS VIRGENES	V.D.	
AVENIDA DEPORTISTAS	V.I.	
LUIS DONALDO COLOSIO	V.D.	
GOMEZ FARIAS	V.D.	
CHECHEN	V.I.	
HEROES DE INDEPENDENCIA	V.D.	
SINALOA	V.I.	
JOSEFA ORTIZ DE DOMINGUEZ	V.I.	
BLVD. 5 DE FEBRERO	V.D.	
GUILLERMO PRIETO	V.I.	
TERMINAL DEGOLLADO E/ SERDAN Y G.M.O. PRIETO	TERMINA	

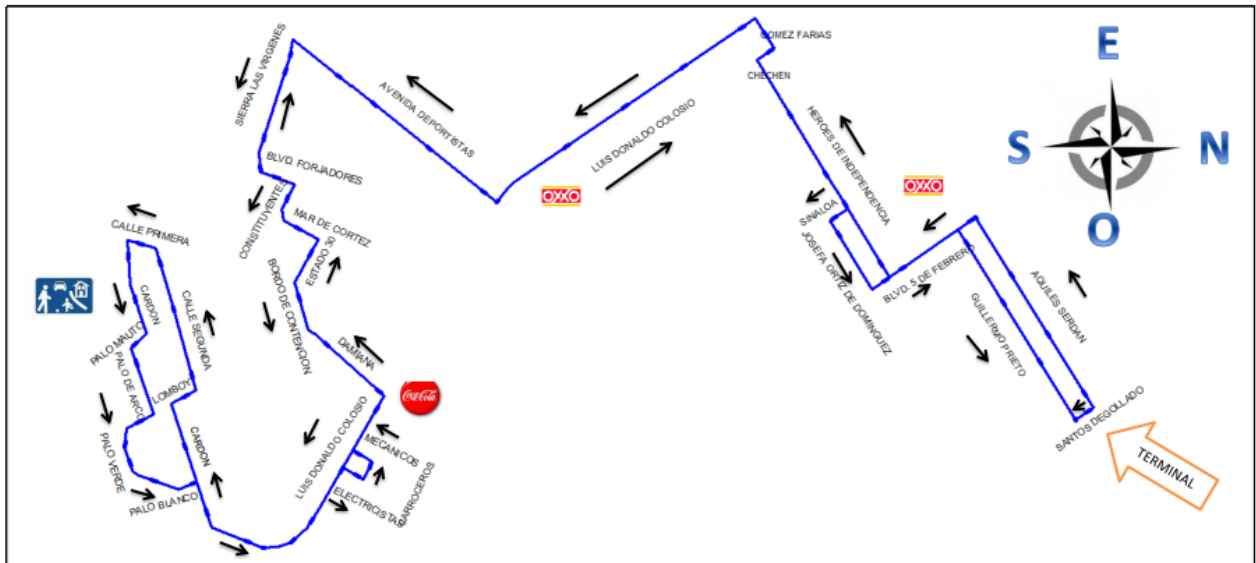
F → DE FRENTE
V.I. → VUELTA A LA IZQUIERDA
V.D. → VUELTA A LA DERECHA

COLECTIVO SALVATIERRA (AGUA ESCONDIDA – COBACH – HOSPITAL – CENTRO)

RUTA SOLICITADA

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



FICHA TECNICA

RUTA

SITIOS :

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
TERMINAL GUILLERMO PRIETO E/ ROSALES Y BRAVO	INICIO	
MELCHOR OCAMPO	V.D.	
IGNACIO RAMIREZ	V.I.	
BLVD. 5 DE FEBRERO	V.D.	
BLVD. FORJADORES	V.I.	
LUIS DONALDO COLOSIO	V.I.	
CARRETERA LOS PLANES	F	
RECORRIDO SUB/DELEGACIONES	F RETORNO F	
CARRETERA LOS PLANES	F	
LUIS DONALDO COLOSIO	V.D.	
BLVD. FORJADORES	V.I.	
BLVD. 5 DE FEBRERO	V.D.	
GUILLERMO PRIETO	V.D.	
TERMINAL GUILLERMO PRIETO E/ ROSALES Y BRAVO	TERMINA	

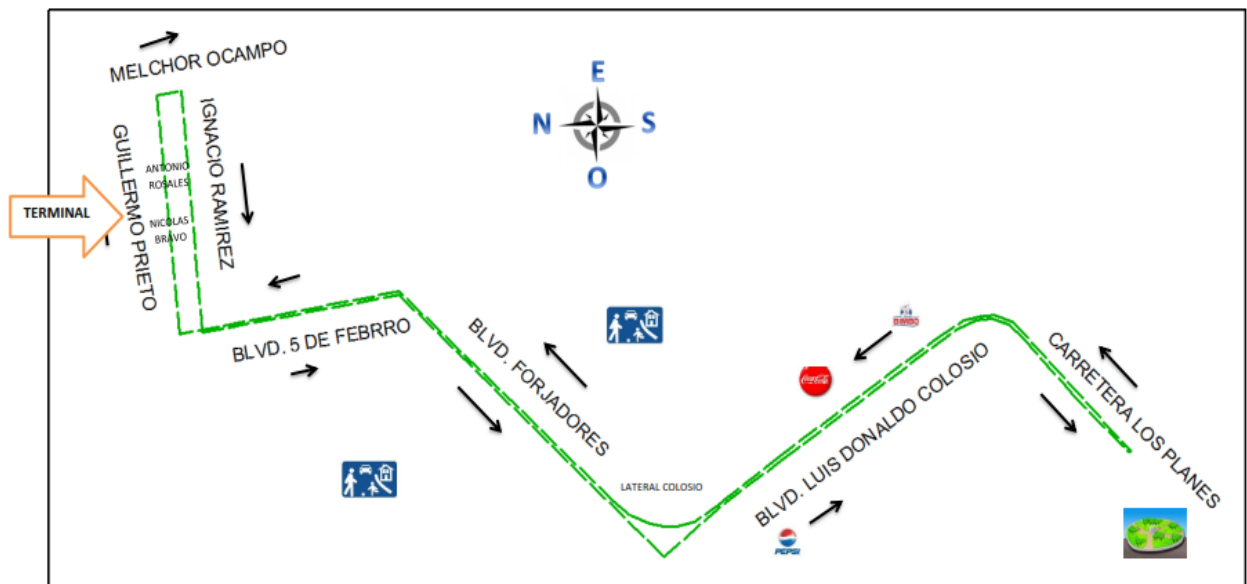
F → DE FRENTE
 V.I. → VUELTA A LA IZQUIERDA
 V.D. → VUELTA A LA DERECHA

TRANSPORTE ()

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES

RUTA



FICHA TECNICA C-17 Y 19

SITIO CALIFORNIA

RUTA SAN FERNANDO – MISIONES – DIANA LAURA

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
TERMINAL DEGOLLADO E/ REVOLUCION Y SERDAN	INICIO	
REVOLUCION	V. D.	
16 DE SEPTIEMBRE	V. D.	
FÉLIX ORTEGA	V. D.	
5 DE FEBRERO	V. I.	
BLVD. FORJADORES	V. D.	
CALLE1	V. D.	
MEXICO	V. I.	
COLIMA	V. I.	
FORJADORES	V. D.	
U.A.B.C.S.	V. D.	
FORJADORES	V. D.	
AV. UNIVERSIDAD	V. D.	
INFORMÁTICA	V. I.	
AV. STA. ANA	F	
SANTA ISABEL	V. I.	
SAN PEDRO	V. D.	
SAN AGUSTIN	V. I.	
SAN SALVADOR	V. D.	
MISION DE SANTIAGO	V. I.	
MISIONES DE COMONDÚ	V. I.	
HIMNO NACIONAL	V. D.	
ART. 9°	V. I.	
BANDERA NACIONAL	V. I.	
IGUALDAD	V. I.	
EDUCACION LAICA	V. D.	
CIRCUITO INDEPENDENCIA	V. I.	
DERECHO DE PETICION	V. I.	
AV. UNION	V. I.	
HIMNO NACIONAL	V. D.	
EDUCACION CIENTIFICA	V. I.	
ESCUDO NACIONAL	V. I.	
EDUCACION GRATUITA	V. D.	
ESCUDO NACIONAL	V. I.	
ART. 27	V. D.	
SAN GUILLERMO	V. D.	
SANTA MARTHA	V. I.	
AV. UNIVERSIDAD	V. D.	
BLVD. FORJADORES	V. I.	
U.A.B.C.S.	V. I.	
FORJADORES	V. I.	
JALISCO	V. I.	
MEXICO	V. D.	
VERACRUZ	V. D.	
FORJADORES	V. I.	
ISABEL LA CATÓLICA	F	
ROSALES	V. I.	
MARCELO RUBIO	V. D.	
N. BRAVO	V. I.	
GMO. PRIETO	V. D.	
DEGOLLADO	V. I.	
DEGOLLADO E/ REVOLUCIÓN Y SERDAN	TERMINA	

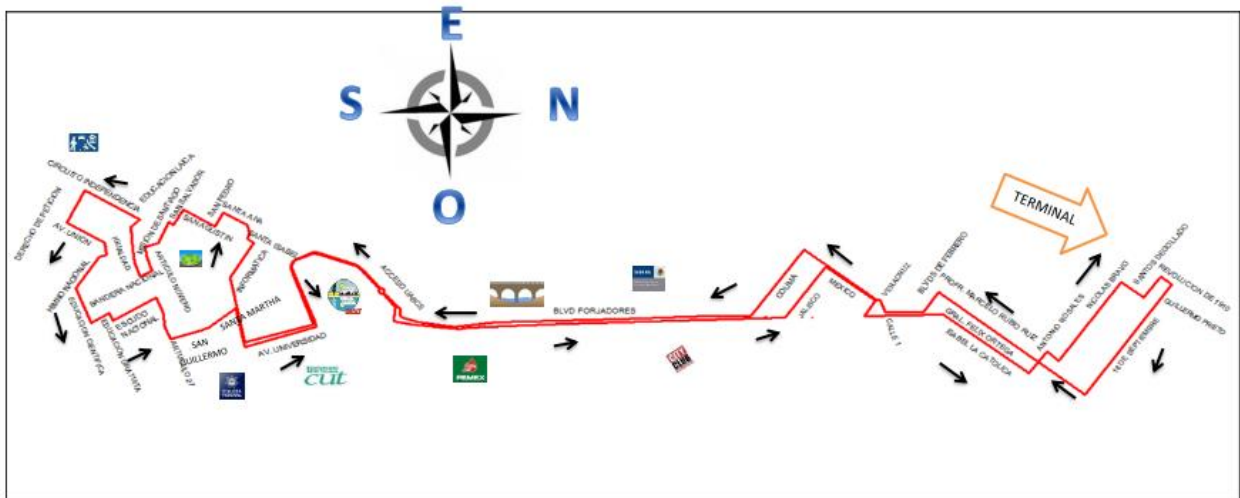
F → DE FRENTE
V.I. → VUELTA A LA IZQUIERDA
V.D. → VUELTA A LA DERECHA

COLECTIVO CALIFORNIA (SAN FERNANDO – MISIONES – DIANA LAURA)

RUTA C-17 Y 19

UNIDADES

TIEMPO DE RUTA OBSERVACIONES



FICHA TECNICA U-01 TRANSPORTE URBANO LA PAZ

RUTA.- CARDENAS – LA FUENTE – CHEDRAUI – AMPLIACION

CALLE, AVENIDA, BOULEVARD	MOVIMIENTO	OBSERVACIONES
CARDENAS	INICIO	
HEROES DEL 47	V.I.	
AYUNTAMIENTO	V.I.	
LIC. TORRE IGLESIAS	V.D.	
CABILDOS	V.I.	
JAIÑE BRAVO	V.I.	
5 DE MAYO	V.D.	
AQUILES SERDAN	V.I.	
MELCHOR OCAMPO	V.D.	
TERMINAL REVOLUCION	V.D.	
16 DE SEPTIEMBRE	V.D.	
FELIX ORTEGA	V.D.	
5 DE FEBRERO	V.I.	
BLVD. FORJADORES	V.D.	
MEXICO	V.I.	
COLIMA	V.I.	
BLVD. FORJADORES	V.I.	
UABCS	V.D.	
CARRETERA TRANSPENINSULAR	V.D.	
CALLE ORO	V.I.	
CALLE MARMOL	V.D.	
CALLE PROSPERIDAD	V.D.	
CALLE KOTAJUA	V.I.	
CALLE MANGLE	V.D.	
CALLE OPALINA	V.I.	
CALLE GRANITO	V.D.	
CALLE CAZAHUAL	V.D.	
CALLE PROSPERIDAD	V.I.	
BAHIA CONCEPCION	V.D.	
ISLA CORONADO	V.I.	
CALLE PICHILINGUE	V.D.	
CALLE DEL ARBOL	V.I.	
CALLE DEL ARROYO	V.I.	
CALLE DEL MAR	V.I.	
CALLE DEL HUERTO	V.D.	
CALLE DEL VIENTO	RETORNO	
CALLE DEL ARROYO	V.I.	
CALLE DE LA FUENTE	V.I.	
CARRETERA TRANSPENINSULAR	V.D.	
AVENIDA CAMINO REAL	V.I.	
CALLE OCRE	V.D.	
DE LA HACIENDA	V.I.	
CALLE SALMON	V.I.	
AVENIDA CAMINO REAL	V.I.	
CARRETERA TRANSPENINSULAR	V.I.	
ACCESO UNIVERSIDAD UTPL	F – RETORNO – F	
CARRETERA TRANSPENINSULAR	V.D.	
UABCS	V.I.	
BLVD. FORJADORES	V.I.	
JALISCO	V.I.	
MEXICO	V.D.	
VERACRUZ	V.D.	
BLVD. FORJADORES	F	
ISABEL LA CATOLICA	V.D.	
ANTONIO ROSALES	V.I.	
MARCELO RUBIO	V.D.	
NICOLAS BRAVO	V.I.	
TERMINAL REVOLUCION	V.D.	
INDEPENDENCIA	V.I.	
ALVARO OREGON	V.I.	
16 DE SEPTIEMBRE	V.D.	
GUILLERMO PRIETO	V.I.	
5 DE MAYO	V.D.	
MAZA DE JUAREZ	V.I.	
CONSTITUCION	V.D.	
MAURICIO CASTRO	V.I.	
PEDRO ALTAMIRANO	V.D.	
CLODOMIRO COTA	V.D.	
CONSTITUCION	V.D.	
MUNICIPIO LIBRE	V.D.	
LIC. TORRE IGLESIA	V.D.	
CONCEJALES	V.I.	
CARDENAS	FINAL	

F → DE FRENTE
V.I. → VUELTA A LA IZQUIERDA
V.D. → VUELTA A LA DERECHA

TRANSPORTE URBANO LA PAZ (AMPLIACION)

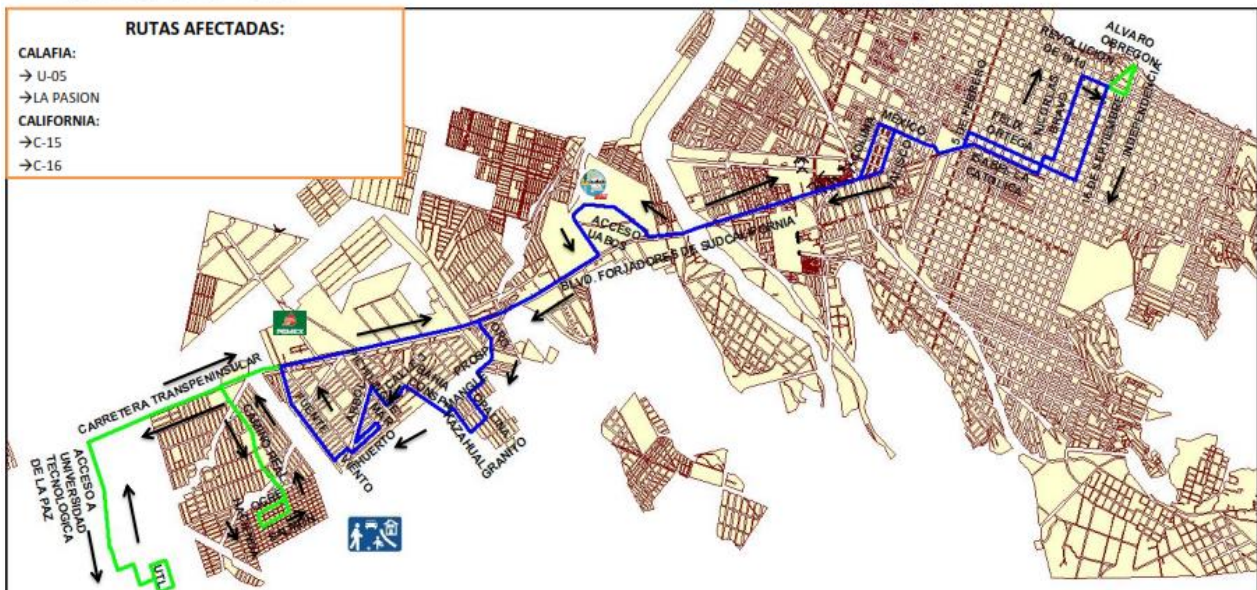
UNIDADES

OBSERVACIONES

RUTA U-01

RUTAS AFECTADAS:

- CALAFIA:
- U-05
- LA PASION
- CALIFORNIA:
- C-15
- C-16



REVISIÓN DE RUTAS ACTIVAS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO Y COLECTIVO DE LA PAZ

RUTAS QUE ESTAN LABORANDO DE MANERA NORMAL EN LOS PARADEROS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO Y URBANO DE LA PAZ.

C-01	C-02	C-03	C-04	C-05	C-06	C-07	C-08	C-09	C-10
C-11	C-12	C-13	C-14	C-15	C-16	C-17	C-18	C-19	C-20
C-21	C-22	C-23	C-24	C-25	C-26	C-27	C-28	C-29	C-30
C-31	C-32	C-33	C-34	C-35	C-36	C-37	C-38	C-39	C-40
C-41	C-42	C-43	C-44	C-45	C-46	C-47	C-48	C-49	C-50
C-51	C-52	C-53	C-54	C-55	C-56	C-57	C-58	C-59	C-60
C-61	C-62	C-63	C-64	C-65	C-66	C-67	C-68	C-69	

U-01	U-02	U-03	U-04	U-05	U-06	U-07	U-08	U-09	U-10
U-11	U-12								

S-01	S-02	S-03	S-04						
------	------	------	------	--	--	--	--	--	--

6.2. Análisis de vialidades, principales y secundarias.

Después de recorrer prácticamente todas las rutas que se encuentran operando del sistema de transporte urbano y colectivo de la ciudad de La Paz, se procedió a realizar la videograbación de cada una de ellas con la finalidad de que la autoridad de transporte y vialidad, e instancias de planeación y obras públicas, puedan observar al detalle cada uno de los tramos de avenidas y calles por donde transitan las unidades del sistema de transporte urbano y colectivo.

Cabe destacar que dichos archivos son entregados de manera digitalizada en el USB de trabajo que a partir de la fecha es propiedad de la Dirección Municipal de Transporte y Vialidad del Municipio de La Paz, B.C.S.



En cada uno de los videos se pueden observar, número de topes, paraderos, vialidades pavimentadas, vialidades principales, vialidades secundarias y alimentadoras, semáforos, altos de cortesía, calles y avenidas en donde se hacen nudos viales conflictivos, calles de terracería, transito de unidades por carreteras, ascenso y descenso de usuarios del sistema de transporte.

Contaminación de unidades, tráfico vehicular, tiempos de duración real de las rutas de transporte, transito por escuelas, centros comerciales, lugares de esparcimiento, instituciones de gobierno entre otros. Velocidad de conducción de las unidades de transporte público de transporte en las modalidades de transporte urbano y colectivo, calidad del servicio, demanda y oferta del servicio en horas pico y no pico, deficiencias en la prestación del mismo, aglomeración de pasaje en las unidades.

Incidencia en el tráfico de las principales avenidas de la ciudad de La Paz, tiempos de duración de las luz verde y roja en los semáforos, lugares de mayor demanda del servicio en los paraderos de mayor afluencia del servicio en las diferentes rutas alimentadoras del transporte.



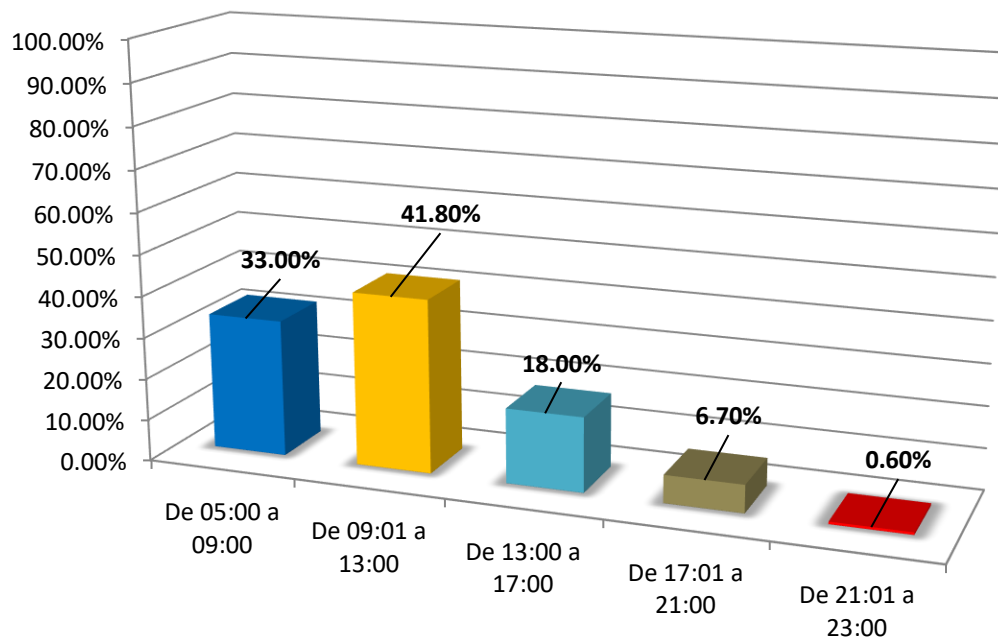
6.3. Monitoreo de rutas.

Horarios del inicio de los monitoreos en la ruta.

HORARIOS DE INICIO DE LOS MONITOREOS
LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Modalidad de la unidad monitoreada		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
De 05:00 a 09:00	34.7%	25.0%	33.0%
De 09:01 a 13:00	44.0%	31.5%	41.8%
De 13:01 a 17:00	16.3%	26.1%	18.0%
De 17:01 a 21:00	4.7%	16.3%	6.7%
De 21:01 a 23:00	0.5%	1.1%	0.6%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE MONITOREO DE RUTAS



	De 05:00 a 09:00	De 09:01 a 13:00	De 13:00 a 17:00	De 17:01 a 21:00	De 21:01 a 23:00
■ LA PAZ	33.00%	41.80%	18.00%	6.70%	0.60%

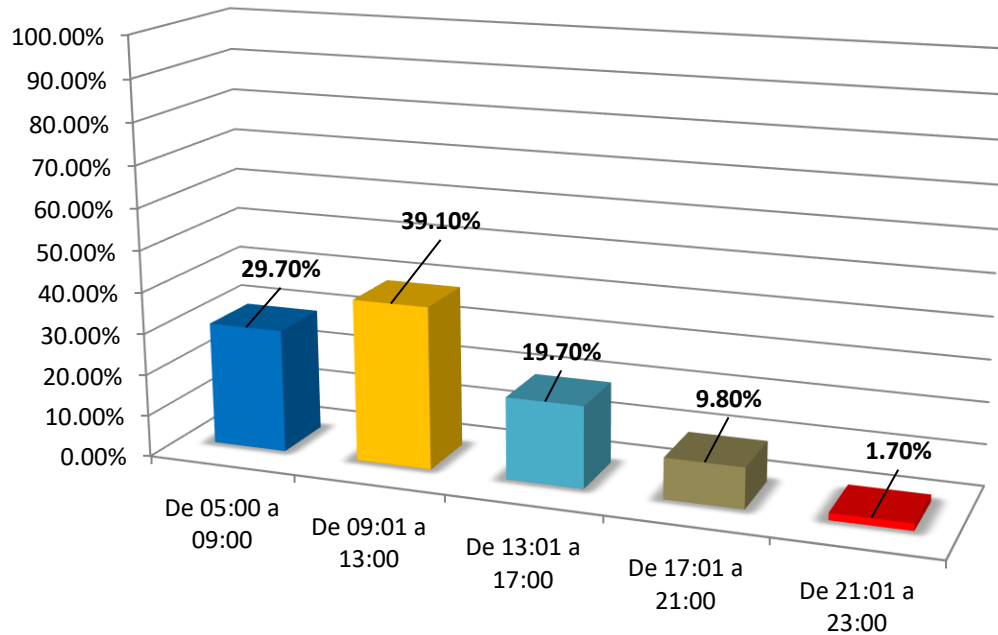
Los diferentes **HORARIOS DE INICIO DE LAS RUTAS** que fueron monitoreadas las unidades fueron desde las **05:00 am**, hasta las **23:00 horas** que concluye la última vuelta, el horario con mayor frecuencia fue el de **09:01 a 13:00 horas** con el **41.80%**, en segundo lugar, tenemos el horario de **05:00 a 09:00** con el **33.0%** y el tercer lugar el horario de las **13:01 a 17:00 horas**.

Horarios de finalización de los monitoreos en la ruta.

**HORARIOS DE INICIO DE LOS MONITOREOS
LA PAZ, B.C.S.**

Conceptos	Modalidad de la unidad monitoreada		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
De 05:00 a 09:00	31.6%	20.7%	29.7%
De 09:01 a 13:00	41.4%	28.3%	39.1%
De 13:01 a 17:00	18.1%	27.2%	19.7%
De 17:01 a 21:00	7.9%	18.5%	9.8%
De 21:01 a 23:00	0.9%	5.4%	1.7%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE MONITOREO DE RUTAS



	De 05:00 a 09:00	De 09:01 a 13:00	De 13:01 a 17:00	De 17:01 a 21:00	De 21:01 a 23:00
■ LA PAZ	29.70%	39.10%	19.70%	9.80%	1.70%

Los diferentes **HORARIOS DE TÉRMINO DE LA RUTA** que fueron monitoreadas las unidades fueron desde las **05:00 am**, hasta las **23:00 horas** que concluye la última vuelta, el horario con mayor frecuencia fue el de **09:01 a 13:00 horas** con el **39.1%**, en segundo lugar, tenemos el horario de **05:00 a 09:00** con el **29.7%** y el tercer lugar el horario de las **13:01 a 17:00 horas**.

Número de las rutas monitoreadas.

NÚMERO DE LAS RUTAS MONITOREADAS
LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Modalidad de la unidad monitoreada		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
1	1.6%		1.3%
2	0.2%		0.2%
3	2.3%	1.1%	2.1%
4	0.9%	2.2%	1.1%
5	0.5%		0.4%
6	0.9%		0.8%
8		2.2%	0.4%
9	0.2%	1.1%	0.4%
10	0.2%	2.2%	0.6%
11	0.2%		0.2%
12	0.2%		0.2%
14	3.5%		2.9%
16	0.5%	1.1%	0.6%
17	0.5%		0.4%
18	0.2%		0.2%
19	0.7%		0.6%
20	1.4%	2.2%	1.5%
21	0.2%		0.2%
22		4.3%	0.8%
23		1.1%	0.2%
26	0.2%		0.2%
28	0.7%		0.6%
29	0.9%		0.8%
30	2.1%	1.1%	1.9%
31	1.4%	1.1%	1.3%
32	0.7%		0.6%
33	0.5%		0.4%
34	4.7%		3.8%
35	5.3%		4.4%
36	6.3%	1.1%	5.4%

37	0.9%		0.8%
38	3.5%		2.9%
39	2.3%		1.9%
40	0.9%		0.8%
41	0.5%		0.4%
43	3.7%		3.1%
46	2.6%	1.1%	2.3%
49	3.0%		2.5%
50	0.7%		0.6%
52	0.9%		0.8%
53	4.4%		3.6%
54	3.0%		2.5%
55	1.9%		1.5%
56	5.3%		4.4%
57	2.6%		2.1%
59	0.2%		0.2%
60	0.7%		0.6%
62	0.5%		0.4%
63	0.9%		0.8%
64	0.5%		0.4%
66	0.5%		0.4%
68	0.2%		0.2%
No se identifica	12.6%	64.1%	21.6%
Miramar	0.5%	5.4%	1.3%
El Progreso	0.2%	3.3%	0.8%
Cabildo	0.2%		0.2%
El Panteón	0.9%		0.8%
Civilizadores	0.2%		0.2%
Periférica	0.9%		0.8%
Seguro Viejo	0.2%		0.2%
5 de mayo	0.7%	1.1%	0.8%
Virreyes	0.7%		0.6%
Soriana	0.5%		0.4%
Roma	0.5%		0.4%
Guadalupe Victoria	0.2%		0.2%

Padre Kino	0.2%		0.2%
S.C.T.	0.2%		0.2%
Loma Linda	0.2%		0.2%
Márquez de León	0.5%		0.4%
Península Sur	0.2%		0.2%
Pitahaya	0.5%		0.4%
Alta Tensión	0.2%		0.2%
Ayuntamiento	0.2%		0.2%
El Pedregal	0.9%	2.2%	1.1%
La Fuente		1.1%	0.2%
IMSS		1.1%	0.2%
Lázaro Cárdenas	0.2%		0.2%
Colina de la Cruz	0.2%		0.2%
8 de octubre	0.5%		0.4%
CET-MAR	0.2%		0.2%
Guelatao	0.2%		0.2%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE MONITOREO DE RUTAS

Se lograron monitorear al azar un gran número de rutas que se encuentran autorizadas en la ciudad de La Paz, en donde el personal monitorista seleccionaba en los diferentes paraderos y en diferentes horarios las unidades tanto del servicio público de transporte urbano, como el colectivo, se tuvo una **brigada de 10 personas**, cada brigada fue supervisada por un coordinador responsable.

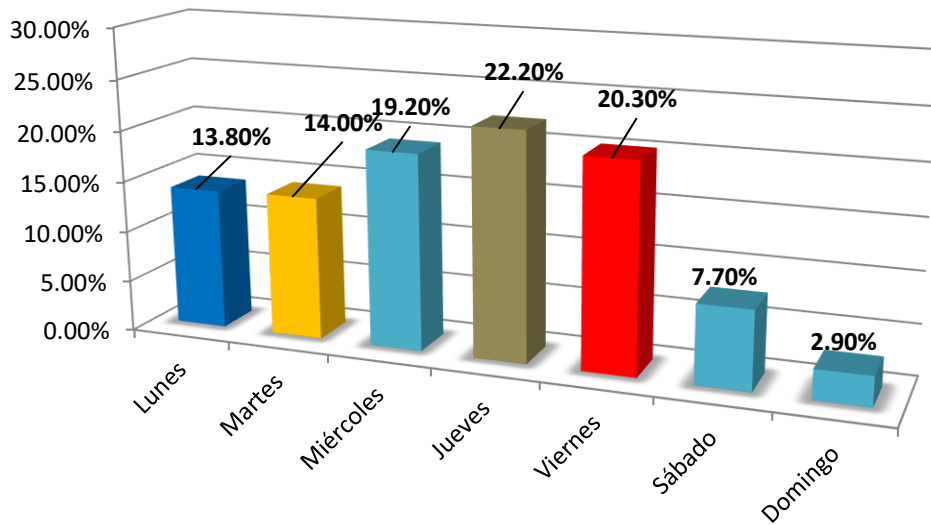


Días de la semana monitoreados.

DÍAS DE LA SEMANA MONITOREADOS
LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Modalidad de la unidad monitoreada		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Lunes	13.5%	15.2%	13.8%
Martes	13.3%	17.4%	14.0%
Miércoles	18.8%	20.7%	19.2%
Jueves	23.5%	16.3%	22.2%
Viernes	19.5%	23.9%	20.3%
Sábado	7.9%	6.5%	7.7%
Domingo	3.5%		2.9%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE MONITOREO DE RUTAS



	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
■ LA PAZ	13.80%	14.00%	19.20%	22.20%	20.30%	7.70%	2.90%

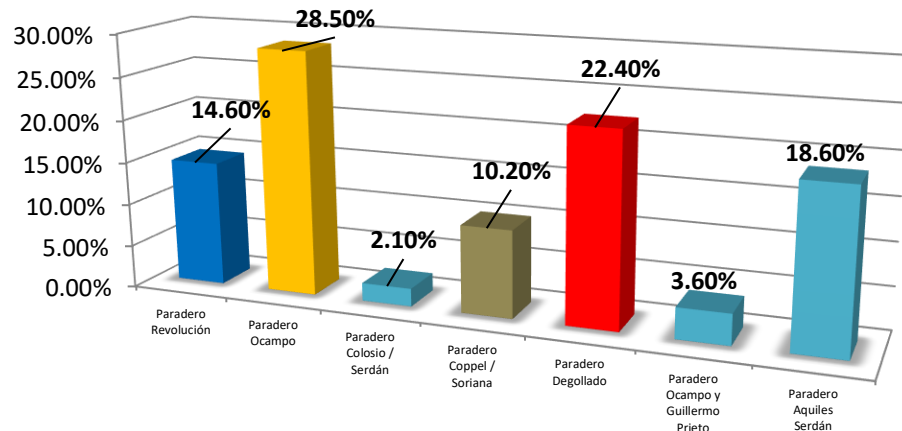
Existió un equilibrio entre los diferentes días de la semana monitoreados, se tuvo la oportunidad de recorrer en los diferentes horarios, paraderos, rutas y días de la semana hasta lograr levantar un total de **522 formatos** debidamente llenados, es decir, el personal de **MFT Transportes** realizó un total de **522 vueltas completas** en las diferentes rutas.

Paraderos inicio rutas monitoreados.

**PARADEROS MONITOREADOS
LA PAZ, B.C.S.**

Conceptos	Modalidad de la unidad monitoreada		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Paradero Revolución	2.8%	69.6%	14.6%
Paradero Ocampo	34.4%	1.1%	28.5%
Paradero Colosio / Serdán	2.6%		2.1%
Paradero Coppel / Soriana	11.9%	2.2%	10.2%
Paradero Degollado	27.0%	1.1%	22.4%
Paradero Ocampo y Guillermo Prieto		20.7%	3.6%
Paradero Aquiles Serdán	21.4%	5.4%	18.6%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE MONITOREO DE RUTAS



	Paradero Revolución	Paradero Ocampo	Paradero Colosio / Serdán	Paradero Coppel / Soriana	Paradero Degollado	Paradero Ocampo y Guillermo Prieto	Paradero Aquiles Serdán
■ LA PAZ	14.60%	28.50%	2.10%	10.20%	22.40%	3.60%	18.60%

De la misma manera, se distribuyeron los monitoristas en los diferentes paraderos de la ciudad, de acuerdo con el número de unidades que circulan por dichos lugares, se monitorearon unidades de los paraderos Revolución, Ocampo, Colosio, Coppel Soriana, Ocampo y Guillermo Prieto y Aquiles Serdán.

Agrupaciones Monitoreadas.

AGRUPACIONES MONITOREADAS LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Modalidad de la unidad monitoreada		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Transporte Urbano de La Paz		72.8%	12.8%
Estrella	8.4%		6.9%
Salvatierra	7.0%		5.7%
Unión Modelo	15.8%		13.0%
Guaycura	14.7%		12.1%
Flecha Roja	3.7%		3.1%
Cimarrón	2.3%		1.9%
Magisterial	1.2%		1.0%
Correcaminos	2.1%		1.7%
Triangulo Verde	10.5%		8.6%
Coromuel	10.2%		8.4%
Victoria	4.9%		4.0%
Pacífico	2.8%		2.3%
California	5.8%		4.8%
Unión Única	9.5%		7.9%
Pioneros del Centenario		21.7%	3.8%
La Paz	0.9%		0.8%
Transporte Urbano Calafia		5.4%	1.0%
San Rafael	0.2%		0.2%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE MONITOREO DE RUTAS

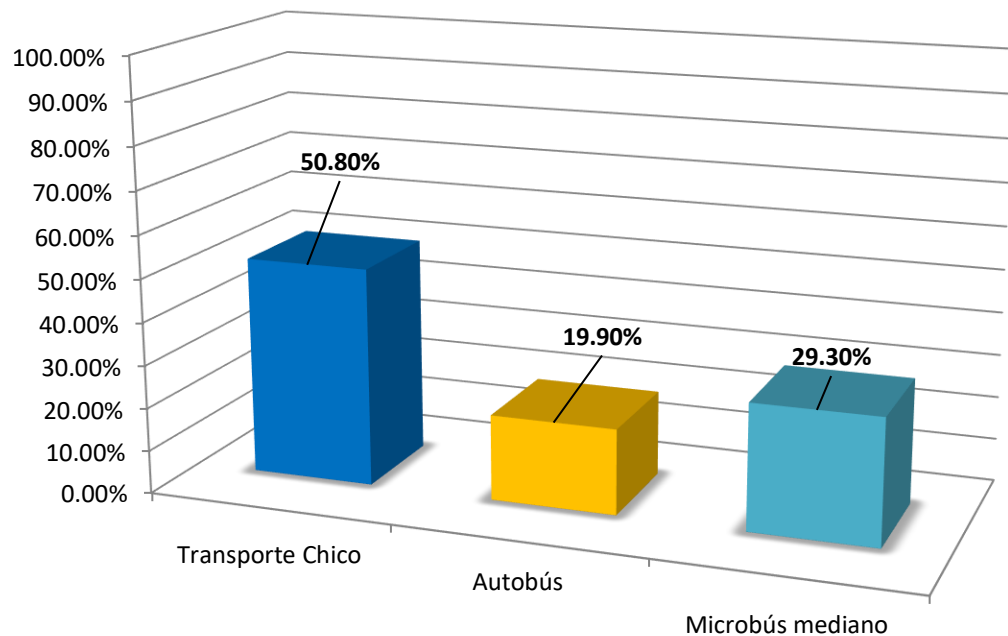
Al azar se monitorearon un total de 19 agrupaciones entre las modalidades de transporte urbano, sub-urbano y colectivo de la ciudad de La Paz, los monitoristas todos los días eran cambiados paraderos y de horarios, con la finalidad de garantizar el manejo de la metodología para que todas las unidades tuvieran las mismas posibilidades de ser monitoreadas en el estudio técnico para determinar las tarifas del transporte de pasaje.

Tipo de unidad monitoreada

TIPO DE UNIDAD MONITOREADA
LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Modalidad de la unidad monitoreada		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Transporte Chico	60.7%	4.3%	50.8%
Autobús	4.2%	93.5%	19.9%
Microbús mediano	35.1%	2.2%	29.3%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE MONITOREO DE RUTAS



	Transporte Chico	Autobús	Microbús mediano
■ LA PAZ	50.80%	19.90%	29.30%

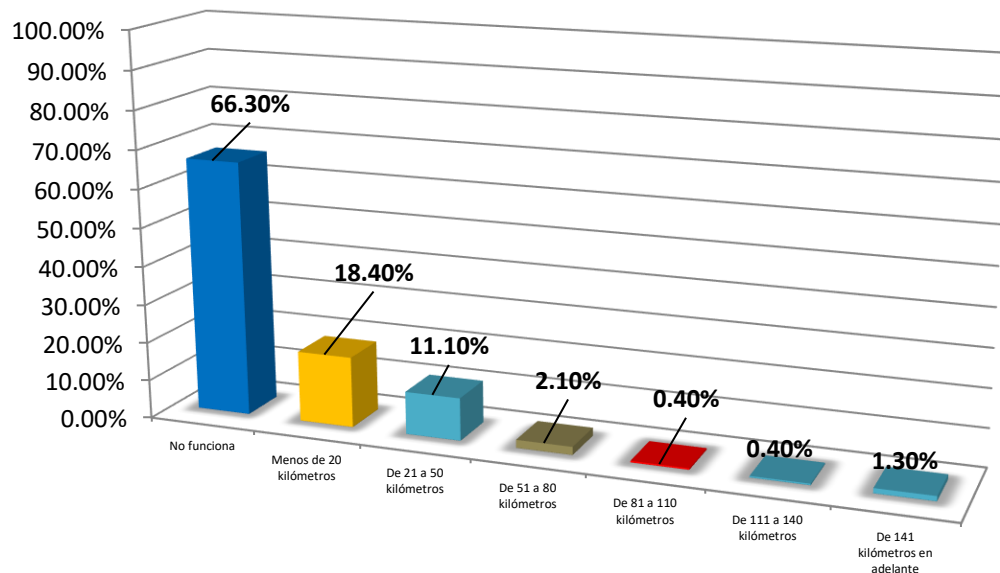
El TIPO DE UNIDAD que más se monitorearon fueron las calificadas como transporte chico, con el **50.8%**, en el caso de los autobuses les correspondió el **19.9%**, en donde se realizó el conteo del pasaje en sus diferentes segmentos, como son estudiantes, general, adulto mayor, discapacitados, niños que no pagan boleto, lugares de interés público por donde pasa la ruta, escuelas, uso del celular, entrega de boletos y niveles de la música, en tercer lugar, tenemos microbús mediano con el **29.3%**.

Kilometraje recorrido en las rutas.

KILOMETRAJE RECORRIDO EN LAS RUTAS LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Modalidad de la unidad monitoreada		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
No funciona	73.3%	33.7%	66.3%
Menos de 20 kilómetros	16.0%	29.3%	18.4%
De 21 a 50 kilómetros	7.7%	27.2%	11.1%
De 51 a 80 kilómetros	1.4%	5.4%	2.1%
De 81 a 110 kilómetros	0.5%		0.4%
De 111 a 140 kilómetros	0.2%	1.1%	0.4%
De 141 kilómetros en adelante	0.9%	3.3%	1.3%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE MONITOREO DE RUTAS



	No funciona	Menos de 20 kilómetros	De 21 a 50 kilómetros	De 51 a 80 kilómetros	De 81 a 110 kilómetros	De 111 a 140 kilómetros	De 141 kilómetros en adelante
■ LA PAZ	66.30%	18.40%	11.10%	2.10%	0.40%	0.40%	1.30%

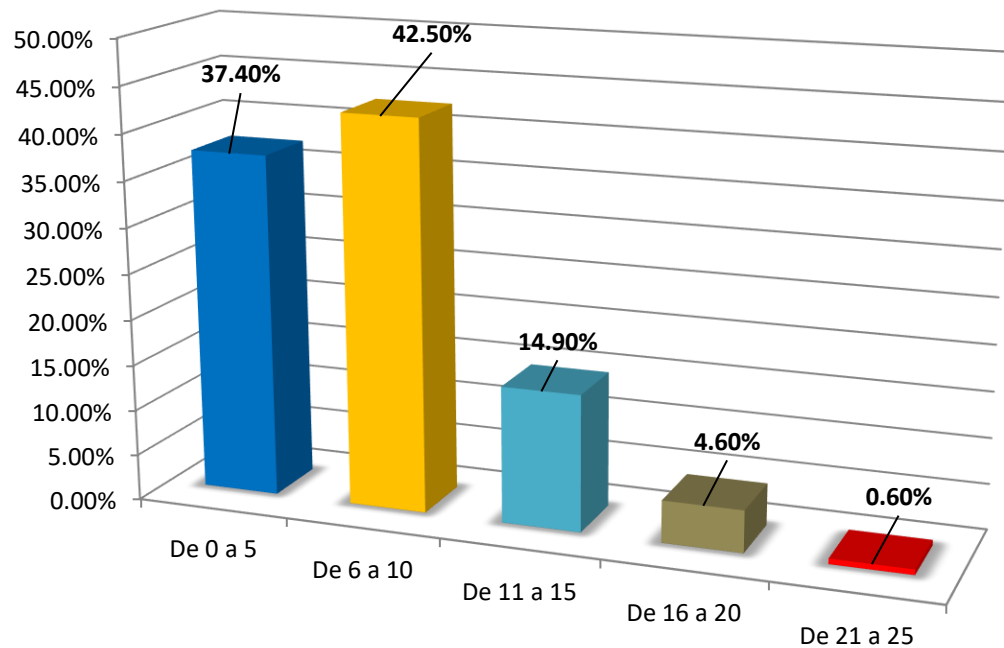
Desafortunadamente la mayoría de los odómetros o contadores del kilometraje de las unidades no funcionan, pero tenemos rutas que van desde los 20 kilómetros a unas que logran abarcan más de 141 kilómetros de distancia, con una duración de más de dos horas de la ruta, por cada unidad que están trabajando.

Centro comerciales, lugares de interés público por donde pasa la ruta.

**LUGARES DE INTERÉS PÚBLICO
LA PAZ, B.C.S.**

Conceptos	Modalidad de la unidad monitoreada		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
De 0 a 5	37.7%	35.9%	37.4%
De 6 a 10	42.3%	43.5%	42.5%
De 11 a 15	15.6%	12.0%	14.9%
De 16 a 20	3.7%	8.7%	4.6%
De 21 a 25	0.7%		0.6%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE MONITOREO DE RUTAS



	De 0 a 5	De 6 a 10	De 11 a 15	De 16 a 20	De 21 a 25
■ LA PAZ	37.40%	42.50%	14.90%	4.60%	0.60%

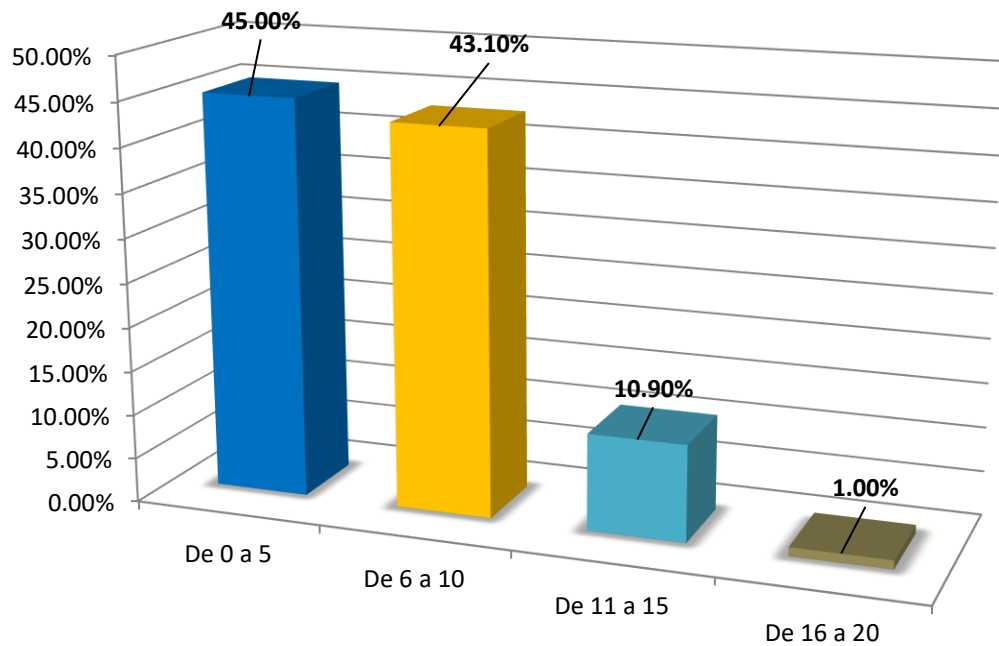
La frecuencia con mayor repetición fue la escala de **6 a 10 centros comerciales, edificios públicos o lugares de interés público** con el **42.5%**, en segundo lugar, el segmento de **0 a 5** con el **37.4%**.

Conteo de Escuelas por donde pasa la ruta.

ESCUELAS POR DONDE TRANSITA LA RUTA LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Modalidad de la unidad monitoreada		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
De 0 a 5	47.4%	33.7%	45.0%
De 6 a 10	40.7%	54.3%	43.1%
De 11 a 15	11.2%	9.8%	10.9%
De 16 a 20	0.7%	2.2%	1.0%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE MONITOREO DE RUTAS



	De 0 a 5	De 6 a 10	De 11 a 15	De 16 a 20
■ LA PAZ	45.00%	43.10%	10.90%	1.00%

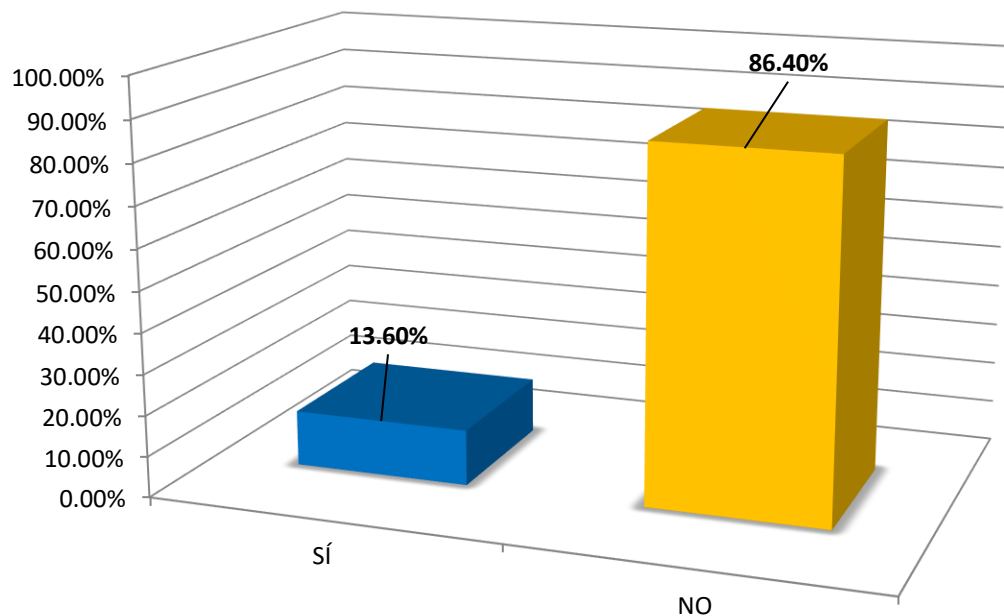
La frecuencia con mayor repetición fue la escala de **0 a 5 escuelas** con el **45.0%**, en segundo lugar, el segmento de **6 a 10 con el 43.1%**, en tercer lugar, el segmento de **11 a 15 con el 10.9%** de escuelas por donde transita la ruta.

Observación de entrega de boletos al usuario.

OBSERVACIÓN DE ENTREGA DE BOLETOS AL USUARIOS
LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Modalidad de la unidad monitoreada		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Sí	2.1%	67.4%	13.6%
No	97.9%	32.6%	86.4%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE MONITOREO DE RUTAS



	SÍ	NO
■ LA PAPZ	13.60%	86.40%

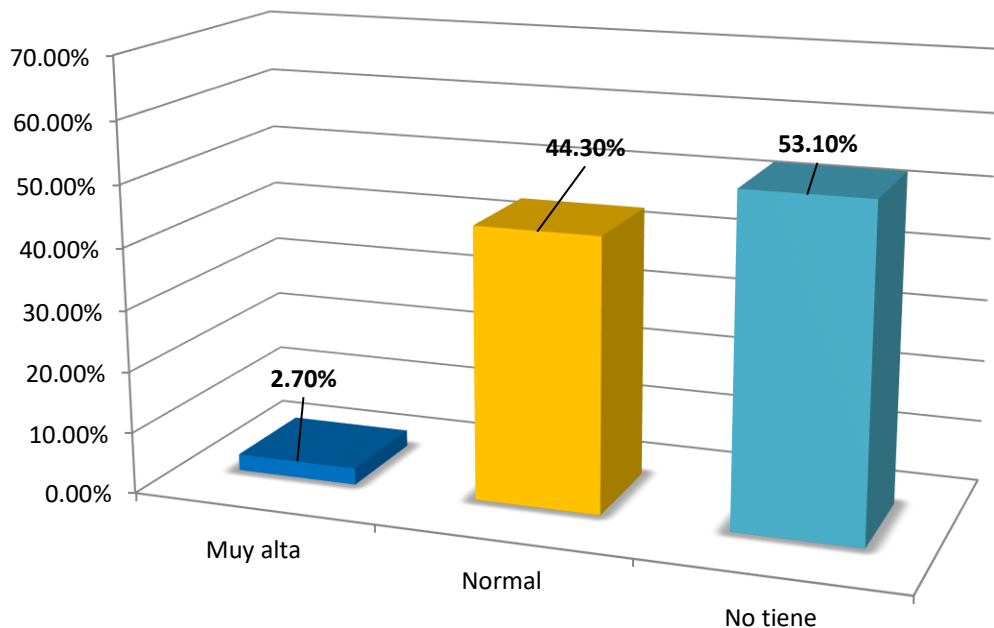
Existe un alto porcentaje de conductores que **NO ENTREGAN BOLETOS** a los usuarios con el **86.4%**, lo cual no debe de suceder, que como sabemos en muchos de los casos las empresas aseguradoras, exigen la entrega de un boleto como comprobante de que la persona lesionada en caso de un accidente demuestre que estaba a bordo de la unidad al momento de suscitarse un percance automovilístico, se les debe de exigir a todas las agrupaciones que cumplan con esta obligatoriedad establecida en la Ley de Transporte para el Estado de Baja California Sur y su reglamento respectivo.

Calificación del nivel de la música a bordo de la unidad.

NIVELES DE LA MÚSICA
LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Modalidad de la unidad monitoreada		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Muy alta	3.3%		2.7%
Normal	45.8%	37.0%	44.3%
No tiene	50.9%	63.0%	53.1%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE MONITOREO DE RUTAS



	Muy alta	Normal	No tiene
■ LA PAZ	2.70%	44.30%	53.10%

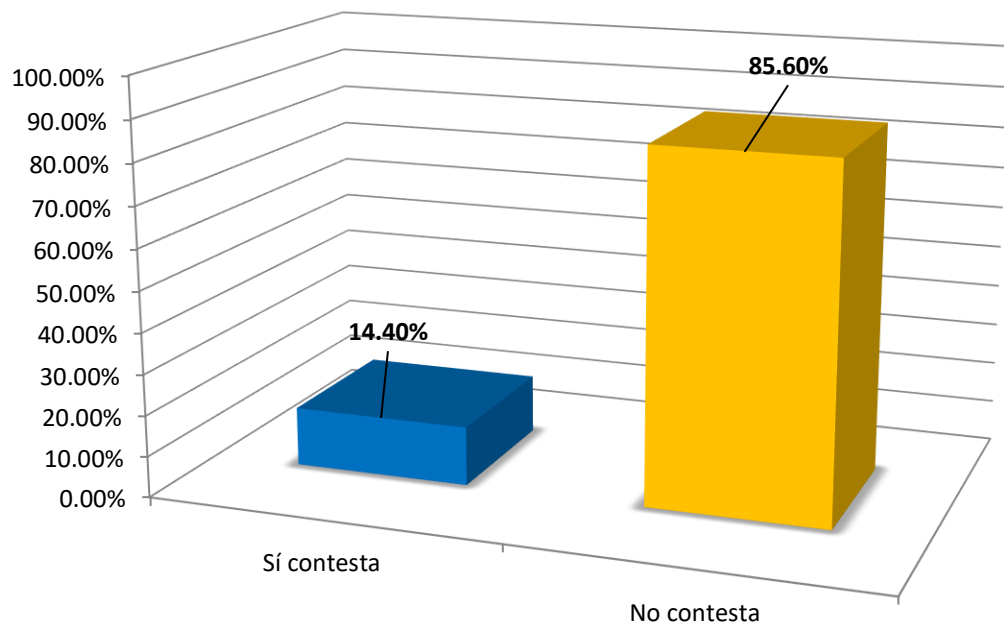
La mayoría de las unidades no cuentan con sistemas de sonido para escuchar música en el trayecto de las rutas, pero si tenemos un **2.7%** de unidades que los niveles de sonido que escuchan la música a bordo de las unidades son calificados como muy alto, y un **44.3%** de las unidades el nivel de sonido de la música es calificada como normal.

Observación si se contesta el celular por parte del chofer al conducir la unidad.

**USO DEL CELULAR AL CONDUCIR POR PARTE DEL CHOFER
LA PAZ, B.C.S.**

Conceptos	Modalidad de la unidad monitoreada		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Sí contesta	13.3%	19.6%	14.4%
No contesta	86.7%	80.4%	85.6%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE MONITOREO DE RUTAS



	Sí contesta	No contesta
■ LA PAZ	14.40%	85.60%

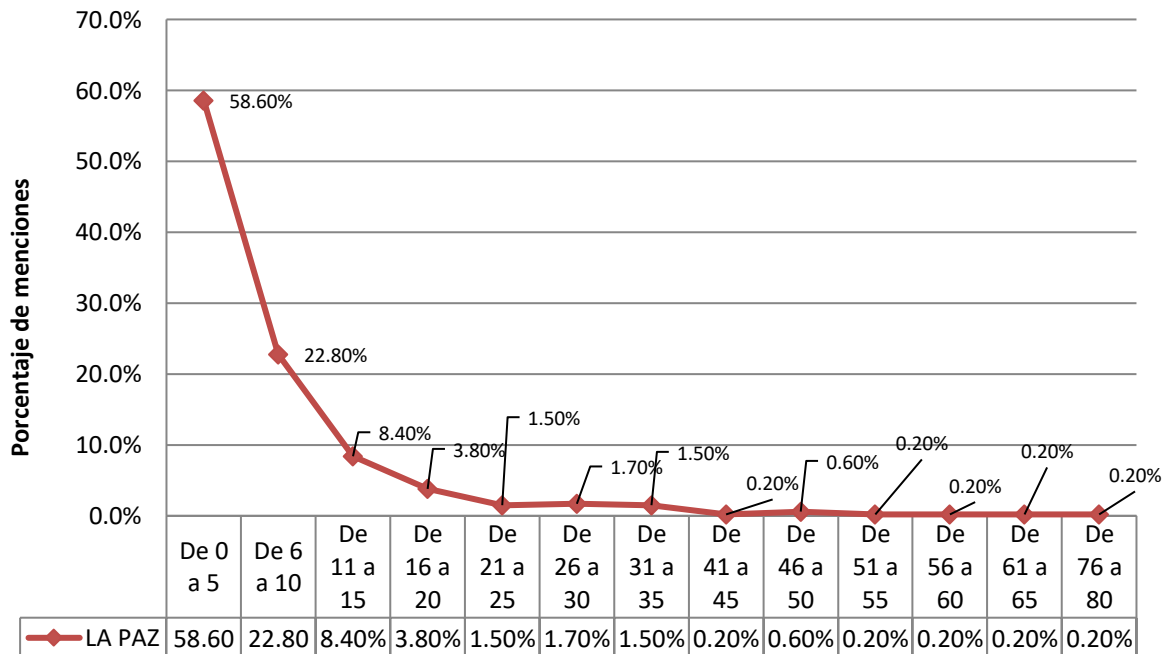
Existe un alto porcentaje de conductores que no contestaron su celular al momento de que se realizaba el monitoreo con el **85.6%**, cabe destacar que ellos no sabían lo que estábamos observando además de alguna información que se les solicitaba por obvias razones como fueron, odómetro, ruta, agrupación, permiso para abordar la unidad y contar el pasaje, pero existe todavía una práctica de un **14.4% de los choferes de ir contestando los celulares** y peor aún algunos van enviando textos a la hora de conducir las unidades.

Conteo del pasaje ESTUDIANTE.

CONTEO DEL PASAJE ESTUDIANTE EN PORCENTAJE
LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Modalidad de la unidad monitoreada		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
De 0 a 5	63.0%	38.0%	58.6%
De 6 a 10	22.6%	23.9%	22.8%
De 11 a 15	6.7%	16.3%	8.4%
De 16 a 20	3.5%	5.4%	3.8%
De 21 a 25	0.9%	4.3%	1.5%
De 26 a 30	1.4%	3.3%	1.7%
De 31 a 35	0.9%	4.3%	1.5%
De 41 a 45		1.1%	0.2%
De 46 a 50		3.3%	0.6%
De 51 a 55	0.2%		0.2%
De 56 a 60	0.2%		0.2%
De 61 a 65	0.2%		0.2%
De 76 a 80	0.2%		0.2%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE MONITOREO DE RUTAS



CONTEO DEL PASAJE ESTUDIANTE
LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Modalidad de la unidad monitoreada		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
De 0 a 5	271	35	306
De 6 a 10	97	22	119
De 11 a 15	29	15	44
De 16 a 20	15	5	20
De 21 a 25	4	4	8
De 26 a 30	6	3	9
De 31 a 35	4	4	8
De 41 a 45	0	1	1
De 46 a 50	0	3	3
De 51 a 55	1	0	1
De 56 a 60	1	0	1
De 61 a 65	1	0	1
De 76 a 80	1	0	1
Total	430	92	522

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE MONITOREO DE RUTAS

Como se puede observar la modalidad de pasaje que más ocasiones movilizó estudiantes es el transporte colectivo **que en 271 ocasiones** movilizó un rango de **0 a 5 estudiantes**, en los diferentes periodos del monitoreo, si tomamos como un máximo de ingresos el rango de 5 estudiantes por vuelta en una ruta se pueden generar un ingreso de **\$25.00**, pero también tenemos rutas que pueden generar un ingreso de **76 a 80 estudiantes** obteniendo la cantidad de **\$400.00 por vuelta**, es importante considerar que en este segmento y al momento de realizar los monitoreos se realizó un periodo en vacaciones de una semana y una semana de regreso a clases.

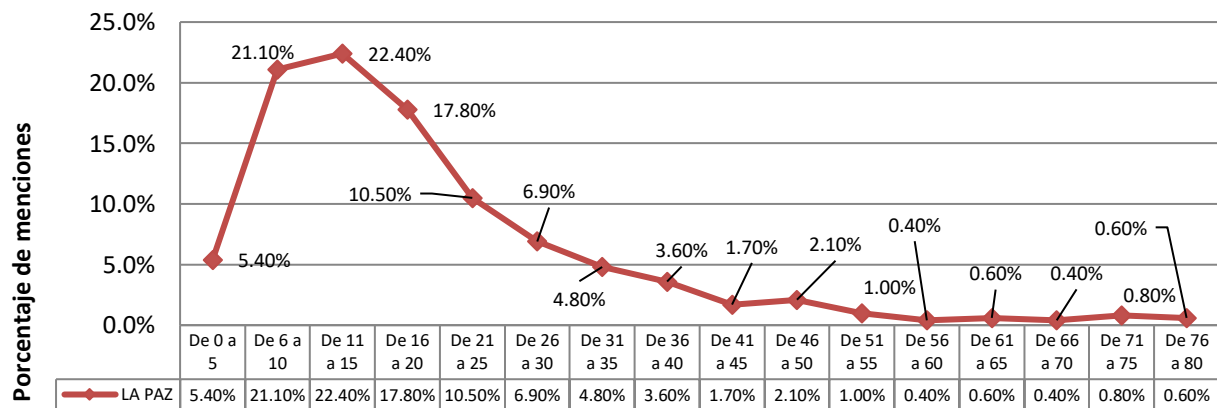
Conteo del pasaje GENERAL.

CONTEO DEL PASAJE GENERAL EN PORCENTAJE LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Modalidad de la unidad monitoreada		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
De 0 a 5	6.3%	1.1%	5.4%
De 6 a 10	23.0%	12.0%	21.1%
De 11 a 15	24.9%	10.9%	22.4%
De 16 a 20	17.7%	18.5%	17.8%
De 21 a 25	11.2%	7.6%	10.5%
De 26 a 30	6.3%	9.8%	6.9%
De 31 a 35	4.4%	6.5%	4.8%
De 36 a 40	2.3%	9.8%	3.6%
De 41 a 45	0.9%	5.4%	1.7%
De 46 a 50	0.7%	8.7%	2.1%
De 51 a 55	1.2%		1.0%
De 56 a 60		2.2%	0.4%
De 61 a 65	0.2%	2.2%	0.6%
De 66 a 70	0.2%	1.1%	0.4%
De 71 a 75	0.5%	2.2%	0.8%
De 76 a 80	0.2%	2.2%	0.6%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE MONITOREO DE RUTAS

El rango de conteo de pasaje del tipo general, que más veces fue contabilizado fue el de **11 a 15 personas** por vuelta con el **22.4%**, seguido del rango de **6 a 10 personas** con el **21.1%**, en tercer lugar, tenemos el rango que va de **16 a 20 personas** con el **17.8%**, finalmente tenemos al rango de conteo que va de **21 a 25 personas** con el **10.5%**.



**CONTEO DEL PASAJE GENERAL
LA PAZ, B.C.S.**

Conceptos	Modalidad de la unidad monitoreada		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
De 0 a 5	27	1	28
De 6 a 10	99	11	110
De 11 a 15	107	10	117
De 16 a 20	76	17	93
De 21 a 25	48	7	55
De 26 a 30	27	9	36
De 31 a 35	19	6	25
De 36 a 40	10	9	19
De 41 a 45	4	5	9
De 46 a 50	3	8	11
De 51 a 55	5	0	5
De 56 a 60	0	2	2
De 61 a 65	1	2	3
De 66 a 70	1	1	2
De 71 a 75	2	2	4
De 76 a 80	1	2	3
Total	430	92	522

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE MONITOREO DE RUTAS

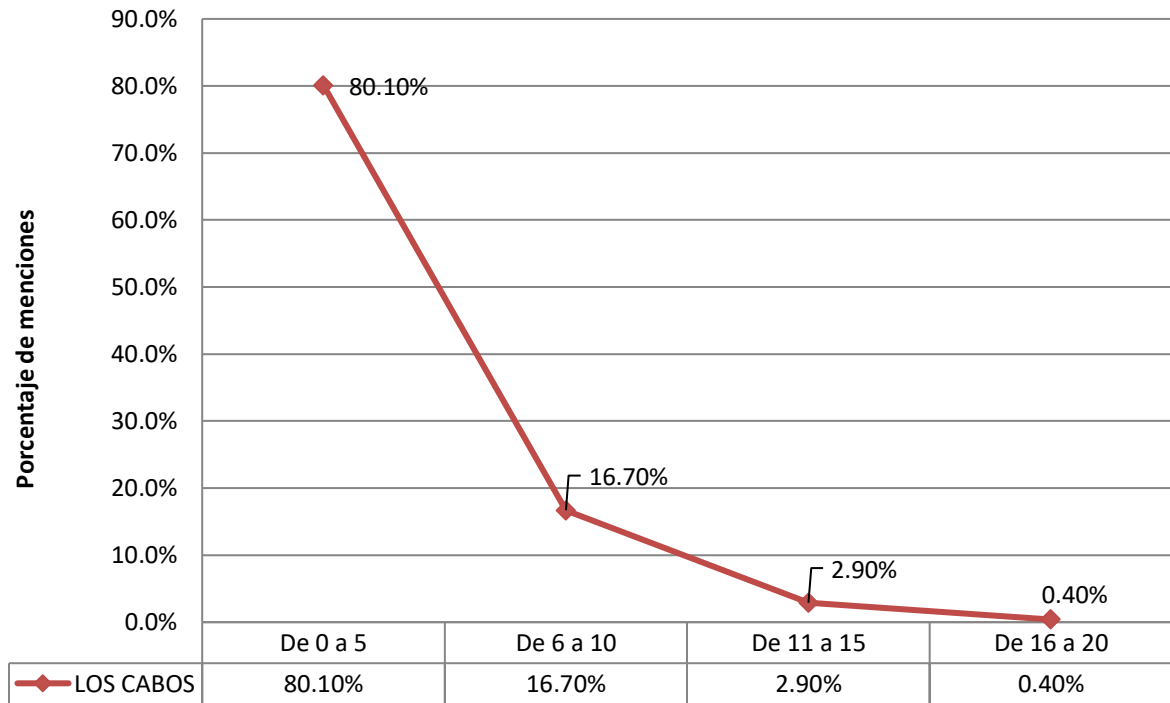
Tomando en consideración que la tarifa el día de hoy vigente en La Paz en el caso del transporte urbano y colectivo para el pasaje general es de **\$10.00**, sus ingresos pueden ir desde **\$500.00 por vuelta**, hasta un máximo de **\$800 en una vuelta** de las rutas que duran más de dos horas, que cabe hacer mención en todos los recorridos que se realizaron solo sucedió en tres ocasión, el rango que se presenta con mayor frecuencia es el de **11 a 15 pasajes tipo general**, que en promedio por vuelta le pueden generar ingresos a los concesionarios por vuelta de **\$150.00**.

Conteo del pasaje DISCAPACITADO Y ADULTO MAYOR.

CONTEO DEL PASAJE DISCAPACITADO Y ADULTO MAYOR EN PORCENTAJE LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Modalidad de la unidad monitoreada		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
De 0 a 5	81.6%	72.8%	80.1%
De 6 a 10	15.6%	21.7%	16.7%
De 11 a 15	2.3%	5.4%	2.9%
De 16 a 20	0.5%		0.4%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE MONITOREO DE RUTAS



**CONTEO DEL PASAJE DISCAPACITADO Y ADULTO MAYOR
LA PAZ, B.C.S.**

Contenido	Modalidad de la unidad monitoreada		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
De 0 a 5	351	67	418
De 6 a 10	67	20	87
De 11 a 15	10	5	15
De 16 a 20	2	0	2
Total	430	92	522

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE MONITOREO DE RUTAS

El segmento de la población usuaria discapacitados y adultos mayores, en su mayoría están establecidos en el rango **de 0 a 5 personas** en todas las rutas y agrupaciones monitoreadas, en un total de **522 vueltas** representaron un **80.1% de los casos**, si los convertimos a ingresos estos en cada una de las vueltas monitoreadas les otorgan a los concesionarios un total de **\$25.00 por vuelta**.

El número mayor de personas sobre todo **adultos mayores de 65 años**, que abordaron las unidades del servicio público de transporte de la ciudad de La Paz fue de **16 a 20 personas**, en dos ocasiones monitoreadas lo que representa un ingreso máximo en una de esas rutas de **\$100.00** de este segmento de la población.

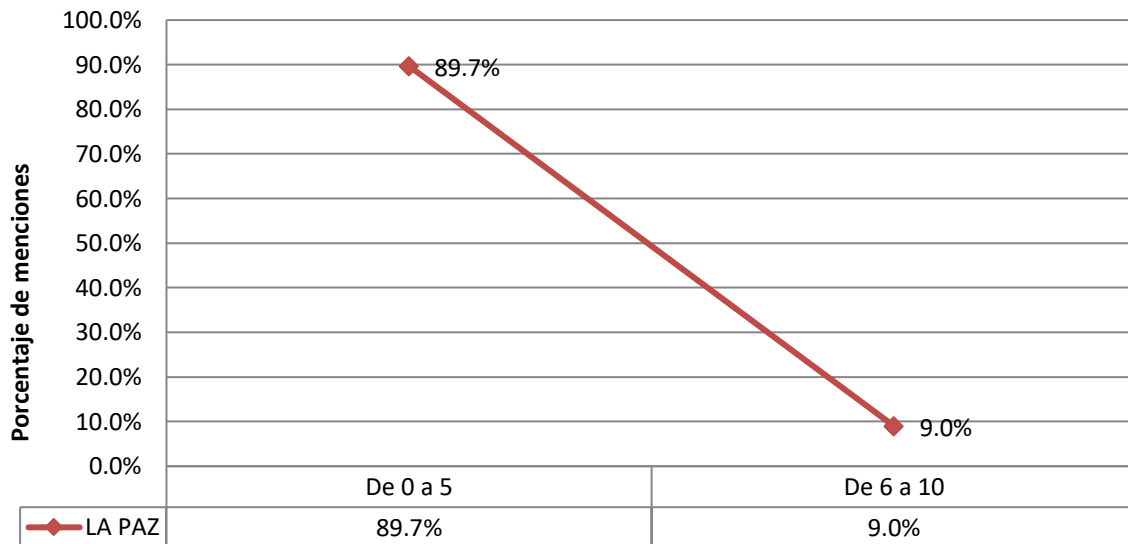


Conteo del pasaje NIÑOS QUE NO PAGAN BOLETO.

CONTEO DEL PASAJE NIÑOS QUE NO PAGAN BOLETO LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Modalidad de la unidad monitoreada		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
De 0 a 5	95.8%	92.4%	95.2%
De 6 a 10	4.2%	7.6%	4.8%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE MONITOREO DE RUTAS



CONTEO DEL PASAJE NIÑOS QUE NO PAGAN BOLETO LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Modalidad de la unidad monitoreada		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
De 0 a 5	412	85	497
De 6 a 10	18	7	25
Total	430	92	522

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE MONITOREO DE RUTAS

En la mayoría de las ocasiones donde el personal de **MFT Transportes**, estuvo monitoreando las rutas, se anotaron de **0 a 5 niños** que no pagan boleto en **412 ocasiones**, aunque en 25 ocasiones en el transporte urbano y colectivo, en el trayecto de sus rutas se subieron un total de **6 a 10 niños** que no pagaron boleto al abordar la unidad monitoreada.

6.4. Análisis ingresos provenientes del proceso de monitoreo.

A continuación, se presenta el análisis de los ingresos provenientes del proceso de monitoreo, base para el cálculo de las proyecciones para la determinación de la tarifa en cuanto al rubro de ingresos:

FRECUENCIA DE LOS DIFERENTES SEGMENTOS DE PASAJE DURANTE EL MONITOREO
LA PAZ, B.C.S.

Escala	Pasaje General	Estudiante	Discapitado y/o Adulto Mayor
De 0 a 5	28	306	497
De 6 a 10	110	119	25
De 11 a 15	117	44	
De 16 a 20	93	20	
De 21 a 25	55	8	
De 26 a 30	36	9	
De 31 a 35	25	8	
De 36 a 40	19	1	
De 41 a 45	9	3	
De 46 a 50	11	1	
De 51 a 55	5	1	
De 56 a 60	2	1	
De 61 a 65	3	1	
De 66 a 70	2		
De 71 a 75	4		
De 76 a 80	3		
TOTALES	522	522	522

La mayor frecuencia durante los monitoreos fue la escala de **11 a 15 personas del pasaje general**, en el caso del segmento de **estudiantes la frecuencia estuvo en la de 0 a 5 personas**, igualmente en caso de **los discapacitados y adultos mayores**.

Se procedió a calcular la media aritmética:

**CALCULO MEDIA ARITMÉTICA
LA PAZ, B.C.S.**

Escala	Media aritmética
De 0 a 5	2.5
De 6 a 10	8
De 11 a 15	18.5
De 16 a 20	26
De 21 a 25	33.5
De 26 a 30	41
De 31 a 35	33
De 36 a 40	56
De 41 a 45	63.5
De 46 a 50	71
De 51 a 55	78.5
De 56 a 60	86
De 61 a 65	93.5
De 66 a 70	101
De 71 a 75	108.5
De 76 a 80	116

Como tercer paso se multiplico la media por el número de veces que se repitió la observación, durante las **522 unidades monitoreadas**, obteniéndose el siguiente resultado por cada uno de los segmentos de población que utilizan el servicio de transporte urbano y colectivo.

**MEDIA ARITMÉTICA Y FRECUENCIA POR SEGMENTOS DE POBLACIÓN.
LA PAZ, B.C.S.**

Escala	Media aritmética	Pasaje General	Estudiantes	Adulto Mayor
De 0 a 5	2.5	70	765	1,243
De 6 a 10	8	880	952	200
De 11 a 15	18.5	2,165	814	
De 16 a 20	26	2,418	520	
De 21 a 25	33.5	1,843	268	
De 26 a 30	41	1,476	369	
De 31 a 35	33	825	264	
De 36 a 40	56	1,064	56	
De 41 a 45	63.5	572	191	
De 46 a 50	71	781	71	
De 51 a 55	78.5	393	79	
De 56 a 60	86	172	86	
De 61 a 65	93.5	281	94	
De 66 a 70	101	202		
De 71 a 75	108.5	434		
De 76 a 80	116	348		

En el caso del pasaje general en el segmento de movilización de **16 a 20 personas por vueltas**, se puede promediar que se mueven al mismo tiempo alrededor de **2,418 personas** consideradas como pasaje general, por otro lado, en la temporada baja se movilizan alrededor de **6 a 10 pasajeros del segmento de estudiantes** con un total de **952 personas**, en el segmento de adulto mayores tenemos en el segmento de **0 a 5 personas un total de 1,243 personas** al mismo tiempo del **segmento de discapacitados y adulto mayores**, destacando que en un alto porcentaje son adultos mayores.

FRECUENCIA Y CANTIDAD DE PASAJE
LA PAZ, B.C.S.

Escala	Media aritmética	FRECUENCIA PASAJE GENERAL	CANTIDAD PASAJE PERSONAL	FRECUENCIA PASAJE ESTUDIANTE	CANTIDAD PASAJE ESTUDIANTE	FRECUENCIA PASAJE ADULTO MAYOR	CANTIDAD PASAJE ADULTO MAYOR
De 0 a 5	2.5	28	70	306	765	497	1,243
De 6 a 10	8	110	880	119	952	25	200
De 11 a 15	18.5	117	2,165	44	814		
De 16 a 20	26	93	2,418	20	520		
De 21 a 25	33.5	55	1,843	8	268		
De 26 a 30	41	36	1,476	9	369		
De 31 a 35	33	25	825	8	264		
De 36 a 40	56	19	1,064	1	56		
De 41 a 45	63.5	9	572	3	191		
De 46 a 50	71	11	781	1	71		
De 51 a 55	78.5	5	393	1	79		
De 56 a 60	86	2	172	1	86		
De 61 a 65	93.5	3	281	1	94		
De 66 a 70	101	2	202				
De 71 a 75	108.5	4	434				
De 76 a 80	116	3	348				
TOTALES	611	522	13922	522	4528	522	1443
MEDIA ARITMETICA	32						

Como cuarto paso multiplicamos el número de pasajeros en sus diferentes segmentos por el precio del pasaje que pagan al momento de utilizar las unidades de urbano y colectivo, bajo el esquema de una tarifa de **\$10.0 general** y de **\$5.00 estudiante, discapacitado y adulto mayor**.

Segmento	Frecuencia	Tarifa	Ingreso	% de ingreso
Pasaje general	13,922	\$10.00	\$139,215.00	82.3
Estudiante	4,528	\$5.00	\$22,637.50	13.4
Adulto Mayor	1,443	\$5.00	\$7,212.50	4.3
Totales			\$169,065.00	100.0

FUENTE: Elaborado con datos de los monitoreos.

Calculo ingresos promedio del sistema de transporte urbano y colectivo LA PAZ, B.C.S.

CONCEPTO	CANTIDAD
Unidades	332
Monitoreos	522
Media aritmética monitoreos	\$323.88
Ingreso de un día de trabajo	\$2,591.03
Días del año vacaciones, inhábiles	165
Días del año con clases	200
Media aritmética vueltas al día	8
Ingreso al día	\$2,591.03
Promedio ingresos por unidad temporada baja	\$427,520.69
Promedio ingresos por unidad temporada alta	\$518,206.90
30% adicionales ingresos por unidad temporada alta	\$777.31
Suma ingreso por un año por unidad	\$945,727.59
30% de aumento de ingreso monitoreo temporada alta	\$777.31
Media aritmética monitoreos temporada alta	\$3,368.34
Ingreso total urbanos y colectivos por día	\$1,118,290.48
Ingreso total urbanos y colectivo al año	\$408,176,026.21

El sistema de transporte urbano y colectivo del municipio de Los Cabos, cuenta con **332 unidades** vehiculares, se realizaron **522 monitoreos**, que permiten obtener una media aritmética de ingresos por vuelta de **\$323.88**, que da un ingreso promedio al día de **\$2,591.03** en temporada baja, tenemos **165 días considerados como temporada baja** (sábados, domingos, días inhábiles, vacaciones escolares), y se tienen **200 días de temporada alta** (año escolar), el ingreso calculado de **\$323.88** por vuelta es calculado de 8 vueltas completas de horas pico y horas no pico, normalmente se realizan de 3 a 4 vueltas en horas no pico, se calculó el promedio de las **7 u 8 vueltas que dan las unidades en el transcurso del día**, en promedio **los ingresos por unidad en temporada baja en los 165 días es de \$427,520.69**, y en la **temporada alta en promedio \$518,206.90 por unidad**, le sumamos un **30% adicionales a sus ingresos diarios por unidad en la temporada alta**, lo que nos da, un ingreso promedio por unidad de **\$777.31 adicionales**, es decir al día la media aritmética de ingresos en los monitoreos es de **\$2,591.03**, lo que genera un ingreso al día entre las **332 unidades de \$1,118,290.48** y al año un ingreso total de **\$408,176,026.21**, sin descontar gastos.

7. ANÁLISIS ECONÓMICO.

7.1. Método 1: Costos Unitarios.

Objetivo del Estudio.

Conocer la cantidad a invertir para la prestación del servicio, establecer las bases para fijar los precios de venta del servicio y margen de rentabilidad y utilidad real. Proporcionar información que sirva como fundamento para generar estrategias de mantenimiento y mejora del servicio de transporte público para lograr una relación ganar-ganar entre la oferta (concesionarios transportistas) y demanda (usuarios).

Justificación.

Recopilar datos con el objetivo de contar con los elementos suficientes y necesarios para determinar el aumento o mantenimiento de las tarifas en el servicio del transporte público (urbano, suburbano y colectivo) con la finalidad de que siga siendo redituable para los dueños de las concesiones, como cualquier empresario tienen derecho a recibir un beneficio económico a cambio de su inversión, y con ello comprometerse a brindar un servicio de transporte oportuno, rápido, eficiente y continuo.

Planteamiento del problema

Existen unidades obsoletas o que presentan graves problemas de funcionamiento mecánico cuya mejor solución sería la compra de unidades del año, con aire acondicionado y las comodidades que puede brindar un vehículo de dichas características, para lo cual se requieren planes de financiamiento y/o acciones conjuntas, es decir, autoridades y asociaciones de concesionarios; para lograr la modernización del parque vehicular.

Los altos costos de mantenimiento y reparación (a causa de los precios de las refacciones -en su mayoría de importación- por los cambios de la paridad peso-dólar).

Los incrementos en el precio del combustible reducen significativamente los beneficios netos de los dueños de las concesiones de transporte urbano y suburbano. El estado físico de las vialidades sumado a la deficiente planeación territorial que ha permitido a las grandes constructoras urbanizar los terrenos más alejados del centro de la ciudad, lo anterior sin promover la creación de vías de comunicación adecuadas, y por lo tanto la dificultad de trazar rutas de transporte urbano que satisfagan las necesidades crecientes de la población.

Marco de referencia.

Ley de transporte para el estado de Baja California Sur en su:

CAPITULO II. DE LAS TARIFAS.

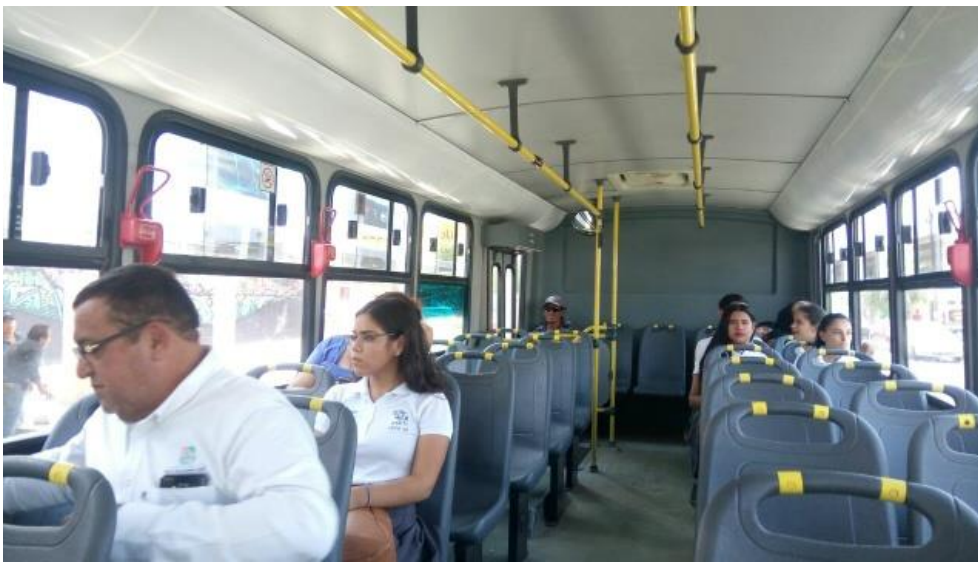
Artículo 53.- Para los efectos de esta Ley, se entiende por tarifa la retribución económica que el usuario de un servicio

público de transporte paga al transportista, como contraprestación por el servicio recibido.

Artículo 54.- La facultad para fijar las tarifas en los diferentes Servicios de Transporte Público de carga y pasaje, corresponde a los Ayuntamientos del Estado, en el ámbito de su jurisdicción, de conformidad a los estudios y análisis técnicos que al efecto se realicen. Para ello, los Ayuntamientos podrán solicitar la opinión de la Dirección de Transporte y del Consejo Municipal de Transporte.



Artículo 55.- Las tarifas que se fijen para los diferentes servicios, deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación y mejorar las condiciones generales en que se realiza el servicio, en consecuencia, y atendiendo prioritariamente el interés del público usuario, en los estudios que se realicen al efecto, deberán tomarse en consideración el capital invertido, la reposición vehicular, los costos generales, las condiciones económicas prevalecientes que afectan la prestación del servicio y, desde luego, la seguridad de que se garantice una utilidad razonable para los concesionarios.



Artículo 56.- Los concesionarios de servicio público de transporte, podrán solicitar al Ayuntamiento correspondiente, la revisión del sistema tarifario que rija su actividad. Los

peticionarios deberán acompañar a su solicitud, los estudios socioeconómicos en que fundamenten su petición.

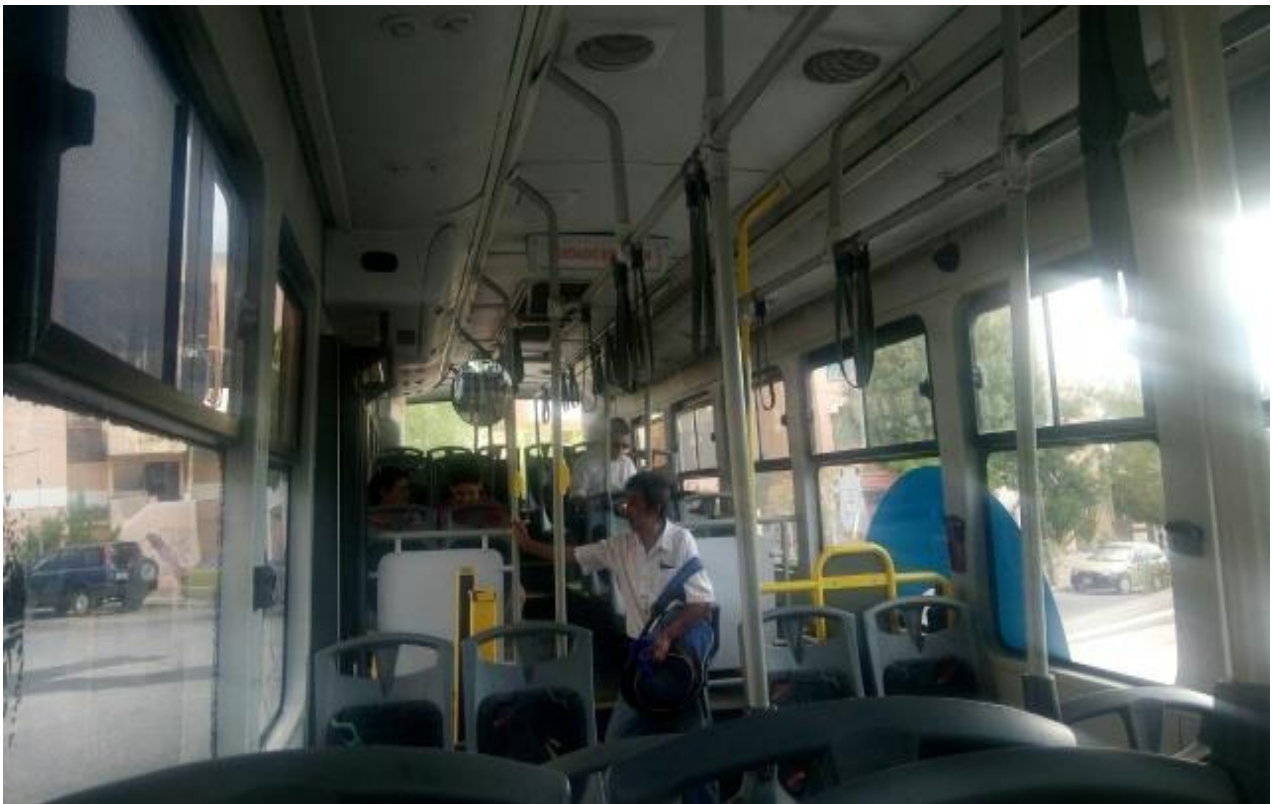
Artículo 57.- Las tarifas autorizadas para cada tipo de servicio, así como cualquier modificación y ajuste que se haga a las mismas, deberán ser publicadas en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado y en un Diario que tenga amplia circulación en la entidad o, en su caso, en el Municipio donde vayan a ser aplicadas.

Análisis de costos.

Se revisaron las características de las empresas prestadoras de servicios, se reunió la información relativa al promedio de servicios ofrecidos e insumos necesarios.

El análisis se realizó por el **MÉTODO DE COSTOS UNITARIOS** (Del Rio González, 2012), que consiste en el desglose de las partidas de gastos ocasionados por la prestación del servicio: personal, combustible, lubricantes, llantas, salario y prestaciones, gastos generales de administración, impuestos y tasas, seguros, amortización y reposición de vehículos e interés del capital invertido. Estas partidas se relacionan con la unidad vehículo-hora, considerando que cada vehículo funciona un determinado número de horas al día (17 horas según declaraciones de los representantes de las asociaciones).

La relación es directa en lo que concierne a algunos ítems. Otros, como combustibles, lubricantes y llantas, se expresan también como costo vehículo-hora, previa ponderación de los Kilómetros recorridos durante el promedio de las horas diarias (8 vueltas por vehículo en un promedio de 240 kilómetros recorridos por cada una en 17 horas diarias según declaraciones de los representantes de las asociaciones).



La estructura de los costos del transporte público se distribuye de la siguiente forma:

COSTOS VARIABLES	COSTOS FIJOS	COSTOS DE CAPITAL
Combustibles	Estacionamientos, oficinas	Recuperación de capital
Lubricantes	Gastos administrativos	Rentabilidad
Llantas	Impuestos	
Mantenimiento	Seguros	
Salarios y prestaciones		

Análisis económico.

Caso A: Transporte urbano con unidades 2017

COSTOS VARIABLES	\$/por hora	COSTOS FIJOS	\$/por hora	COSTOS DE CAPITAL	\$/por hora
Combustible	\$ 64.19	Estacionamientos, oficinas	\$ 6.67	Inversión inicial (por unidad)	\$ 85.37
Lubricantes	\$ 4.97	Gastos administrativos	\$ 3.49		
Llantas	\$ 4.50	Impuestos	\$ 5.51		
Mantenimiento	\$ 8.52	Seguros	\$ 7.96		
Salarios y prestaciones	\$ 26.65				
Subtotal CV	\$ 108.83	Subtotal CF	\$ 23.63	Subtotal Capital	\$ 85.37

TOTAL, DE COSTOS POR HORA	\$ 217.83
UTILIDAD POR HORA ESPERADA 10% SOBRE COSTOS	\$ 21.83
COSTOS POR HORA DE TRABAJO POR UNIDAD	\$ 239.66

Fuente: Elaborado con datos económicos del estudio

Caso B: Transporte colectivo.

COSTOS VARIABLES	\$/por hora	COSTOS FIJOS	\$/por hora	COSTOS DE CAPITAL	\$/por hora
Combustible	\$ 64.19	Estacionamientos, oficinas	\$ 6.67	Inversión inicial (por unidad)	\$ 10.19
Lubricantes	\$ 4.97	Gastos administrativos	\$ 3.49		
Llantas	\$ 4.50	Impuestos	\$ -		
Mantenimiento	\$ 9.02	Seguros	\$ -		
Salarios	\$ 26.65				
Subtotal CV	\$ 109.33	Subtotal CF	\$ 10.16	Subtotal Capital	\$ 10.19

TOTAL, COSTOS POR HORA	\$ 129.68
UTILIDAD POR HORA ESPERADA 10% SOBRE COSTOS	\$ 21.83
COSTOS POR HORA DE TRABAJO POR UNIDAD	\$ 151.51

Fuente: Elaborado con datos económicos del estudio

Los detalles del cálculo son los siguientes:

Combustible (se toma el gasto en combustible de una semana típica tomando los datos de una asociación elegida al azar y se divide entre el número de unidades para determinar el gasto por cada autobús, posteriormente se divide entre el número de horas de trabajo).

Combustible		
Día de la semana	Factura por consumo de combustible Diesel	Número de unidades que cargaron diésel ese día
día 1	\$ 30,325.07	25
día 2	\$ 29,901.64	24
día 3	\$ 30,659.22	24
día 4	\$ 30,233.55	25
día 5	\$ 2,138.95	23
día 6	\$ 31,788.14	24
día 7	\$ 27,178.94	22
Suma	\$ 182,225.51	
Promedio diario	\$ 26,032.22	23.86
Promedio por unidad	\$ 1,091.17	
Horas de trabajo diario	17	
	\$ 64.19	
Costo del combustible por hora de trabajo \$64.19		

Fuente: Elaborado con datos económicos del estudio

Lubricantes (se tomaron facturas de diferentes empresas con el mismo concepto, se calculó el promedio, se dividió entre 30 que es la frecuencia con que se realiza el servicio, para posteriormente dividirlo entre el número de horas de trabajo)

Lubricantes (cambio de aceite y filtros)	
Facturas	Costo por servicio, filtros y aceite
may-17	\$ 2,068.06
jun-17	\$ 2,167.33
jul-17	\$ 2,376.58
jul-17	\$ 3,178.85
jul-17	\$ 2,711.72
jul-17	\$ 2,699.49
jul-17	\$ 2,711.72
jul-17	\$ 2,376.58
Promedio	\$ 2,536.29
Frecuencia cada	30
Costo por día	\$ 84.54
Horas de trabajo diario	17
	\$ 4.97
Costo de lubricantes por hora de trabajo \$4.97	

Fuente: Elaborado con datos económicos del estudio

Llantas (se cotizan tres distintas marcas, se calculó el promedio por seis llantas, se dividió entre 365 días que es la frecuencia con que se realiza el cambio, para posteriormente dividirlo entre el número de horas de trabajo)

Llantas		
Marca	Precio unitario	Por 6 llantas
Goodride	\$ 3,770.81	\$ 22,624.86
Roadshine	\$ 4,136.72	\$ 24,820.32
Pirelli	\$ 6,050.46	\$ 36,302.76
Promedio		\$ 27,915.98
Frecuencia (días)		365
Costo por día		\$ 76.48
Horas de trabajo diario		17
		\$ 4.50
Costo de llantas por hora de trabajo \$4.50		

Fuente: Elaborado con datos económicos del estudio

Mantenimiento, refacciones y reparaciones (en el caso de mantenimiento, se toma en cuenta el lavado de carrocería y engrasado como datos representativos; se divide entre el número de días que marca la frecuencia con que se realiza cada servicio para posteriormente dividirlo entre el número de horas de trabajo) (para refacciones y reparaciones se toma la facturación por dichos conceptos de 7 meses, se promedia para conocer el costo mensual, después dividirlo entre el número de autobuses y finalmente calcular el promedio por hora de trabajo)

Mantenimiento (para el caso de las unidades 2017)			
Concepto	Precio	Número de horas de trabajo	costo por hora de trabajo
Engrasado de chasis (cada 40 días)	\$ 272.53	680	\$ 0.40
Lavado de carrocería (cada 7 días)	\$ 350.00	119	\$ 2.94
Suma			\$ 3.34
Costo de mantenimiento por hora de trabajo \$3.34			

Fuente: Elaborado con datos económicos del estudio

Reparaciones y refacciones	
Facturación mensual	Costo
Mes 1	\$ 20,588.33
Mes 2	\$ 10,539.56
Mes 3	\$ 18,279.29
Mes 4	\$ 389,797.22
Mes 5	\$ 11,728.00
Mes 6	\$ 25,899.05
Mes 7	\$ 22,758.68
Promedio	\$ 71,370.02
Días	30
Costo por día	\$ 2,379.00
Promedio por unidad	\$ 88.11
Horas de trabajo diario	17
	\$ 5.18
Costo de reparaciones y refacciones por hora de trabajo \$5.18	

Fuente: Elaborado con datos económicos del estudio

Salarios y prestaciones (las distintas asociaciones presentaron su cálculo mensual, de lo cual se calcula el promedio mensual y a su vez, para igualarlo al criterio utilizado se divide entre el número de horas que operan los autobuses, 17 horas son las consideradas en el presente estudio)

Salarios y prestaciones	
Chofer (dos por unidad)	\$ 13,200.00
Nómina de administrativos	\$ 110,000.00
Suma	\$ 123,200.00
Días	30
Promedio diario	\$ 4,106.67
Promedio por unidad	\$ 152.10
Comisión diaria por unidad	\$ 250.00
Horas de trabajo diario	17
	\$ 23.65
Costo de sueldos y prestaciones por hora de trabajo \$23.65	

Fuente: Elaborado con datos económicos del estudio

Impuestos (se toma en cuenta el impuesto sobre nómina y declaración mensual -promedio- ante el Sistema de Administración Tributaria) * cálculo para Transporte urbano

Impuestos (para el caso de las unidades de Transporte urbano)	
Sobre nómina por día, por empleado	\$ 2.89
IMSS/INFONAVIT por día, por empleado	\$ 37.41
Revista y placas por día	\$ 53.33
Promedio diario	\$ 93.63
Por hora de trabajo	\$ 5.51

Fuente: Elaborado con datos económicos del estudio

Seguros	
Póliza anual por unidad	\$ 10,000.00
Promedio mensual	\$ 833.33
Promedio diario	\$ 27.7
Por hora de trabajo	\$ 1.63

Fuente: Elaborado con datos económicos del estudio

Los costos se comparan a los ingresos promedio de una semana típica, por unidad, por hora.

Cálculo de ingresos por unidad (tomando como promedio 42 pasajeros según declaraciones de Concesionarios)	
Promedio de pasajeros	42
70% pasaje general	29.4
30% pasaje estudiante o tercera edad (subsidiado)	12.6
\$10 pasaje general por # de pasajeros por vuelta	\$ 294.00
\$5 pasaje subsidiado	\$ 63.00
subtotal de ingresos diario por vuelta	\$ 357.00
Total, de ingreso diario por unidad por 8 vueltas en 17 horas de trabajo	\$ 2,856.00
Promedio de ingreso por hora por unidad	\$ 168.00

Fuente: Elaborado con datos económicos del estudio

La fórmula para calcular pérdidas o ganancias por hora de prestación de servicio de transporte público es ingresos por hora – egresos por hora (sin tomar en cuenta la utilidad esperada). El índice de rentabilidad se calculó al dividir ingresos por hora / egresos por hora (sin tomar en cuenta la utilidad esperada)

Caso A. Transporte urbano con unidades 2017

Comparación ingresos y egresos		
Ingresos por hora	\$	168.00
Egresos por hora	\$	217.83
Diferencia ingresos-egresos		-49.83
Rentabilidad ingresos/egresos		0.77

Fuente: Elaborado con datos económicos del estudio

Caso B. Transporte colectivo (peseros)

Comparación ingresos y egresos		
Ingresos por hora	\$	168.00
Egresos por hora	\$	129.68
Diferencia ingresos-egresos		38.32
Rentabilidad ingresos/egresos		1.30

Fuente: Elaborado con datos económicos del estudio

Promedio Caso A+ Caso B

Comparación ingresos y egresos (promedio)		
Ingresos por hora	\$	168.00
Egresos por hora	\$	173.76
Diferencia ingresos-egresos		-5.755
Rentabilidad ingresos/egresos		0.97

Fuente: Elaborado con datos económicos del estudio

Después de conocer los costos unitarios generados de la prestación del servicio de transporte público urbano en el municipio de La Paz y tomando en cuenta que es indispensable que un proyecto genere utilidades que permitan la mejora continua y sobre todo que si un proyecto no es rentable no puede ni siquiera permanecer en el tiempo, se recomienda lo siguiente:

Caso A. Transporte urbano con unidades 2017, barras, expedición de boletos y GPS.

Aumento de la tarifa en un 56% mínimo para quedar en el punto de equilibrio, es decir sin pérdida, pero tampoco obtener una ganancia.

Caso B. Transporte colectivo (peseros).

Permanecer con la tarifa o considerar aumento para financiar la adquisición de unidades nuevas. Promedio Caso A+ Caso B

Aumento de la tarifa en un 23% mínimo para asegurar ganancia y capitalización para renovación del parque vehicular.

Para lograr un nivel de rentabilidad que genere utilidad se debe considerar el cálculo del 10% de ganancia sobre la inversión, para asegurar que los concesionarios obtengan beneficios y puedan reinvertir en unidades modernas (del año 2015 a la fecha) y ofrezcan la calidad óptima del servicio; entonces quedaría la propuesta de la siguiente manera:

Propuesta #1 con aumento de 50% en la tarifa para Transporte urbano	
Tarifa general	\$10.00
Aumento 50%	\$5.00
Tarifa propuesta	\$15.00
Tarifa estudiante y adulto mayor	\$5.00
Aumento 50%	\$2.50
Tarifa propuesta	\$7.50

Fuente: Elaborado con datos económicos del estudio

Propuesta #2 con aumento del 20% en la tarifa promedio para urbano y colectivo	
Tarifa general	\$10.00
Aumento 20%	\$2.30
Tarifa propuesta	\$12.30
Tarifa estudiante y adulto mayor	\$5.00
Aumento 20%	\$1.15
Tarifa propuesta	\$6.15

Fuente: Elaborado con datos económicos del estudio

7.2. Método 2: Calculo por la opción de análisis de ingresos y egresos por incrementos en los precios de mercado de bienes y servicios.

Introducción.

El transporte urbano y colectivo se ha generalizado para muchas familias y estudiantes como la única vía de desplazamiento en los cumplimientos de movilidad respecto a sus objetivos particulares. Es también en el ámbito municipal, la forma de transporte más extensiva y supera fuertemente a las opciones de taxis por ser estas últimas muy costosas. En los últimos años los efectos inflacionarios producidos por el aumento generalizado en los precios de los bienes y servicios obedecen a una crisis de la economía que tiene fuertes lazos con los efectos de economías externas, sin embargo, los efectos macroeconómicos que producen estas fallas tienen un efecto microeconómico en las economías familiares. El objetivo del estudio es mostrar la posibilidad de ejercer cambios en las tarifas actuales justificando los incrementos generalizados a los precios de bienes y servicios a lo largo del periodo de estudio. Los incrementos a los combustibles y la liberación de sus precios, tiene un efecto directo en los costos de operación. Para el sector servicios de

transporte esto es comprensible, económicamente no es viable. Cada que los insumos y servicios necesarios para operar sufren incrementos y no se autorizan incrementos a la tarifa, la brecha del beneficio se reduce de manera significativa porque el transportista tiene que asumir en sus costos este impacto y no compensarlo con un incremento vía el ingreso. Existe un horizonte aproximado a los dos años donde este efecto de asumir costos ha venido impactando en los costos fijos y variables de las empresas del transporte público, por lo que se requiere una revisión numérica de los impactos para establecer una propuesta lo más conveniente posible para la sociedad como usuaria del transporte, para la economía como generadores de ingresos, pago de impuestos y la mantención de la dinámica económica al generar empleos y establecer nexos directos con otras empresas proveedoras.

Problemática.

La generación de un estudio y propuesta de la posibilidad un incremento a las tarifas del transporte público ha generado manifestaciones sociales. sin embargo, sus posturas no son una negación rotunda a la medida, manifiestan en un gran número, que un aumento debe de ir asociado a la modernización del servicio que incluye también la de su personal. La gestión de las políticas del transporte público (urbano, colectivo y de otras modalidades), es una responsabilidad directa de los gobiernos municipales y estatales en cuanto a la toma de decisiones, aplicación de reglamentos y supervisión de su operación, su misión es lograr una mejor prestación de servicios al público en general, considerando su función de autoridad y proporcionando las alternativas necesarias para que los concesionarios del transporte coadyuven con esta misión y logren sus objetivos. La problemática central es lograr establecer convenientemente una tarifa de transporte de acuerdo con sus diferentes modalidades, que permitan hacer rentable estos servicios, generar alternativas para proporcionar tarifas al público en general, a estudiantes y adultos mayores convenientes a su economía.

Justificación.

En el marco de los aumentos sostenidos de los precios en los bienes y servicios de mercado, se han registrado aumentos significativos en la tasa inflacionaria. Lo que repercute en el poder adquisitivo de familias y empresas. El mercado del transporte público en sus modalidades de servicio urbano y colectivo es un bien necesario para la movilidad, su buen desempeño depende de la formación de equilibrios que permitan a través de la dinámica del mercado poder ir actualizando convenientemente las tarifas para efficientar y mantener el servicio en operación.

Se propusieron dos modalidades metodológicas para este fin: una sucesión promedio de los incrementos a los combustibles, para este efecto el diésel, que es de uso más intensivo y una relación de costos y beneficios para establecer las diferencias entre ingresos y egresos, en términos porcentuales, y a partir de ahí establecer las diferencias.

CÁLCULO POR LA OPCIÓN DE ANÁLISIS DE INGRESOS Y EGRESOS POR INCREMENTOS EN LOS PRECIOS DE MERCADO DE BIENES Y SERVICIOS DEL PERIODO 2013- 2017.

TIPO DE SERVICIO	UBICACIÓN	NO. DE UNIDADES	CAPAIDAD PASAJE/ASIENTOS	NUMERO DE UNIDADES	PRECIOS UNITARIOS	TOTAL EGRESOS	TOTAL INGRESOS	DIFERENCIA PORCENTUAL	
URBANO	LA PAZ CHAMETLA CENTENARIO	48	40						
COLECTIVO		284							
COLECTIVO 50%			23						
COLECTIVO 50%			14						
EGRESOS							\$ -		
CAPACITACION			332	664		\$ 1,500.00	\$ 996,000.00		
COSTOS DE OPERACIÓN									
ADQUISICION DE UNIDADES									
URBANOS 40 P					30	\$ 1,898,000.00	\$ 56,940,000.00		
COLECTIVOS 23 P					43	\$ 400,000.00	\$ 17,200,000.00		
COLECTIVOS 14 P					43	\$ 250,000.00	\$ 10,750,000.00		
MANTENIMIENTO CORRECTIVO Y PREVENTIVO									
URBANO			48				\$ 3,427,071.43		
COLECTIVO			284				\$ 19,078,714.29		
COMBUSTIBLE									
URBANOS					48		\$ 15,745,598.50		
COLECTIVOS					284		\$ 65,189,711.77		
POLIZAS DE SEGURO					332		\$ 903,372.00		
COMISIONES Y PRESTACIONES A OPERADORES					664				
URBANOS							\$ 7,798,261.27		
COLECTIVOS							\$ 82,681,634.06		
GASTOS DE ADMINISTRACION									
URBANOS LAP					30	\$ 100,000.00	\$ 1,200,000.00		
URBANOS				18	\$ 85,000.00	\$ 1,020,000.00			
COLECTIVOS				284	\$ 40,000.00	\$ 11,360,000.00			
PAGO DE TENECIA				332	\$ 1,600.00	\$ 531,200.00			
INGRESOS									
URBANOS							\$ 18,195,942.96		
COLECTIVOS							\$ 192,923,812.80		
TOTALES						\$ 294,821,563.31	\$ 211,119,755.76	-39.65%	

De acuerdo con los datos obtenidos por las empresas del transporte, la diferencia entre los ingresos y los egresos muestran un contraste negativo igual a **\$39.65%**, lo que se explica cómo mayores desembolsos de los empresarios para mantener activa la operación del servicio de transporte urbano y colectivo. Hay que considerar que las inversiones en equipos de transportes nuevos con fines de modernización son obligaciones de mediano plazo que impactan los costos desde su adquisición.

Con los datos obtenidos, las tarifas se impactan de la siguiente manera:

TARIFAS SERVICIO URBANO Y COLECTIVO LA PAZ			
	TARIFA VIGENTE	INCREMENTO PORCENTUAL 39.65%	TARIFA PROPUESTA
TARIFA GENERAL	\$ 10.00	\$ 3.97	\$ 13.97
TARIFA ESTUDIANTE	\$ 5.00	\$ 1.83	\$ 6.83

8. ANÁLISIS DEL NIVEL DE INGRESOS Y SEGMENTACIÓN DE LA POBLACIÓN USUARIA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO Y COLECTIVO.

8.1. Criterios de Segmentación.

A la hora de segmentar, el mercado de una organización se tiene diferentes variables que la segmentan. Esto quiere decir, que se pueden diferenciar, qué variables hacen que un segmento sea potencialmente cliente nuestro, o lo sea del producto y/o del servicio, o lo sea de la competencia, o dentro de los clientes qué variables determinan que se consuma más de nuestro servicio o menos, o qué variables determinan la fidelidad de un cliente, etc.

Criterios generales: Son independientes del producto y del comportamiento del cliente con respecto a él:

Segmentación Geográfica: Requiere dividir un mercado en diferentes unidades geográficas como naciones, regiones, estados, municipios, ciudades o vecindarios. Una organización podría decidir operar en una o unas cuantas áreas geográficas, u operar en todas las áreas, pero poner especial atención en las diferencias geográficas respecto a las necesidades y deseos. **(KOTLER, 2003)**

SEGMENTACIÓN GEOGRÁFICA DE LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE URBANO Y COLECTIVO

Variables Geográficas	Niveles, Intervalos o Clases
Región del mundo	México
Región del país	Baja California Sur
Región del Estado	Ciudad de La Paz
Tamaño del Municipio	-500,000 habitantes
Densidad	Urbana
Clima	Cálido - Seco

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DE LAS ENCUESTAS E INFORMACIÓN PERSONAL DEL MERCADO.

El territorio tiene una extensión de 20,274.98 kilómetros cuadrados, lo que representa el 27.51% del total del territorio del Estado de Baja California Sur.

Segmentación Demográfica: Divide al mercado en grupos, con base en variables demográficas como edad, sexo, tamaño de familia, ciclo de vida familiar, ingresos, ocupación, educación, religión, raza y nacionalidad. **(KOTLER, 2003)**

SEGMENTACIÓN DEMOGRÁFICA DE LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE URBANO Y COLECTIVO

Variables Demográficas	Niveles, Intervalos o Clases
Edad	12-18/19-25/26-32/33-39/40-46/47-53/+54
Sexo	Masculino y Femenino
Tamaño familiar	1,2,3,4,5,+
Estado civil	Soltero, casado, viudo, divorciado, unión libre
Talla	-1.60/1.60-1.80/+1.80
Pesos	-50/50-80/+80
Religión	Católica, cristiana, otras
Nacionalidad	Mexicana

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DE LAS ENCUESTAS E INFORMACIÓN PERSONAL DEL MERCADO.

Segmentación Psicográficas: Se divide a los compradores en grupos diferentes con base en su clase social, estilo de vida o características de la personalidad¹. Los miembros de un mismo grupo demográfico pueden tener características psicográficas muy diversas. **(KOTLER, 2003)**

SEGMENTACIÓN PSICOGRÁFICA DE LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE URBANO Y COLECTIVO

Variables Psicográficas	Niveles, Intervalos o Clases
Clase social²	Baja-baja, baja-alta, media-baja, media-media y media-alta
Estilo de vida	Esforzados y luchadores
Personalidad	Compulsivo, autoritario, introvertido y extrovertido

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DE LAS ENCUESTAS E INFORMACIÓN PERSONAL DEL MERCADO.

Segmentación Conductual: Divide a los compradores en grupos con base en sus conocimientos, actitudes, usos o respuestas a un producto o servicio. **(KOTLER, 2003)**

SEGMENTACIÓN CONDUCTUAL DE LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE URBANO Y COLECTIVO

Variables Conductuales	Niveles, Intervalos o Clases
Ocasiones	Ocasión y habitual
Beneficios	Servicio, ahorro, conveniencia
Estatus de usuario	Usuario habitual
Frecuencia de uso	Usuario medio, usuario intensivo
Estatus de lealtad	Media y fuerte
Etapas de preparación	Consciente, informado, interesado
Actitud hacia el servicio	Positiva, indiferente, negativa

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DE LAS ENCUESTAS E INFORMACIÓN PERSONAL DEL MERCADO.

¹ PERSONALIDAD. Los teóricos han abordado el estudio de la personalidad de diversas maneras. Algunos han destacado la doble influencia de la herencia y las primeras experiencias de la infancia sobre el desarrollo de la personalidad; otros han hecho énfasis en influencias sociales y ambientales más amplias y en el hecho de que la personalidad como un todo unificado; otros enfocan su atención en rasgos específicos. La gran diversidad de puntos de vista al respecto hace que sea difícil llegar a una definición única. Sin embargo, nosotros proponemos que la personalidad puede definirse como aquellas características psicológicas internas que determinan y reflejan al mismo tiempo la manera en que una persona responde a su medio ambiente. **(SCHIFFMAN, 2001)**

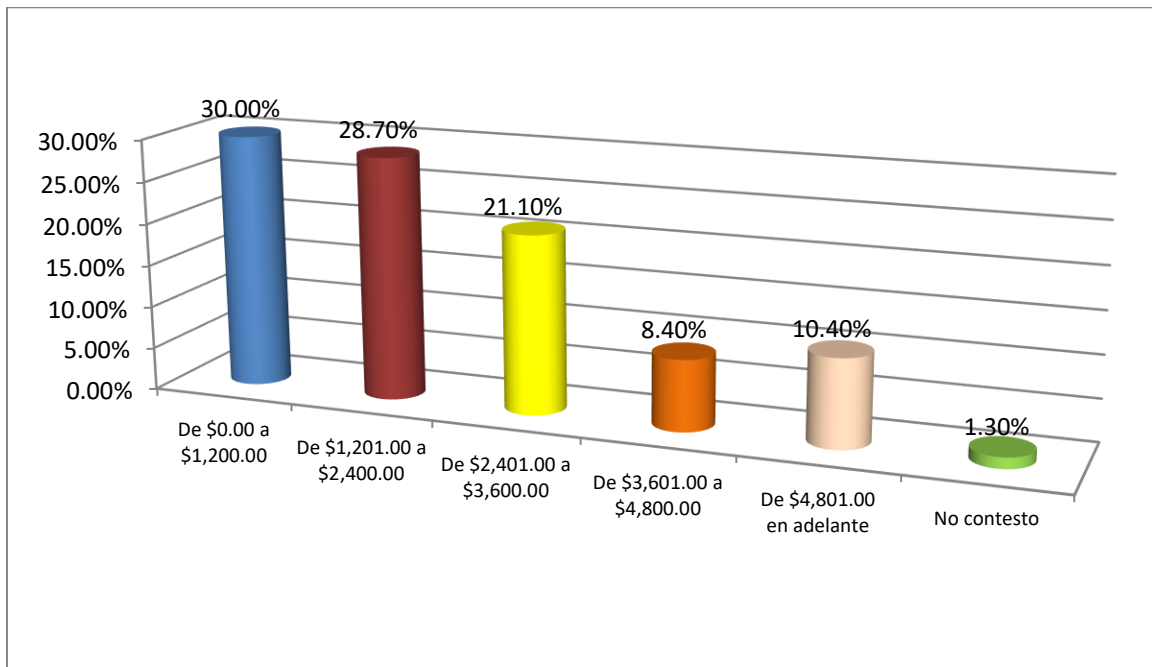
² CLASE SOCIAL. El concepto de clase social se relaciona con el concepto de cultura. Nuestra reacción ante los valores de nuestra cultura parece ser hasta cierto punto, un reflejo de nuestra clase social. No vivimos en una sociedad sin clases, aun cuando tendemos a considerarnos como demócratas e igualitarios. Los sociólogos han usado varios medios para identificar a las clases sociales, dividiéndolo en tres grupos principales, cada uno de ellos con dos divisiones: alta y baja. No existe una clase alta en cuanto tal, existe una clase alta-alta y otra alta-baja. El resto de las clases son media-alta y baja-baja. **(FRYE, 1999)**

8.2. Ingresos de los usuarios entrevistados.

INGRESOS ECONÓMICOS DE LOS USUARIOS LA PAZ, B.C.S.

Concepto	Ocupación de los entrevistados							Total
	Estudiante	Empleado general	Ama de casa	Jubilado	Desempleado	Profesionista	Comerciante	
De \$0.00 a \$1,200.00	66.2%	21.9%	28.3%	17.6%	22.2%	19.6%	28.6%	30.0%
De \$1,201.00 a \$2,400.00	24.6%	29.0%	38.3%	23.5%	11.1%	26.8%	28.6%	28.7%
De \$2,401.00 a \$3,600.00	6.2%	24.9%	21.7%	23.5%	55.6%	19.6%	28.6%	21.1%
De \$3,601.00 a \$4,800.00	1.5%	9.5%	3.3%	17.6%	11.1%	16.1%		8.4%
De \$4,801.00 en adelante	1.5%	11.8%	8.3%	17.6%		17.9%	14.3%	10.4%
No contesto		3.0%						1.3%
Total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DE LA ENCUESTA.



Los usuarios entrevistados manifestaron que el rango de sus ingresos es de **\$0.00 a \$1,200.00 a la quincena** en un promedio de **30.0%**, el segundo rango mencionado de ingresos a la quincena le correspondió a los que dijeron obtener de **\$1,201.00 a \$2,400.00 con el 28.7%** y por último los que afirmaron tener ingresos de **\$2,401.00 a \$3,600.00 con el 21.1%**.

8.3. Datos generales del Municipio de La Paz, Baja California Sur.

Datos Generales:

Extensión territorial:	15,397.36 km ² que representa el 20.8% del territorio estatal.	
Número de delegaciones:	7	
Número de	de	48
Número de localidades:	1,001	
Cabecera municipal	La Paz	
Delegación	Subdelegaciones	
Todos Santos	El Pescadero, El Veladero, Texcalama, Ejido Plutarco Elías Calles, Saltito de los García, El Aguaje, San Andrés, El Refugio, Los Horconcitos, Santa Gertrudis, Las Playitas, Matancitas, San Venancio	
San Antonio	El Triunfo, El Rosario, Palo de Arco, San Antonio de la Sierra, El Valle Perdido, Palos Verdes	
Los Dolores	San Hilario, Santa María de Toris, La Soledad, San Pedro de la Presa, El Caporal, Santa Rita, San Fermín, Santa Fe, El Paso de Iritú, Puerto Chale	
Los Planes	El Ancón, Agua Amarga	
El Sargento	-	
Los Barriles	El Coro, El Cardonal, San Bartolo	
El Valle del Carrizal	San Blas, Col. Álvaro Obregón, La Matanza, Ejido Melitón Albáñez, La Trinidad	
La Paz (Cabecera Municipal)	El Centenario, Chametla, San Juan de la Costa, Alfredo V. Bonfil, El Progreso, Conquista Agraria, San Pedro, La Fortuna, San Evaristo	

Municipio de La Paz

- Capital del estado y cabecera municipal
- Cabecera municipal
- Cabecera delegacional
- Limite municipal

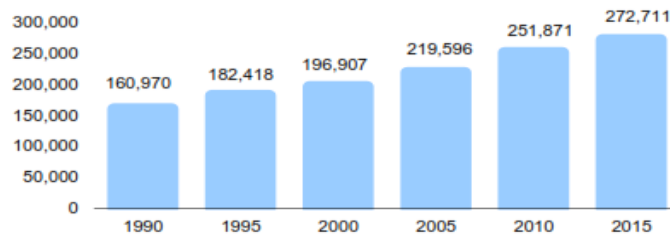
Fuente: Información Estratégica de La Paz 2017, Secretaría de Desarrollo Económico, Medio Ambiente y Recursos Naturales.

Datos Población del Municipio de Los Cabos, Baja California Sur.

P o b l a c i ó n :

Población Total (2015)		<p>La Paz ha dejado de ser el municipio más poblado, para ceder esa posición al de Los Cabos.</p>
<p>El municipio cuenta con 272,711 habitantes, de los cuales 133,983 corresponden a hombres y 138,728 a mujeres.</p>		

Población Total en el Municipio de La Paz, 1990-2015 (habitantes)



FUENTE: 1990-2010: INEGI, Censos y Censos de Población y Vivienda. 2015: Encuesta Intercensal 2015.

Densidad de población (2015)	<p>Es el segundo municipio más densamente poblado, después de Los Cabos.</p>
<p>17.7 habitantes por km².</p>	



El **crecimiento poblacional** que ha registrado este municipio está por abajo del promedio estatal (2.6%). La población paceña creció a una **tasa promedio de 2.0%** anual entre 2010 y 2015, ubicándose como un municipio con crecimiento medio, a pesar de haber disminuido su ritmo (2.4% entre 2000 y 2010).

Es el tercer receptor de migración, después de Los Cabos y Mulegé, el **28.6%** de su población es nacida en otra entidad o país. Con respecto al 2010 ésta disminuyó discretamente, ya que en dicho año la población no nativa representaba el **29.1%**.

En cuanto a **la migración** las entidades federativas de origen son: Sinaloa (18.4%), Baja California (13.5%), D.F. (9.4%), Veracruz (8.9%) y Jalisco (6.9%), principalmente. Adicionalmente, un 0.1% provienen de otro país.

La población en este municipio está desigualmente distribuida, ya que el 85.4% de la misma se asienta en la cabecera municipal y capital del estado. El resto de las localidades, a excepción de Todos Santos y El Centenario, no sobrepasan los 5 mil habitantes.

Población en principales localidades del municipio de La Paz 1990-2015

Localidad	1990	2000	2010	2015
La Paz	137,641	162,954	215,178	244,219
Todos Santos	3,384	3,940	5,148	6,485
El Centenario	2,081	3,472	4,696	6,068
El Pescadero	1,155	1,439	2,338	3,151
Chamella	1,210	1,829	2,178	2,734
Melitón Albáñez	56	173	1,588	2,140
Colonia Calafia	-	793	1,690	2,064
Los Barriles	588	716	1,174	n.d.
El Sargento	658	848	958	n.d.
San Juan de los Planes	1,280	930	902	n.d.
Juan Domínguez Cota	291	565	801	n.d.
El Carrizal	52	392	618	n.d.
San Pedro	401	485	568	n.d.
San Antonio	712	676	463	n.d.
San Bartolo	458	352	395	n.d.
El Triunfo	339	320	321	n.d.

FUENTE: INEGI, Censos de Población y Vivienda, y CONAPO, Proyecciones de la población de México 2010-2050. BCS.



Destacan Todos Santos y El Centenario como las localidades más pobladas del municipio después de la ciudad capital, las cuales registran un crecimiento importante con respecto al 2000, a diferencia de San Antonio donde la población decreció.

Es de los municipios con menor población indígena, ya que sólo el 0.7% (1,742 habitantes) de la población de 3 años y más habla alguna de estas lenguas, cifra que muestra un descenso respecto de 2010. No obstante, atendiendo a la autoadscripción, el 12.4% de la población total se considera indígena, y el 1.7% se considera en parte; el 0.4% se considera afrodescendiente y el 0.6% solo en parte.

Es el segundo municipio con mayor incidencia de hogares con jefatura femenina, cifra que muestra un incremento, ya que ésta es de 28.0% en 2015, a diferencia del 25.1% en 2010 y del 20.4% en el 2000. Esto significa que de casi cada 3 hogares, 1 es dirigido por una mujer.

Fuente: Información Estratégica de La Paz 2017, Secretaría de Desarrollo Económico, Medio Ambiente y Recursos Naturales.

Principales actividades económicas del Municipio de La Paz, Baja California Sur.

Agricultura:

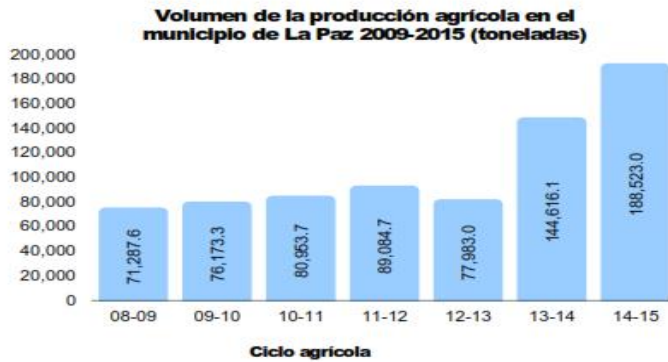


En el municipio de La Paz, las zonas agrícolas se encuentran en el Valle de Los Planes, en Todos Santos, El Carrizal y El Centenario. La superficie total cosechada durante el período 2014-2015 fue de **3,789.0 hectáreas**, cifra que se ha mantenido en los últimos años.



FUENTE: SAGARPA, Delegación BCS y Servicio de Información Agroalimentaria y Pesquera (SIAP).

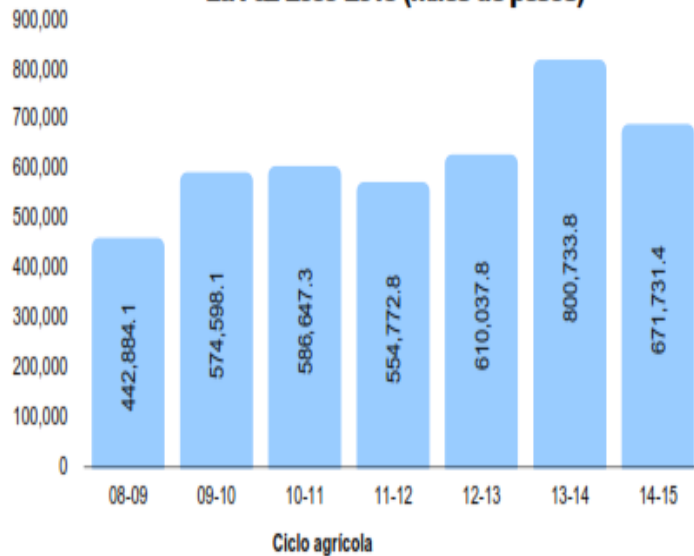
El volumen total de la producción agrícola en el municipio en 2014-2015 fue de **188,523.0 toneladas**, que muestra una recuperación importante en los últimos dos ciclos. Los cultivos más representativos son del grupo de las hortalizas, como el **jitomate y chile**, que en conjunto significan el 31.4% del volumen total municipal, así como cultivos perennes, como espárrago y alfalfa.



FUENTE: SAGARPA, Delegación BCS y Servicio de Información Agroalimentaria y Pesquera (SIAP).



Valor de la producción agrícola en el municipio de La Paz 2009-2015 (miles de pesos)



FUENTE: SAGARPA, Delegación BCS y Servicio de Información Agroalimentaria y Pesquera (SIAP).

El valor total de la producción agrícola en La Paz durante 2014-2015 fue de 671.7 millones de pesos, 16.1% menor al del año anterior. La participación más importante la tuvieron los cultivos de chile (54.1%) y jitomate (15.5%), complementado con calabacita, cebolla, alfalfa y mango.

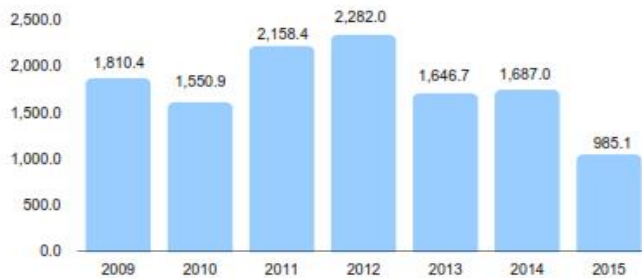
Fuente: Información Estratégica de La Paz 2017, Secretaría de Desarrollo Económico, Medio Ambiente y Recursos Naturales.

Ganadería:

Tradicionalmente este municipio fue el segundo productor de **carne de bovino** en el estado. Sin embargo, en 2015 su producción fue de **985.1 toneladas**, aportando **menos de una quinta parte (17.7%) de la producción estatal**. Dicho nivel lo posiciona en el lugar 3, después de Comondú y Los Cabos. El valor de la producción alcanza los **62.4 millones de pesos**.



Volumen de producción de carne de bovino en el Municipio de La Paz, 2009-2015 (toneladas)



FUENTE: SAGARPA, Delegación BCS y Servicio de Información Agroalimentaria y Pesquera (SIAP).

Este municipio es el :

- **Primer productor avícola:** 390.0 toneladas de carne (19.0 millones pesos);
- **Segundo productor de carne de cerdo:** 181.0 toneladas (6.3 millones pesos); **y caprino:** 108.0 toneladas. (5.4 millones de pesos);
- **Tercer productor de carne de ovino:** 38.0 tons. (2.3 millones pesos).

Es el segundo municipio productor de leche de ganado bovino y el cuarto de leche de caprino. La producción de **leche de bovino** se incrementó en el último año, ya que en 2015 fue de **7.4 millones de litros**, con un valor de **46.1 millones de pesos**. En el caso de la **leche de caprino** fue de **191 mil litros**, con un valor de **1.1 millones de pesos**.



El municipio es el segundo productor de **miel**, ya que ésta alcanzó las **75.0 toneladas**, con un valor de **3.2 millones de pesos**. La producción de **cera** fue de **1.0 toneladas**, con un valor de **58 mil pesos**.

Fuente: Información Estratégica de La Paz 2017, Secretaría de Desarrollo Económico, Medio Ambiente y Recursos Naturales.

Pesca:

La pesca se realiza en la zona del Golfo de California así como en las costas del Océano Pacífico, siendo de tipo ribereña en su mayor parte.

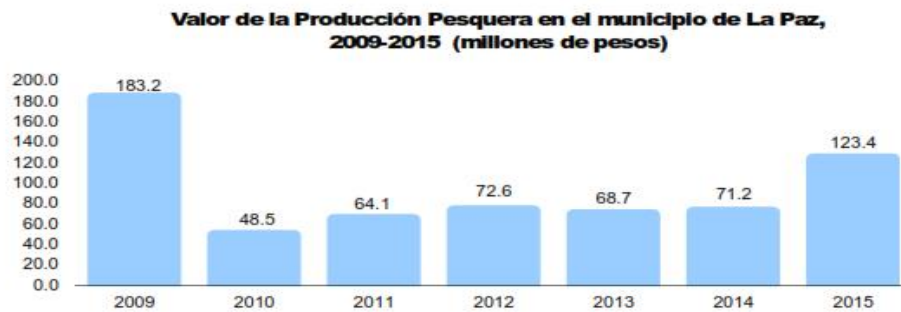
La **producción total** en el año 2015 fue de **5,319 toneladas**, que representan el **6.6%** del volumen de producción estatal.



FUENTE: SAGARPA, Delegación BCS y Servicio de Información Agroalimentaria y Pesquera (SIAP).
1/ Peso fresco entero.

Por el **volumen**, las especies capturadas son principalmente **escama** (54.5%), **tiburón** (29.6%), **almeja** (5.6%), **raya** (2.8%) y **langosta** (1.9%). Otras especies son: calamar, y camarón.

El **valor total** de la producción pesquera en 2015 fue de **123.4 millones de pesos**, que equivalen al 13.6% del valor de la producción pesquera total.



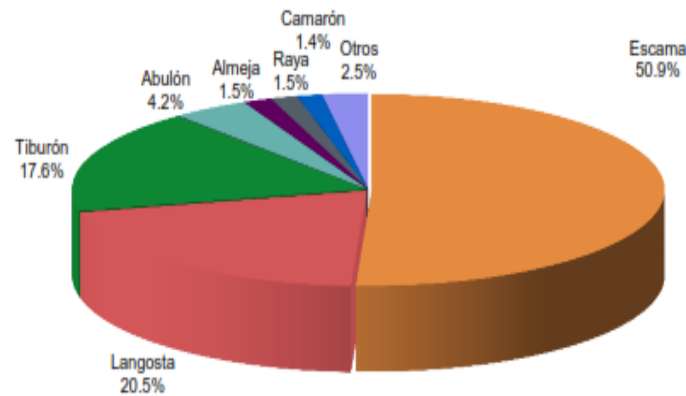
FUENTE: SAGARPA, Delegación BCS y Servicio de Información Agroalimentaria y Pesquera (SIAP).

En términos de **valor**, las especies más importantes son **escama** (50.9%), **langosta** (20.5%), **tiburón** (17.6%), **abulón** (4.2%), **almeja** (1.5%). Así mismo, son importantes la raya y camarón.



Fuente: Información Estratégica de La Paz 2017, Secretaría de Desarrollo Económico, Medio Ambiente y Recursos Naturales.

Valor de la producción pesquera por especie en el municipio de La Paz, 2015



FUENTE: Servicio de Información Agroalimentaria y Pesquera (SIAP).
OBSERVACIONES: Cifras preliminares al mes de diciembre.

La actividad acuícola en el municipio es relevante, ya que tiene importantes centros productores, en los que se obtiene la mayor parte del camarón cultivado del estado. En éstos se maneja tecnología de punta, logrando obtener rendimientos de cosecha muy altos.

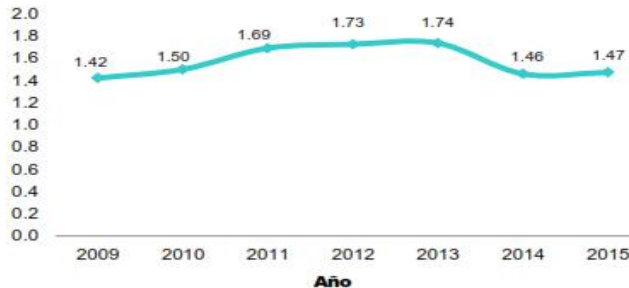
En 2015 la producción de camarón obtenida fue de 7,562.0 toneladas, con un valor de 414.6 millones de pesos, sensiblemente mayor que la del año anterior. De manera complementaria, se obtuvieron 26.5 toneladas de escama y 5.5 de ostión.

Fuente: Información Estratégica de La Paz 2017, Secretaría de Desarrollo Económico, Medio Ambiente y Recursos Naturales.

Minería:

El principal producto minero obtenido en este municipio es la **fosforita** extraída en San Juan de la Costa. Posterior a años de suspensión, la empresa Rofomex inicia nuevamente su extracción a partir de 2008. Luego de un incremento sostenido de los niveles productivos, éste disminuye en 2014, ubicándose en **1.5 millones de toneladas** en 2015, con un valor de **1.2 millón de pesos**, generados por **1,541** trabajadores en esta actividad.

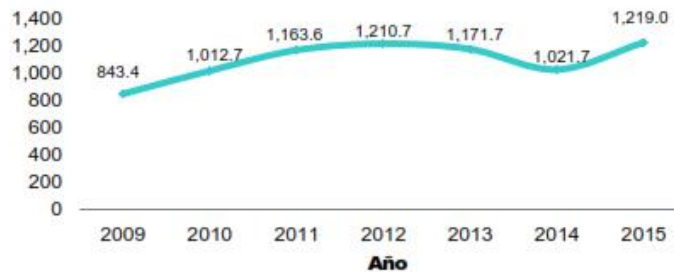
Volumen de producción de fosforita en el municipio de La Paz 2009-2015 (millones de toneladas)



FUENTE: Secretaría de Desarrollo Económico, Medio Ambiente y Recursos Naturales, Dirección de Desarrollo Económico.



Valor de la producción de fosforita en el municipio de La Paz 2009-2015 (millones de pesos)



FUENTE: Secretaría de Desarrollo Económico, Medio Ambiente y Recursos Naturales, Dirección de Desarrollo Económico.



Turismo:

La ciudad de La Paz concentra buena parte de su vocación productiva en la actividad turística. Para el año 2015 se estima que, de acuerdo a la ocupación hotelera, **visitaron a este destino 330 mil turistas**, cifra que muestra una recuperación consistente desde el paso del Huracán Odile.



Esta afluencia se compone mayoritariamente de **turismo nacional**, que representa el **90.2%** del total.



La infraestructura hotelera en el municipio ha crecido en los últimos años. Mientras que en 2005 se contaban con **73 hoteles** y **2,193 cuartos**, para 2015 registraron **101 hoteles**, con **3,208 habitaciones** disponibles.

Afluencia Turística en la ciudad de La Paz 2009-2015 (miles turistas)



FUENTE: Secretaría de Turismo, Dirección de Planeación Turística.

En 2015 el **porcentaje de ocupación hotelera** en La Paz fue de **42.5%**, registrando los turistas una **estadía promedio de 1.8 días**.



El **turismo náutico** se va consolidando poco a poco en el municipio de La Paz. En el **2015** fueron **29,807 los visitantes** que arribaron en cruceros y mega cruceros a puertos pazeños, cifra que denota una recuperación consistente.



Los **espacios en marinas turísticas** posibilitan otra opción para los visitantes, ya que en La Paz existen **866 espacios** disponibles para los viajeros en yates. En la actualidad es el municipio con más espacios disponibles.

Como parte de la infraestructura turística, La Paz cuenta con **2 campos de golf**.

Fuente: Información Estratégica de La Paz 2017, Secretaría de Desarrollo Económico, Medio Ambiente y Recursos Naturales.

Datos de empleo en el Municipio de La Paz, Baja California Sur.

Empleo:



De acuerdo a los resultados de la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE) para la ciudad de La Paz se observan las siguientes características referentes al III Trimestre de 2016:

Población de 15 años y más (en edad de trabajar): **208,284**.

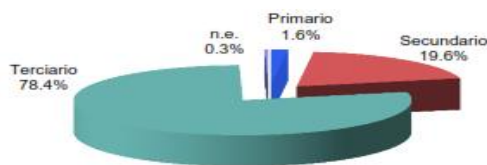
La ciudad de La Paz representa uno de los mayores mercados de trabajo del estado, su **Población Económicamente Activa (PEA)** es de **133,292**, de los cuales los hombres participan con el 57.9%, y las mujeres con el 42.2%.

La **Población ocupada** en la ciudad fue de **126,130 personas**, es decir, el 94.6% de la PEA se encuentra participando en la generación de algún bien económico o prestación de un servicio.

El **77.7 %** de la población ocupada corresponde a **trabajadores subordinados y remunerados**, el 15.4% son trabajadores por cuenta propia. El resto se compone de empleadores y trabajadores no remunerados, como se observa en la gráfica.

La población ocupada en el municipio se concentra principalmente en el sector terciario o de servicios (78.4%), debido en buena medida a que la capital del estado concentra mayoritariamente la actividad gubernamental. Como parte de este sector, el comercio participa con el 19.4%, servicios diversos 12.9%, servicios sociales 11.8%, y gobierno con el 11.8%. Del sector secundario, es relevante la aportación de la construcción, que representa el 10.2%.

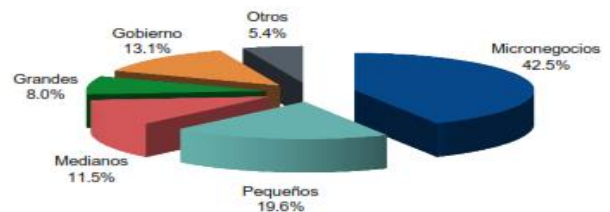
Población ocupada por sector económico en la ciudad de La Paz B.C.Sur, 2016



FUENTE: INEGI, Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo, Indicadores Estratégicos.

OBSERVACIONES: La información corresponde al tercer trimestre.

Población ocupada por tamaño de la unidad económica en la ciudad de La Paz, 2016



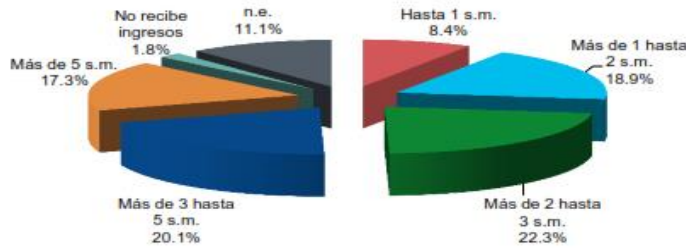
FUENTE: INEGI, Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo, Indicadores Estratégicos.

OBSERVACIONES: La información corresponde al tercer trimestre y al ámbito no agropecuario.



Fuente: Información Estratégica de La Paz 2017, Secretaría de Desarrollo Económico, Medio Ambiente y Recursos Naturales.

Población ocupada por nivel de ingreso en la ciudad de La Paz, 2016

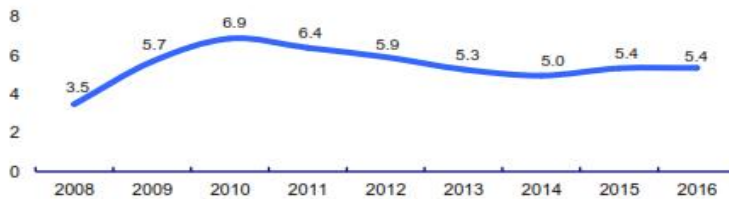


FUENTE: INEGI, Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo, Indicadores Estratégicos.
OBSERVACIONES: La información corresponde al tercer trimestre.
 s.m: salarios mínimos.

El 17.3% de la población ocupada percibe un ingreso mayor a 5 salarios mínimos.



Tasa de Desempleo en la ciudad de La Paz, 2008-2016



FUENTE: INEGI, Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo, Indicadores Estratégicos.
OBSERVACIONES: Información al cuarto trimestre de cada año, y en 2016 al tercer trimestre.
 Datos revisados por la dependencia.

Para el trimestre julio-septiembre de 2016 la **tasa de desocupación** en la ciudad de La Paz fue de 5.4 %, similar al del promedio estatal (5.3%).

La tasa de desocupación masculina fue de 5.1%, visiblemente inferior a la del sector femenino, 5.7%

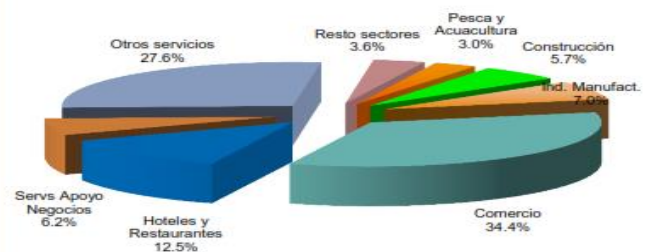


De acuerdo a los resultados de los Censos Económicos 2014 (que excluye actividades agropecuarias y forestales) en el municipio de La Paz se registraron un total de **11,508 unidades económicas** que dieron empleo a **58,278 personas**.



En cuanto a personal ocupado, las actividades económicas más representativas son **comercio, hoteles y restaurantes, e industria manufacturera.**

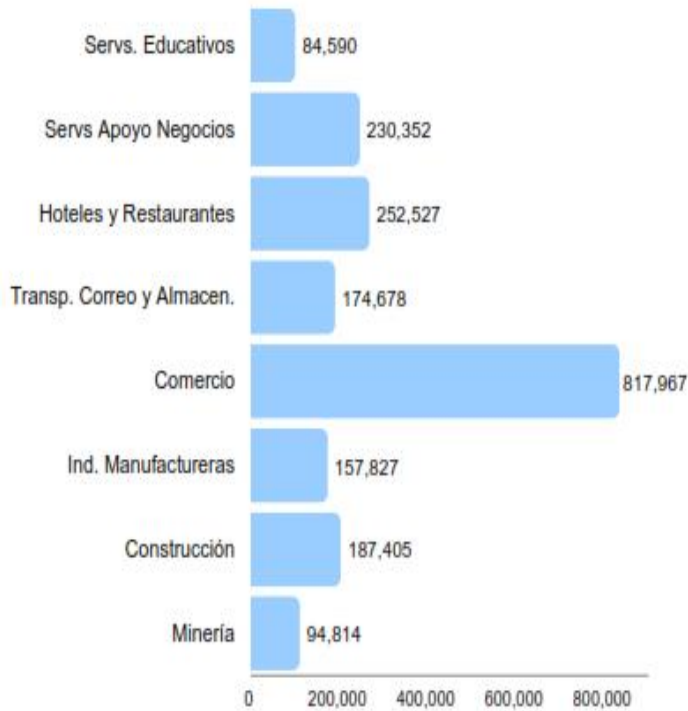
Personal ocupado por actividad económica en el municipio de La Paz, 2013



FUENTE: INEGI, Censos Económicos 2014.

Fuente: Información Estratégica de La Paz 2017, Secretaría de Desarrollo Económico, Medio Ambiente y Recursos Naturales.

Remuneraciones al personal ocupado de las principales actividades económicas en el municipio de La Paz, 2013 (miles pesos)



FUENTE: INEGI, Censos Económicos 2014.

Por el lado de los ingresos, durante 2013 en el municipio se generaron remuneraciones por un total de 2,534.3 millones de pesos. Las actividades con mayor aportación son: comercio, hoteles y restaurantes servicios de apoyo a negocios, industria de la construcción y manufacturera.



En general, las actividades terciarias prevalecen en el municipio, ya que representan el 80.7% del personal ocupado y el 77.8% del total de las remuneraciones.

Fuente: Información Estratégica de La Paz 2017, Secretaría de Desarrollo Económico, Medio Ambiente y Recursos Naturales.

Datos de educación en el Municipio de La Paz, Baja California Sur.

Educación:

Para el año 2015, la población alfabeta de 15 años y más fue de **201,626 habitantes**, que representa el **98.2%** de la población municipal de ese rango. Ello significa que el nivel de **analfabetismo** es de **1.8%**, menor a la tasa de 2010 (2.3%) así como el menor a nivel estatal (2.5%).

Respecto a la infraestructura educativa, este municipio cuenta con instalaciones de todos los niveles educativos, principalmente en la ciudad capital.

El número total de **alumnos** al fin de ciclo 2014-2015 fue de **87,895**. Durante el mismo ciclo el número de maestros, planteles y aulas fueron **6,481**, **476** y **3,263**, respectivamente.

El municipio tiene el mayor **grado promedio de escolaridad** con **10.7 años** ubicándose por arriba del promedio estatal (9.8 años). Este nivel de escolaridad es similar tanto en la población masculina como femenina.



En educación **media superior**, cuenta con **50 escuelas**, **40 de bachillerato general**, y **10 de bachillerato tecnológico**.

En el **nivel superior**, cuenta con una amplia oferta de carreras profesionales de todas las áreas. En total son **18 las instituciones** que ofrecen opciones de estudios a nivel licenciatura, y en algunos de los casos a nivel posgrado en la ciudad de La Paz: *Escuela Normal Urbana, Escuela Normal Superior, Universidad Pedagógica Nacional, Instituto Tecnológico de La Paz, UABCS, Escuela Superior de Cultura Física, UNIPAZ, Universidad Mundial, Universidad Intercontinental Noroeste Instituto Cultural Tecnológico Cuincacalli, Universidad del Desarrollo Profesional, Tecnológico de Baja California, Universidad de Tijuana, CIBNOR y CICIMAR*. De manera más reciente, la *Universidad Tecnológica de La Paz, Instituto Tecnológico de la Construcción y la Escuela de Aviación Naval*.



Datos de vivienda en el Municipio de La Paz, Baja California Sur.

Vivienda:



El número de **viviendas particulares habitadas** creció a una tasa promedio de 3.3% anual entre 2010 y 2015.

A nivel municipal el promedio de ocupantes por vivienda es de 3.3 personas, similar al promedio estatal (3.4).

Número total de viviendas particulares habitadas (2015):

83,027 viviendas.

Disponibilidad de bienes o servicios en las viviendas^{1/} del municipio de La Paz, 2010 y 2015 (%)

Bienes o servicios	2010	2015
Material en pisos		
Tierra	2.8	1.7
Cemento o firme	48.0	38.6
Madera, mosaico y otros	49.0	59.7
Servicios		
Agua entubada ^{2/}	93.3	96.2
Energía eléctrica	97.9	98.6
Drenaje ^{3/}	96.6	98.3
Bienes y Tecnologías Información		
Refrigerador	93.5	93.7
Lavadora	74.3	73.3
Horno de microondas	n.d.	58.6
Automóvil	75.4	72.3
Aparato para oír radio	80.1	73.0
Televisor	96.2	95.5
Televisor de pantalla plana	n.d.	50.3
Computadora	49.4	51.7
Teléfono fijo	51.6	46.7
Teléfono celular	88.9	93.9
Internet	40.6	50.7
Servicio de televisión de paga	n.d.	63.8

FUENTE: INEGI, Censo de Población y Vivienda 2010 y Encuesta Intercensal 2015

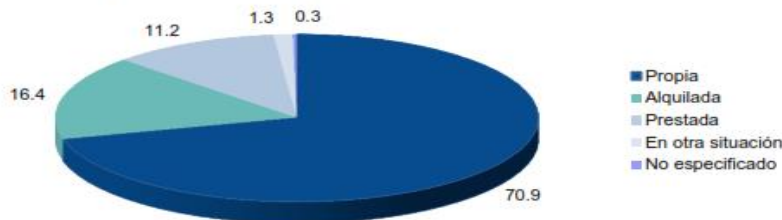
1/ El total de viviendas con información captada fue de 69,894 en 2010 y 82,919 en 2015.

2/ Agua entubada dentro de la vivienda o fuera de la vivienda, pero dentro del terreno.

3/ Lugar de desalojo: red pública, fosa séptica, barranca o grieta, río, lago o mar.

En relación a la tenencia, la mayor parte de las casas son ocupadas por sus propios dueños, ya que del total de las viviendas particulares habitadas, el **70.9%** son **propias**. El resto corresponde a las alquiladas (16.4%) o en otra situación. Destaca que la proporción de inquilinos en casa propia ha disminuido, ya que en 2010 fue de 76.4%.

Tipo de vivienda según tenencia en el municipio de La Paz, 2015 (%)



FUENTE: INEGI, Encuesta Intercensal 2015.



La forma de adquisición de las viviendas propias es como sigue: 51.6% mediante compra, 22.4% mandadas construir, 16.3% de autoconstrucción, 5.6% por herencia, 3.3% donado por el gobierno, y menos del 1.0% mediante otra forma.

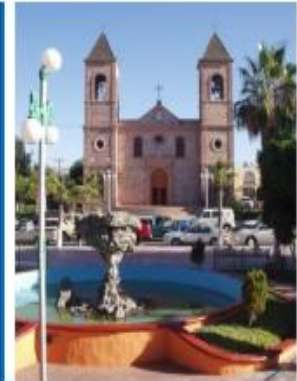


Datos del índice de competitividad en el Municipio de La Paz, Baja California Sur.

Índice de Competitividad:

Se entiende como competitividad al conjunto de atributos que una región o ciudad posee y que posibilita a las empresas minimizar sus costos de ubicación y operación de tal forma que se les permita colocar sus productos en los mercados nacionales, pero sobre todo internacionales. Para ello se requiere de adecuadas estructuras institucionales, políticas, jurídicas, económicas, tecnológicas, sociales y personales que aseguren la formación de un entorno capaz de estimular, complementar y multiplicar los esfuerzos del conjunto de empresas localizadas y concatenadas productivamente en un determinado territorio.

En su tercera edición la consultora aregional, realizó en 2013 un estudio para la medición de este índice en los 99 centros urbanos más importantes del país. De acuerdo a sus resultados, la ciudad de La Paz se posicionó en el lugar 7 con un alto grado de competitividad, después de la zona metropolitana del Valle de México, Monterrey, Los Cabos, Chihuahua, Querétaro y Cancún. Esto muestra un mejoramiento sistemático desde 2007, en el cual se tomaron en cuenta los factores empresario, empresa, sector regional, valores sociales e internacional.



Por otra parte, en un estudio más reciente (2016), dado a conocer por el Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO), la ciudad de La Paz ha mostrado un retroceso en su índice de competitividad urbana, ya que se encuentra en el lugar número 56 en 2014, luego de haberse posicionado en el número 42. Ello implica una posición menor a la registrada por la zona de Los Cabos. Los factores considerados fueron: derecho, medio ambiente, sociedad, sistema político, gobiernos, mercado de factores, economía, precursores, relaciones internacionales e innovación. Destacando en los de precursores y sociedad, lugares 3 y 12 respectivamente; y con desempeño bajo en medio ambiente y gobierno, lugares 68 y 74, respectivamente.



Fuente: Información Estratégica de La Paz 2017, Secretaría de Desarrollo Económico, Medio Ambiente y Recursos Naturales.

Datos del índice de marginación en el Municipio de La Paz, Baja California Sur.

Índice de Marginación:

De acuerdo a cifras de CONAPO (2015) referidas al grado de marginación de una zona, que se refiere a la exclusión social o población que no participa del disfrute de bienes y servicios esenciales para el desarrollo de sus capacidades básicas, este municipio presenta un grado de marginación **muy bajo**, ocupando el lugar número 5 en el estado, y a nivel nacional, el lugar número 2,399 (de 2,457 municipios). Entiéndase que esta escala va de aquellos más marginados que ocupan los primeros lugares a los menos marginados cuya posición está en los últimos del rango. Es decir, es el municipio mejor posicionado, debido a que en él se asienta la capital del estado, y por tanto, mejores oportunidades para la población.

Indicadores socioeconómicos del municipio de La Paz, 2010, 2015.

Indicador	2010	2015
Índice de Marginación	-1.74482	-1.658
Lugar que ocupa en el contexto estatal	5	5
Lugar que ocupa en el contexto nacional	2,403	2,399
% Población analfabeta de 15 años o más	2.34	1.86
% Población sin primaria completa de 15 años o más	10.81	8.43
% Ocupantes en viviendas s/drenaje ni excusado	0.56	0.39
% Ocupantes en viviendas sin energía eléctrica	1.93	1.15
% Ocupantes en viviendas sin agua entubada	4.72	3.72
% Viviendas con algún nivel de hacinamiento	25.34	19.49
% Ocupantes en viviendas con piso de tierra	2.84	1.69
% Población en localidades con menos de 5 mil hab.	12.52	12.52
% Población ocupada con ingreso de hasta 2 sal. mín.	23.91	22.24

FUENTE: CONAPO, *Índice de Marginación 2010, Índice de Marginación 2015.*



Fuente: Información Estratégica de La Paz 2017, Secretaría de Desarrollo Económico, Medio Ambiente y Recursos Naturales.

9. ANÁLISIS ENCUESTAS POBLACIÓN OBJETIVO Y UNIDAD DE MUESTREO SEGMENTO USUARIO.

Población objetivo³: Habitantes de la ciudad de La Paz, Baja California Sur, que se encuentren en los principales paraderos del transporte público urbanos y colectivos, esperando o descendiendo de las unidades vehiculares del sistema de transporte urbano y colectivo, que tengan entre 12 y 85 años de edad.

Unidad de muestreo⁴: Se seleccionó una **muestra de 383 cuestionarios** para ser aplicados la ciudad de La Paz, en los principales paraderos de dicho lugar, se repartieron las encuestas de manera proporcional al flujo de usuarios del sistema de transporte colectivo y urbano, así como también, durante los diferentes horarios pico y no pico, de acuerdo a la información proporcionada por la Dirección de Transporte y Vialidad del XV Ayuntamiento de La Paz, por conducto del **LIC. JULIO CÉSAR MENDOZA MEZA.**



³ Los diseños de muestreo comienzan por especificar la población objetivo, es la recolección de elementos u objetos que poseen la información buscada por el investigador y acerca de la cual se deben realizar las deducciones. La población objetivo se debe definir en forma precisa. La definición imprecisa de la población causará una investigación ineficaz en el mejor de los casos y engañosa en el peor. (MALHOTRA, 2004)

⁴ Una unidad de muestreo es la unidad básica que contiene los elementos de población que serán muestreados. (MALHOTRA, 2004)

Paraderos de la ciudad de **La Paz**, en los que se aplicó la muestra a los usuarios del sistema de transporte urbano y colectivo.

UBICACIÓN GEOGRÁFICA DE LOS PARADEROS

No.	DESCRIPCIÓN
1	Paradero Calle Revolución Mercado Madero
2	Paradero Melchor Ocampo
3	Paradero Aquiles Serdán
4	Paradero Santos Degollado
5	Paraderos Plaza La Paz, Soriana Forjadores

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DE LAS ENCUESTAS E INFORMACIÓN PROPORCIONADA POR LA DIRECCIÓN DE TRANSPORTE DEL H. XV AYUNTAMIENTO DE LA PAZ

Instrumento de investigación.

El instrumento utilizado en esta investigación de mercado fue el **CUESTIONARIO ESTRUCTURADO**, con preguntas cerradas previamente pre-codificadas, en donde se definieron las categorías de respuesta de acuerdo con diferentes estudios realizados con anterioridad a dicho sector de la población, por parte de **MFT Transportes**. Ejemplo de cuestionario aplicado (**ANEXO 4**), basado en el libro Investigación Integral de Mercados: un enfoque para el siglo XXI, en lo referente a su estructura. (**NICOLÁS, 2004**)

Diseño y tipo de estudio.

Para esta investigación se buscaron principalmente fuentes primarias (entrevistas a usuarios), en la parte de la investigación de mercado, para estar en condiciones de conocer que es lo que piensan estos, como evalúan el servicio que reciben y si tienen desde su muy particular punto de vista algunas sugerencias para la mejora del servicio en comodidad, precio, seguridad y calidad del mismo. Investigación exploratoria: Siendo muy apropiada para esta investigación, como fuente inicial del proceso de toma de decisiones. Usualmente, esta técnica está diseñada para obtener un análisis preliminar de la situación con un gasto mínimo y tiempo. Se caracteriza por la flexibilidad para estar sensible ante lo inesperado y para descubrir otra información no identificada previamente. Empleamos enfoques amplios y versátiles; éstos incluyen fuentes secundarias de datos, observación, entrevistas con expertos, entrevistas de grupos con personas bien informadas

e historias de caso. Dentro de la investigación de mercado, realizada a los usuarios del sistema de transporte urbano y colectivo de La Paz, B.C.S., se llevó a cabo la aplicación de entrevistas personales (cara a cara), con la finalidad de conocer el punto de vista de los clientes de los urbanos y colectivos, en los principales paraderos que existen en ambas poblaciones, la captura y cruce de variables se llevó a cabo en el **programa estadístico SPSS⁵ versión 20.0 para Windows**.

Se inició el día **22 de agosto de 2017, concluyéndose el día 23 de agosto de 2017**, distribuyendo las encuestas de la siguiente manera.

Distribución de encuestas por paradero.

**DISTRIBUCIÓN DE ENCUESTAS POR PARADERO
LA PAZ, B.C.S.**

Concepto	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Paradero Mercado Madero Calle Revolución	84	21.9	21.9
Paradero Melchor Ocampo	72	18.8	40.7
Paradero Serdán	78	20.4	61.1
Paradero Santos Degollado	74	19.3	80.4
Paradero Forjadores Plaza La Paz Soriana	75	19.6	100.0
Total	383	100.0	

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE ENCUESTA USUARIOS

Como se puede observar en la tabla de frecuencia, se tocaron en total 05 paraderos diferentes, en diferentes horarios, el personal involucrado, seleccionaba al azar a los usuarios que estaban esperando el arribo de las unidades en los diferentes paraderos, así como también, se seleccionaba al azar a pasajeros que estuvieran descendiendo de las unidades del sistema de transporte urbano y colectivo, participaron un total de 10 encuestadores y 02 coordinadores de campo, que supervisaron la correcta aplicación de los cuestionarios, así como, la toma de imágenes al momento de estar realizando las entrevistas por parte de los diferentes encuestadores, que se encontraban identificados con playeras, gorra y un gafete de identificación.

⁵ SPSS. Statistical Package for the Social Sciences.

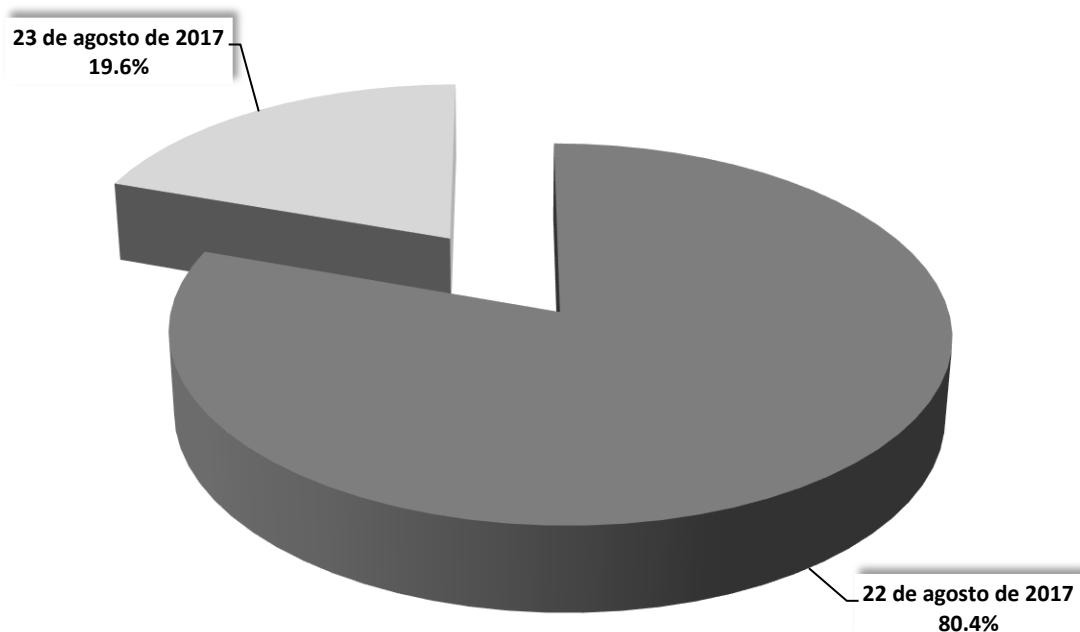
Fechas de aplicación de cuestionarios usuarios.

FECHAS DE APLICACIÓN CUESTIONARIOS USUARIOS
LA PAZ, B.C.S.

Concepto	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
22 de agosto de 2017	308	80.4	80.4
23 de agosto de 2017	75	19.6	100.0
Total	383	100.0	

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE ENCUESTA USUARIOS

FECHAS DE APLICACIÓN CUESTIONARIOS



Se aplicaron el día **22 de agosto de 2017**, un total de **308 cuestionarios** que correspondió al **80.4%** del total de los **383 formatos** aplicados durante el proceso de elaboración del estudio técnico para determinar la factibilidad del aumento o no de las tarifas del sistema de transporte urbano y colectivo, por otro lado, el **23 de agosto de 2017**, se aplicaron **75 cuestionarios** que corresponden al **19.6%**.

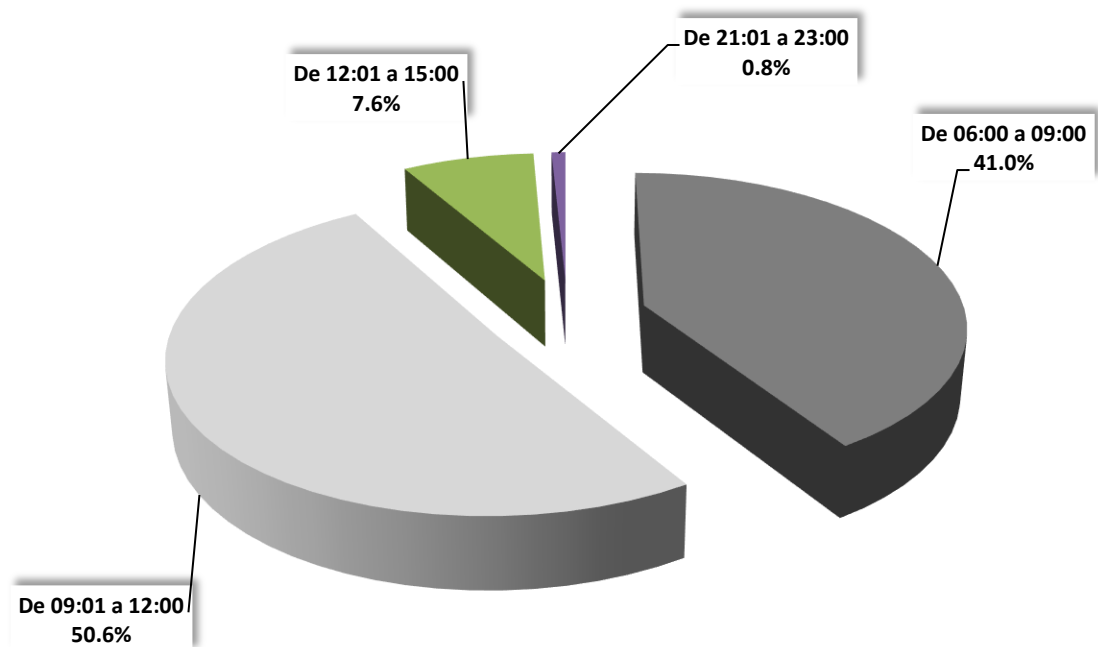
Horarios de aplicación de cuestionarios usuarios.

**HORARIOS DE APLICACIÓN CUESTIONARIOS USUARIOS
LOS CABOS, B.C.S.**

Concepto	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
De 06:00 a 09:00	157	41.0	41.0
De 09:01 a 12:00	194	50.7	91.6
De 12:01 a 15:00	29	7.6	99.2
De 21:01 a 23:00	3	.8	100.0
Total	383	100.0	

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE ENCUESTA USUARIOS

HORARIOS DE APLICACIÓN CUESTIONARIOS



En la gráfica se presentan los diferentes segmentos de horarios en donde se aplicaron los cuestionarios en **horas pico y no pico**, que fueron desde las **06:00 horas hasta las 23:00 horas**, durante los días donde se aplicaron los cuestionarios en los **05 paraderos asignados** dentro del estudio técnico para determinar las tarifas de Urbanos y Colectivos.

9.1. Análisis e interpretación de datos del segmento Usuarios.

Análisis general.

En primer lugar, encontramos las diferentes variables estudiadas en la aplicación de los **383 cuestionarios en los principales paraderos de la Ciudad de La Paz, B.C.S.**, a los clientes del sistema de transporte urbano y colectivo, presentándose en tablas de distribución de frecuencias, tablas de contingencia y gráficas de pastel, gráficas de barras, gráficas de línea, graficas de sectores entre otras.

El procedimiento para la selección de los entrevistados fue de manera aleatoria y al azar, en cada caso se escogió a la quinta persona que estaba esperando ascender o descendía de las unidades del sistema de transporte urbano y colectivo, las entrevistas se realizaron de manera personalizada (cara a cara).



Ocupación de los entrevistados.

OCUPACIÓN DE LOS ENTREVISTADOS USUARIOS LA PAZ, B.C.S.

Concepto	Frecuencia	Porcentaje
Estudiante	65	17.0
Obrero o empleado general	169	44.1
Ama de casa	60	15.7
Jubilado o pensionado	17	4.4
Desempleado	9	2.3
Profesionista o trabaja por su cuenta	56	14.6
Comerciante	7	1.8
Total	383	100.0

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE ENCUESTA USUARIOS

Las diferentes ocupaciones de los entrevistados fueron medidas como una de las principales variables a considerar en la aplicación de los cuestionarios, se puede destacar que el **44.1%** de los entrevistados correspondió a **los obreros o empleados generales**, en segundo lugar, tenemos a **los estudiantes con el 17.0%** de entrevistas, en tercer lugar a **las amas de casa con el 15.7%** de los formatos llenados por dicho segmento de la población, en cuarto lugar **los profesionistas o que trabajan por su cuenta con el 14.6%** de las entrevistas totales de las **383** que representaron la muestra, de acuerdo a la fórmula de poblaciones finitas.



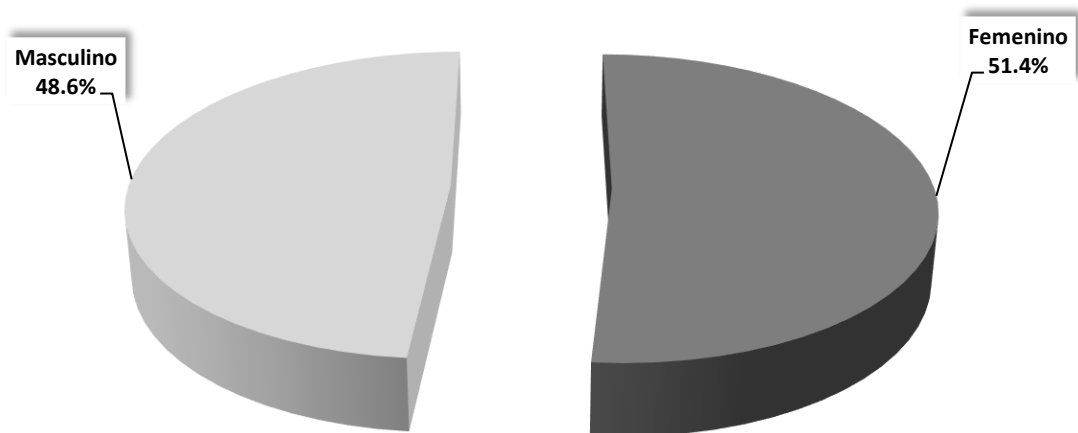
Sexo y/o genero de los entrevistados.

SEXO Y/O GENERO DE LOS ENTREVISTADOS
LA PAZ, B.C.S.

Concepto	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Femenino	197	51.4	51.4
Masculino	186	48.6	100.0
Total	383	100.0	

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE ENCUESTA USUARIOS

SEXO Y/O GENERO DE LOS ENTREVISTADOS



Se entrevistaron a **197 mujeres usuarias** del sistema de transporte urbano y colectivo, representando el **51.4% de las entrevistas totales** de las **383**, en el caso de los integrantes del sexo masculinos tenemos que se entrevistaron un total de **186 personas** de dicho sexo de las **383 entrevistas**, lo que represento un **48.6%**.

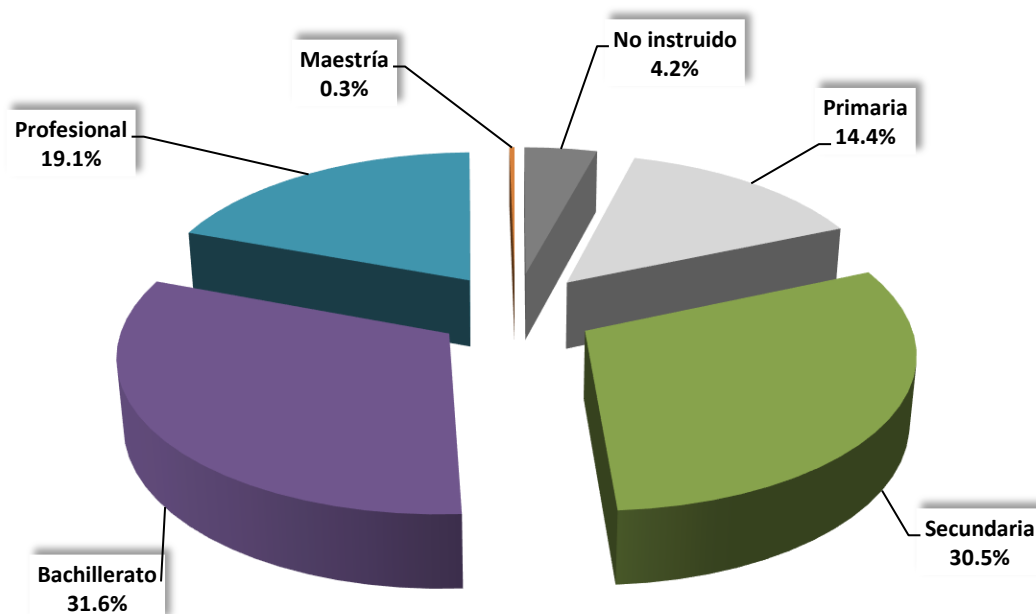
Escolaridad de los entrevistados.

ESCOLARIDAD DE LOS ENTREVISTADOS USUARIOS
LA PAZ, B.C.S.

Concepto	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
No instruido	16	4.2	4.2
Primaria	55	14.4	18.5
Secundaria	117	30.5	49.1
Bachillerato	121	31.6	80.7
Profesional	73	19.1	99.7
Maestría	1	.3	100.0
Total	383	100.0	

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE ENCUESTA USUARIOS

ESCOLARIDAD DE LOS ENTREVISTADOS



El segmento del nivel educativo de los usuarios con mayor frecuencia de entrevistas es el nivel bachillerato con el **31.6%**, seguido del nivel secundaria con él **30.5%**, en tercer lugar, tenemos a los que dijeron tener profesional con el **19.1%**, en la cuarta posición los que están los que dijeron tener primaria con el **14.4%**, para finalmente tener a los no instruidos que representaron el **4.2%** de las menciones dentro de las entrevistas aplicadas y maestría el **0.3%**.

Rangos de los entrevistados.

RANGOS DE LOS ENTREVISTADOS USUARIOS LA PAZ, B.C.S.

Concepto	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
De 16 a 20 años	52	13.6	13.6
De 21 a 25 años	51	13.3	26.9
De 26 a 30 años	48	12.5	39.4
De 31 a 35 años	41	10.7	50.1
De 36 a 40 años	41	10.7	60.8
De 41 a 45 años	33	8.6	69.5
De 46 a 50 años	24	6.3	75.7
De 51 a 55 años	19	5.0	80.7
De 56 a 60 años	29	7.6	88.3
De 61 a 65 años	15	3.9	92.2
De 66 años ó más	30	7.8	100.0
Total	383	100.0	

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE ENCUESTA USUARIOS

El rango de edad en donde mayormente se realizaron las entrevistas fue los que dijeron tener entre **16 a 20 años con el 13.6%**, en segundo lugar, los que manifestaron tener entre **21 a 25 años, con el 13.3%**, en tercero tenemos a los de **26 a 30 años de edad con el 12.5%**, en cuarto lugar, están los de **31 a 35 y de 36 a 40 años**, con el **10.7%** cada uno de ellos, **en quinto lugar** tenemos a los que nos comentaron que su edad estaba comprendida entre los **42 y 45 años con el 8.6%** de las menciones, los de **66 años o más de edad ocupan el sexto lugar con el 7.8%**, en séptimo lugar, están los del rango de edad de **56 a 60 años, con el 7.6%**, en octavo lugar, están los de **46 a 50 años con el 6.3%**, los de **51 a 55 años de edad les correspondió el 5.0%** de las afirmaciones, en para finalmente los del rango de **61 a 65 años con el 3.9%**.

COLONIAS DONDE VIVEN LOS ENTREVISTADOS LA CIUDAD DE LA PAZ

En la aplicación del sondeo de opinión dirigido al segmento de usuarios del sistema de transporte urbano y colectivo, contestaron que viven en las siguientes **78 colonias**:

Arcoíris, Ciudad del Cielo, Agustín Olachea, Miramar, La Pasión, Indeco, El Progreso, San Pablo Guelatao, Centro, Rinconada Lázaro Cárdenas, Flores Magón, Los Cardones, Puesta del Sol, Valle del Mezquite, Arcos del Sol, La Fuente, Lomas de Palmira, Loma Linda, Benito Juárez, Navarro Rubio, Diana Laura, El Camino Real, El Esterito, Santa Fe, Banobras, Colina de la Cruz, Loma Obrera, Los Olivos, Revolución, Pueblo Nuevo, Primero de Mayo, Solidaridad, Agua Escondida, Cruz de Piedra, Arboledas, Tabachines, Villas de Guadalupe, Las Garzas, El Pedregal, Civilizadores, Vicente Guerrero, Calafia, Ayuntamiento, Rancho los Paredones, Las Palmas, Alta Tensión, La roma, Lázaro Cárdenas, Misioneros, Ocho de Octubre, El Manglito, Las Américas, El Centenario, Vista Hermosa, 20 de Noviembre, Inhalapa, Ejido Chametla, El Mezquitito, Olas Altas, Francisco Villa, Paraíso del Sol, Panteón, California, Balandra, Guadalupe Victoria, La Ladrillera, Márquez de León, La Pitahaya, Esperanza, Fovissste de Sudcalifornia, Bellavista, Jardines del Sol, Virreyes, Costa Azul, 17 de octubre, Cola de la Ballena, Emiliano Zapata, Álamos.

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DE LA ENCUESTA.

Las preguntas que se diseñaron en la aplicación del cuestionario, en su mayoría fueron cerradas, existiendo algunas semi-abiertas, lo que permitió su rápida comprensión, captura y análisis de la información en el programa estadístico **SPSS versión 20.0 para Windows**, iniciando con:

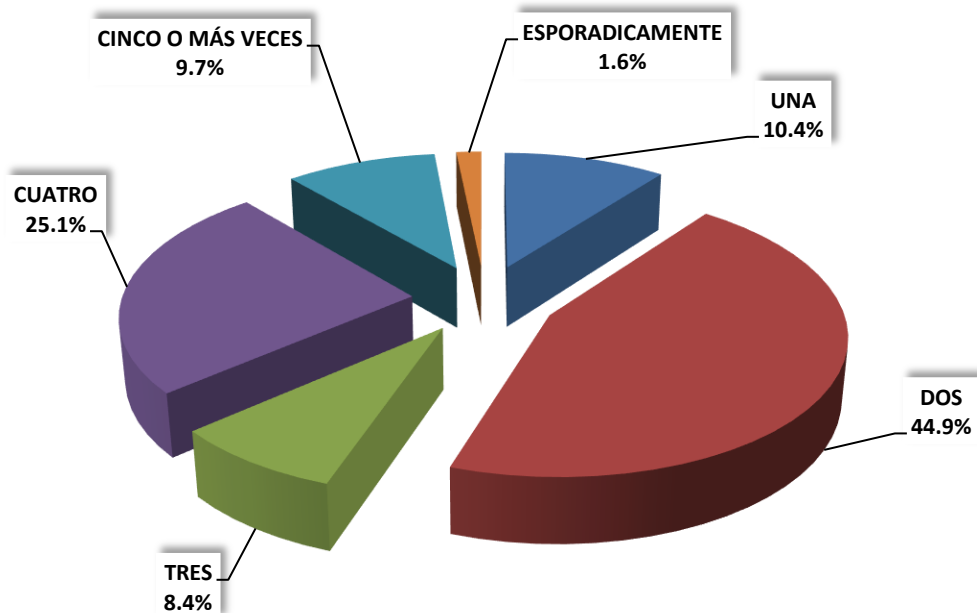
Regularmente... ¿Cuántas veces al día utiliza el servicio de pasaje urbano y colectivo?

FRECUENCIA DE USO DEL SERVICIO LA PAZ, B.C.S.

Concepto	Ocupación de los entrevistados							Total
	Estudiante	Empleado general	Ama de casa	Jubilado	Desempleado	Profesionista	Comerciante	
Una	10.8%	6.5%	20.0%	11.8%		14.3%		10.4%
Dos	36.9%	52.1%	35.0%	47.1%	55.6%	39.3%	57.1%	44.9%
Tres	9.2%	7.7%	8.3%	17.6%		8.9%		8.4%
Cuatro	38.5%	21.3%	21.7%	17.6%	33.3%	25.0%	28.6%	25.1%
Cinco ó más veces	3.1%	11.8%	8.3%	5.9%	11.1%	12.5%	14.3%	9.7%
Esporádicamente	1.5%	0.6%	6.7%					1.6%
Total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DE LA ENCUESTA.

FRECUENCIAS DE USO DEL SERVICIO



La frecuencia de uso que obtuvo el mayor número de menciones fue el de **dos veces con el 44.9%**, en segundo lugar, tenemos a los que dijeron utilizarlo durante **4 ocasiones al día con el 25.1%**, en tercer lugar, los que manifestaron utilizarlo **una vez con el 10.4%**, en cuarto tenemos a los que mencionaron usarlos **cinco o más veces con 9.7%**, en quinto lugar, están los que lo usan **tres veces con el 8.4% de las menciones**.

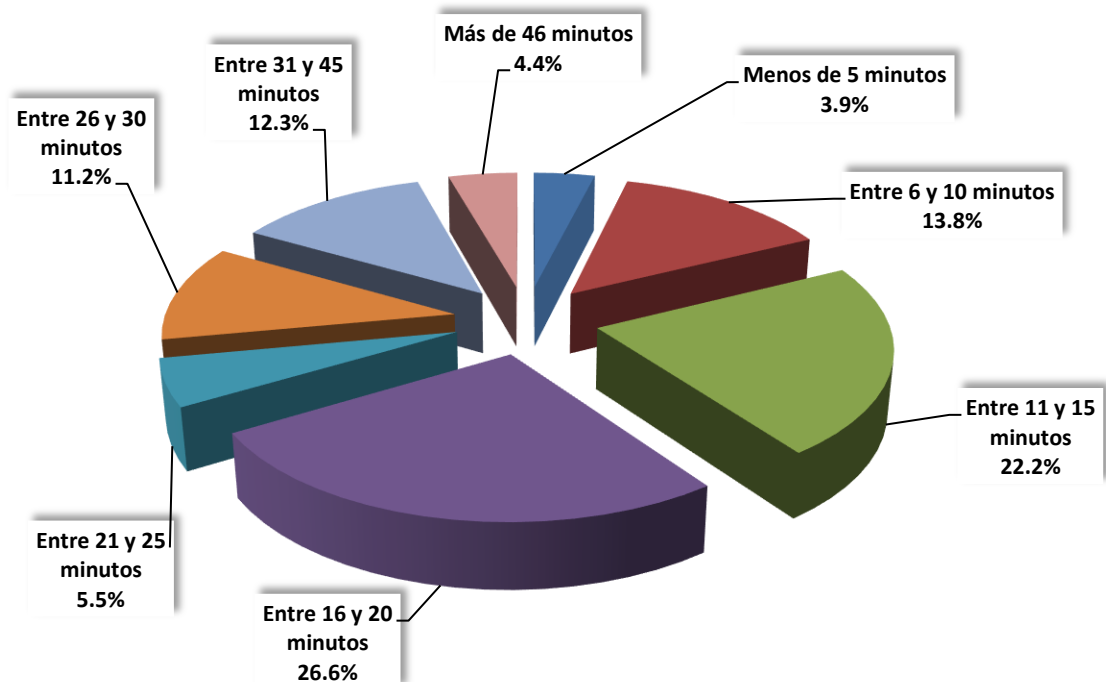
¿Normalmente cuánto tiempo espera para abordar el servicio de pasaje urbano y colectivo?

TIEMPO DE ESPERA DEL SERVICIO LA PAZ, B.C.S.

Concepto	Ocupación de los entrevistados							Total
	Estudiante	Empleado general	Ama de casa	Jubilado	Desempleado	Profesionista	Comerciante	
Menos de 5 minutos	4.6%	3.0%	8.3%			1.8%	14.3%	3.9%
Entre 6 y 10 minutos	10.8%	11.8%	21.7%	17.6%	22.2%	14.3%		13.8%
Entre 11 y 15 minutos	30.8%	23.7%	16.7%	17.6%	33.3%	14.3%	14.3%	22.2%
Entre 16 y 20 minutos	18.5%	27.2%	18.3%	23.5%	33.3%	39.3%	57.1%	26.6%
Entre 21 y 25 minutos	7.7%	5.9%	5.0%	5.9%		3.6%		5.5%
Entre 26 y 30 minutos	12.3%	10.1%	8.3%	17.6%		17.9%		11.2%
Entre 31 y 45 minutos	12.3%	11.2%	18.3%	17.6%	11.1%	7.1%	14.3%	12.3%
Más de 46 minutos	3.1%	7.1%	3.3%			1.8%		4.4%
Total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DE LA ENCUESTA.

TIEMPO DE ESPERA DEL SERVICIO



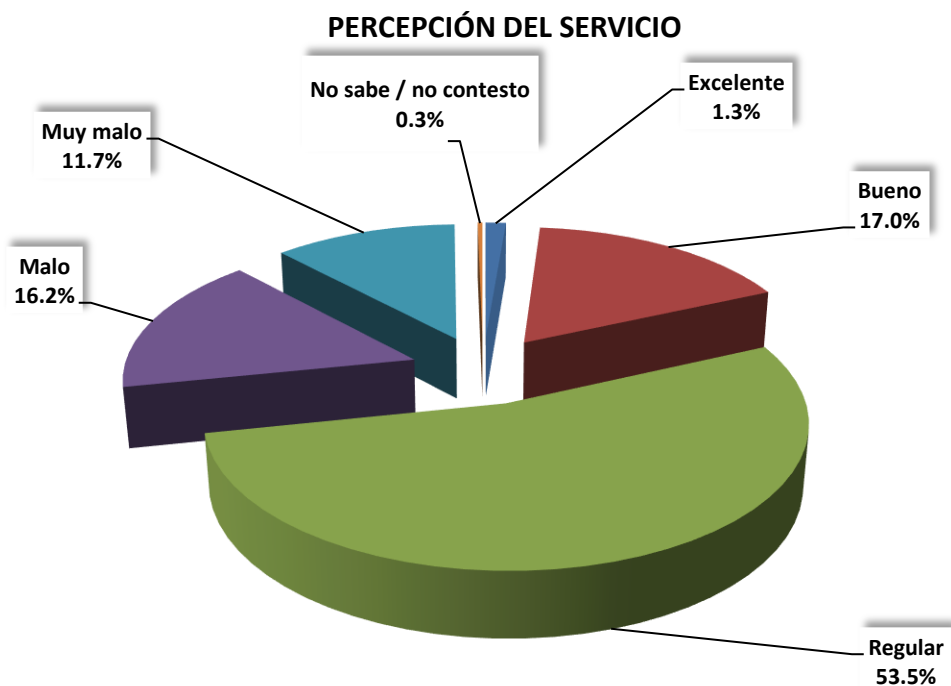
La mayoría de los usuarios dijeron que esperan entre **16 y 20 minutos**, para abordar las unidades en las diferentes rutas del servicio de transporte urbano y colectivo con el **26.6%**, en segundo lugar, se tiene al espacio de tiempo de **11 a 15 minutos** con el **22.2%**.

En su opinión... ¿El servicio de pasaje urbano y colectivo que se presta en La Paz, Baja California Sur, es?

PERCEPCIÓN DEL SERVICIO
LA PAZ, B.C.S.

Concepto	Ocupación de los entrevistados							Total
	Estudiante	Empleado general	Ama de casa	Jubilado	Desempleado	Profesionista	Comerciante	
Excelente		1.8%	1.7%	5.9%				1.3%
Bueno	18.5%	13.6%	28.3%	23.5%	11.1%	8.9%	42.9%	17.0%
Regular	56.9%	52.7%	46.7%	35.3%	66.7%	64.3%	42.9%	53.5%
Malo	16.9%	17.8%	10.0%	17.6%	11.1%	17.9%	14.3%	16.2%
Muy malo	6.2%	14.2%	13.3%	17.6%	11.1%	8.9%		11.7%
No sabe / no contesto	1.5%							0.3%
Total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DE LA ENCUESTA.



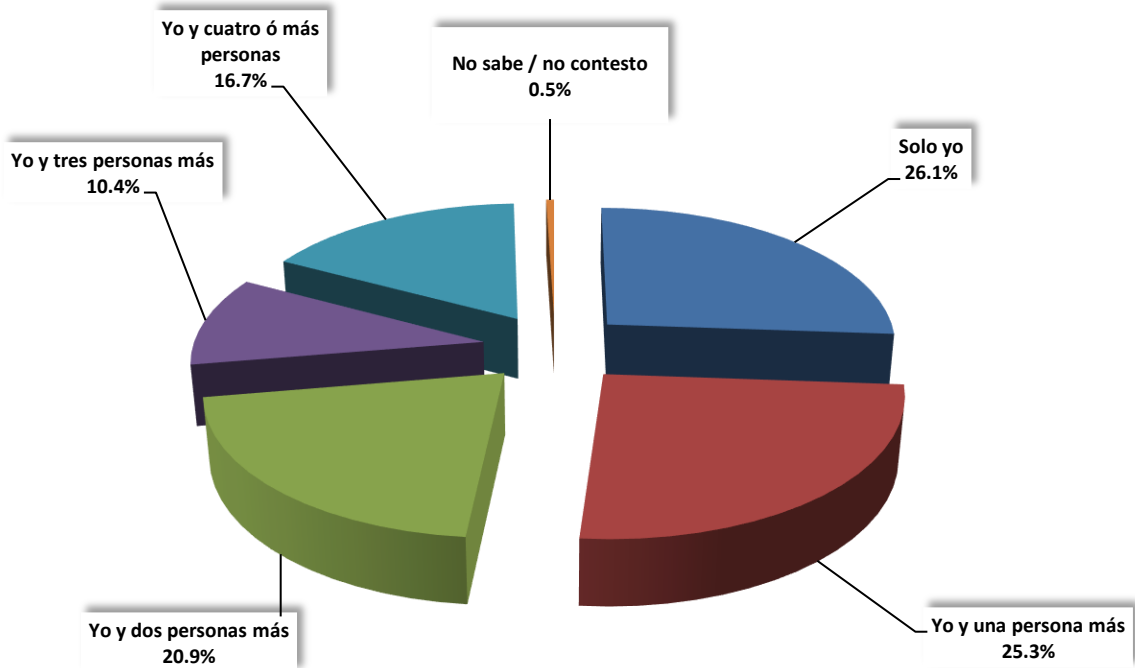
Los entrevistados que se encontraban en los diferentes paraderos, califican el servicio que reciben de **regular a bueno**, en el primer caso lo califican con el **53.5%** y en segundo lugar con el **17.0%**, si los sumamos incluyendo a **excelente** que cuenta con **1.3%** de las menciones nos da el resultado de aprobación del servicio por parte de los usuarios por el orden de **71.8%**, el restante lo califica de **malo a muy malo** con el **27.9%** y un **0.3 NS/NC**.

¿Cuántas personas utilizan en su casa el servicio de TRANSPORTE URBANO Y COLECTIVO de La Paz?

PERCEPCIÓN DEL COSTO DEL SERVICIO TRANSPORTE COLECTIVO LA PAZ, B.C.S.

Concepto	Ocupación de los entrevistados							Total
	Estudiante	Empleado general	Ama de casa	Jubilado	Desempleado	Profesionista	Comerciante	
Solo yo	27.7%	25.4%	23.3%	29.4%	22.2%	28.6%	28.6%	26.1%
Yo y una persona más	18.5%	24.9%	30.0%	23.5%	22.2%	32.1%	14.3%	25.3%
Yo y dos personas más	32.3%	20.1%	15.0%	23.5%	33.3%	14.3%	14.3%	20.9%
Yo y tres personas más	12.3%	10.1%	11.7%	11.8%	11.1%	8.9%		10.4%
Yo y cuatro ó más personas	9.2%	18.9%	20.0%	11.8%	11.1%	14.3%	42.9%	16.7%
No sabe / no contesto		0.6%				1.8%		0.5%
Total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DE LA ENCUESTA.



La respuesta que recibió mayor frecuencia fue la de solo yo con el **26.1%**, en segundo lugar, yo y una persona más con el **25.3%**, en tercero tenemos, yo y dos personas más con el **20.9%** de las menciones, en el siguiente lugar, están los que mencionaron yo y cuatro o más personas con el **16.7%**.

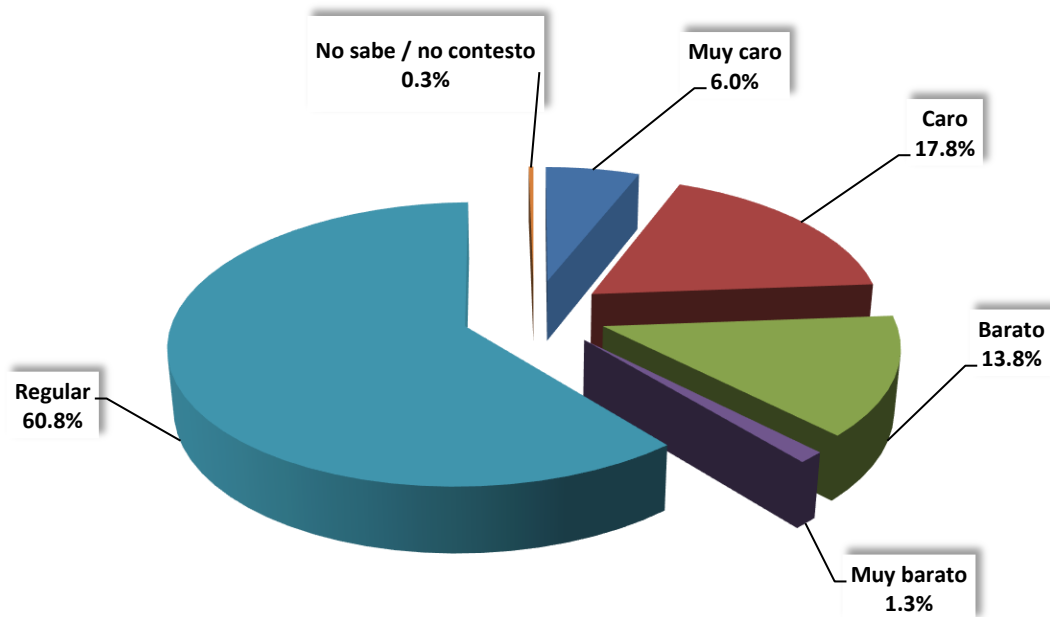
En su opinión... ¿El costo de \$10.00 (Pasaje General) y \$5.00 (Estudiante, Discapacitado y Adulto Mayor), por el servicio de PASAJE URBANO Y COLECTIVO es?

**PERCEPCIÓN DEL COSTO DEL SERVICIO TRANSPORTE URBANO
LA PAZ, B.C.S.**

Concepto	Ocupación de los entrevistados							Total
	Estudiante	Empleado general	Ama de casa	Jubilado	Desempleado	Profesionista	Comerciante	
Muy caro	3.1%	7.7%	6.7%			7.1%		6.0%
Caro	13.8%	20.7%	15.0%	35.3%		16.1%		17.8%
Barato	10.8%	7.7%	20.0%	17.6%	33.3%	21.4%	42.9%	13.8%
Muy barato	1.5%	1.2%	3.3%					1.3%
Regular	69.2%	62.7%	55.0%	47.1%	66.7%	55.4%	57.1%	60.8%
No sabe / no contesto	1.5%							0.3%
Total		3.1%	7.7%	6.7%			7.1%	

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DE LA ENCUESTA.

PERCEPCIÓN COSTO DEL SERVICIO TRANSPORTE URBANO



La percepción del servicio de transporte urbano y colectivo es que este tiene un **costo regular con el 60.8%**, calificado como **caro el 17.8%**, como **barato el 13.8%**, **muy caro el 6.0%**, por su parte los que lo califican **muy barato correspondió al 1.3%**.

¿Cuál es la principal problemática que le aqueja a Usted, respecto al servicio del transporte URBANO Y COLECTIVO?

PERCEPCIÓN DE MEJORAS DE LAS UNIDADES LA PAZ, B.C.S.

Concepto	Ocupación de los entrevistados							Total
	Estudiante	Empleado general	Ama de casa	Jubilado	Desempleado	Profesionista	Comerciante	
Distancia que tengo que caminar para tomar el servicio	9.2%	6.5%	10.0%			3.6%	28.6%	7.0%
Falta de paraderos en las rutas	4.6%	10.7%	1.7%			5.4%		6.5%
El servicio que se presta es de baja calidad	16.9%	26.6%	20.0%	58.8%	55.6%	25.0%	14.3%	25.6%
La espera es muy prolongada	44.6%	21.3%	20.0%	11.8%	11.1%	30.4%	14.3%	25.6%
Las rutas son muy largas	9.2%	13.6%	21.7%	5.9%	11.1%	10.7%	28.6%	13.6%
Todas las anteriores	1.5%	7.1%	8.3%	5.9%	11.1%	7.1%		6.3%
No sabe / no contesto	10.8%	8.9%	13.3%	5.9%		8.9%		9.4%
No recorren la ruta completa	3.1%	1.8%		5.9%			14.3%	1.8%
Nada todo está bien		2.4%	3.3%	5.9%				1.8%
Baja calidad y rutas largas		0.6%						0.3%
Baja calidad y paraderos		0.6%				1.8%		0.5%
Distancia y baja calidad						3.6%		0.5%
Espera y rutas largas						1.8%		0.3%
Paraderos y baja calidad			1.7%		11.1%			0.5%
Espera y distancia						1.8%		0.3%
Total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DE LA ENCUESTA.

Las principales problemáticas que aquejan a los usuarios del sistema de transporte urbano y colectivo de la ciudad de La Paz, son: que la espera entre una unidad y otra es muy prolongada y la calidad del servicio es deficiente con el **25.6%**, cada una, tenemos que las rutas son muy largas un **13.6%** de las menciones, por otro lado los que comentan que la distancia que tienen que caminar para estar en los paraderos por donde circulan las unidades es grande con el **7.0%**, igualmente los que piensan que hacen falta la instalaciones de paraderos adecuados y en condiciones de comodidad para el clima y la ciudad que tenemos está en el rango de los **7.0 puntos porcentuales**.

Si estuviera en sus manos, mejorar algo del servicio que actualmente recibe, respecto a las unidades... ¿Qué mejoraría?

PERCEPCIÓN DE MEJORAS DE LAS UNIDADES
LA PAZ, B.C.S.

Concepto	Ocupación de los entrevistados							Total
	Estudiante	Empleado general	Ama de casa	Jubilado	Desempleado	Profesionista	Comerciante	
Las unidades (que fueran más nuevas)	44.6%	45.0%	21.7%	58.8%	33.3%	46.4%	28.6%	41.5%
Unidades más grandes tipo microbús	23.1%	24.3%	18.3%	5.9%		14.3%	14.3%	20.1%
Instalaría aire acondicionado	13.8%	15.4%	36.7%	23.5%	55.6%	16.1%	42.9%	20.4%
La distribución de los asientos	9.2%	2.4%	11.7%			7.1%		5.5%
Cambiar de chóferes	3.1%	4.7%	1.7%	5.9%	11.1%	5.4%		4.2%
No sabe / no contesto	1.5%	1.2%	3.3%			1.8%		1.6%
Unidades limpias		0.6%	1.7%					0.5%
Todas las opciones		2.4%	1.7%			3.6%		1.8%
Unidades y asientos			1.7%					0.3%
Unidades y aire acondicionado		0.6%				3.6%		0.8%
Aire acondicionado y asientos	1.5%	1.8%				1.8%		1.3%
La unidades nuevas y más grandes	1.5%	1.2%	1.7%					1.0%
Unidades más grandes y aire acondicionado	1.5%	0.6%						0.5%
Unidades, asientos y más grandes.				5.9%			14.3%	0.5%
Total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DE LA ENCUESTA.

A los usuarios de los segmentos de **estudiantes, empleado general, jubilado, desempleado, profesionistas y comerciantes**, les gustaría que se **mejoraran las unidades en un 41.5%** en promedio, por su parte las **amas de casa** les gustaría que a las unidades contaran con **aire acondicionado en un 36.7%**, incluso siendo la segunda necesidad de manera general en las diferentes respuestas de las encuestas aplicadas en los principales 05 paraderos, en tercer lugar les gustaría que se mejorar **en unidades más grandes con el 20.1%**.

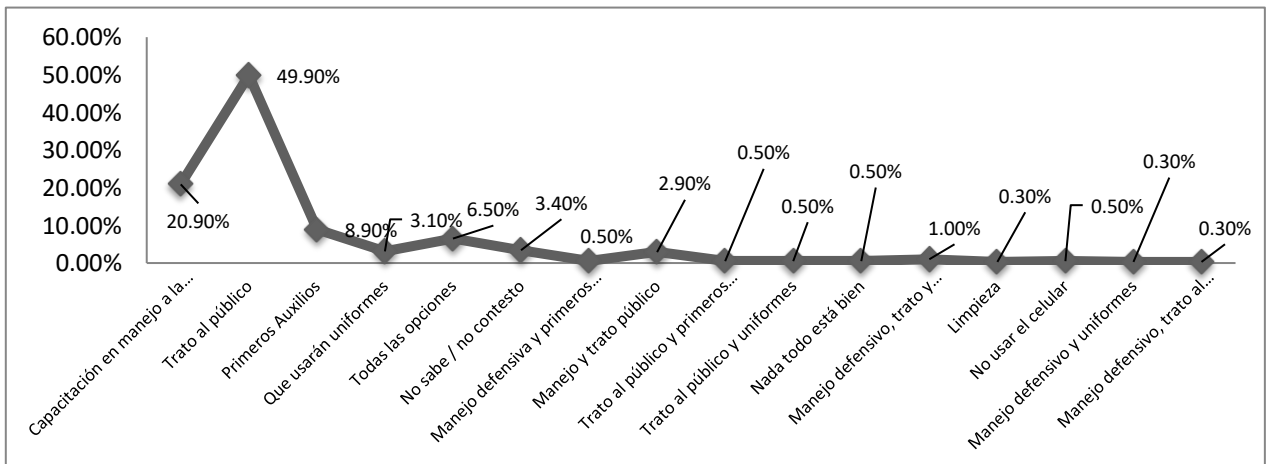
Si estuviera en sus manos, mejorar algo del servicio que actualmente recibe por parte de los choferes... ¿Qué mejoraría?

PERCEPCIÓN DE MEJORAS DEL SERVICIO DE LOS CHOFERES
LOS CABOS, B.C.S.

Concepto	Ocupación de los entrevistados							Total
	Estudiante	Empleado general	Ama de casa	Jubilado	Desempleado	Profesionista	Comerciante	
Capacitación en manejo a la defensiva	23.1%	22.5%	16.7%	29.4%	33.3%	16.1%		20.9%
Trato al público	56.9%	45.6%	46.7%	47.1%	44.4%	58.9%	57.1%	49.9%
Primeros Auxilios	6.2%	11.8%	8.3%			3.6%	42.9%	8.9%
Que usarán uniformes	1.5%	3.0%	8.3%			1.8%		3.1%
Todas las opciones	3.1%	5.9%	5.0%	11.8%	22.2%	10.7%		6.5%
No sabe / no contesto	1.5%	1.8%	11.7%			3.6%		3.4%
Manejo defensiva y primeros auxilios	3.1%							0.5%
Manejo y trato público		4.7%	3.3%	5.9%				2.9%
Trato al público y primeros auxilios		1.2%						0.5%
Trato al público y uniformes		1.2%						0.5%
Nada todo está bien		0.6%				1.8%		0.5%
Manejo defensivo, trato y primeros auxilios	3.1%	0.6%		5.9%				1.0%
Limpieza	1.5%							0.3%
No usar el celular		0.6%				1.8%		0.5%
Manejo defensivo y uniformes						1.8%		0.3%
Manejo defensivo, trato al público y uniformes		0.6%						0.3%
Total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DE LA ENCUESTA.

A los usuarios lo que les gustaría es que **los choferes mejoraran su trato al público**, es decir, que estos últimos deben de ser capacitados y cambiar muchos de ellos sus actitudes hacia sus clientes, como cualquier negocio, que debe tratar a sus clientes con cortesía y calidad, los encuestados en un **49.9%** requieren esta mejora, en segundo lugar, con el **20.9%** solicitan que se les capacite en **manejo a la defensiva**, en tercero tenemos la **capacitación en primeros auxilios** con el **8.9%**.



En los últimos meses se ha manejado que se estará realizando una modificación de tarifas del sistema de transporte urbano y colectivo en LA PAZ, ¿Qué cantidad estaría Usted dispuesto (a) a pagar de incremento?

DISPOSICIÓN DE PAGO DE UN INCREMENTO EN LA TARIFA
LA PAZ, B.C.S.

Concepto	Ocupación de los entrevistados							Total
	Estudiante	Empleado general	Ama de casa	Jubilado	Desempleado	Profesionista	Comerciante	
\$0.50	7.7%	8.3%	6.7%	17.6%	11.1%			7.0%
\$1.00	18.5%	16.6%	13.3%	23.5%	22.2%	12.5%	14.3%	16.2%
\$1.50	1.5%	1.2%			11.1%			1.0%
\$2.00	16.9%	23.7%	21.7%	5.9%	11.1%	10.7%	42.9%	19.6%
\$2.50					11.1%	1.8%		0.5%
\$3.00		4.1%	1.7%			1.8%		2.3%
\$3.50	1.5%							0.3%
\$4.00	4.6%	1.2%	3.3%	5.9%		10.7%	14.3%	3.9%
No estoy dispuesto a pagar ningún incremento	46.2%	39.1%	43.3%	41.2%	33.3%	60.7%	14.3%	43.6%
\$5.00	1.5%	4.1%	8.3%	5.9%			14.3%	3.9%
No sabe / No contesto		1.8%	1.7%					1.0%
Lo necesario si mejoraran las unidades						1.8%		0.3%
\$15.00	1.5%							0.3%
Total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DE LA ENCUESTA.

La mayoría de los usuarios entrevistados **NO ESTAN DISPUESTOS A PAGAR NINGÚN INCREMENTO** con el **43.6%**, en segundo lugar, tenemos a los que están dispuestos a pagar un incremento de **\$2.00** en la tarifa actual que están pagando con el **19.6%**, y en tercer lugar, están los que **están dispuestos a pagar \$1.00** de incremento con el **16.2%** de las menciones dentro de las encuestas aplicadas en los cinco paraderos principales de la ciudad de La Paz.

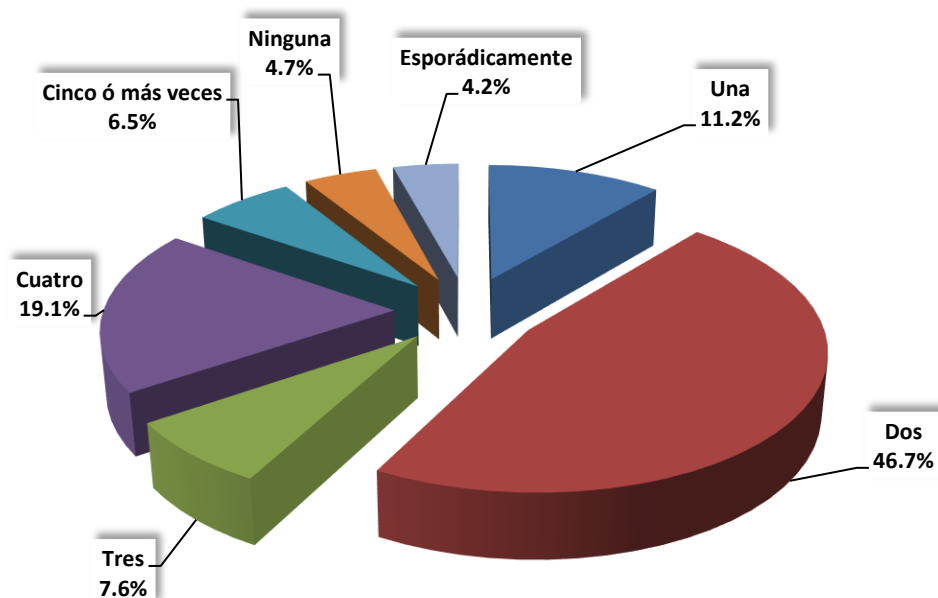
¿Cuántas veces a la semana estaría Usted, dispuesto a utilizar el servicio, si el precio que Usted mencionó se les incrementará a los concesionarios del servicio público de transporte en las modalidades de colectivo y urbano?

FRECUENCIA DE USO DEL SERVICIO
LA PAZ, B.C.S.

Concepto	Ocupación de los entrevistados							Total
	Estudiante	Empleado general	Ama de casa	Jubilado	Desempleado	Profesionista	Comerciante	
Una	13.8%	9.5%	15.0%	17.6%		10.7%		11.2%
Dos	41.5%	52.1%	33.3%	47.1%	66.7%	44.6%	71.4%	46.7%
Tres	10.8%	7.1%	10.0%	5.9%		5.4%		7.6%
Cuatro	27.7%	16.0%	21.7%	5.9%	22.2%	19.6%	14.3%	19.1%
Cinco ó más veces	1.5%	7.7%	6.7%	5.9%		8.9%	14.3%	6.5%
Ninguna	3.1%	4.1%	1.7%	5.9%	11.1%	10.7%		4.7%
Esporádicamente	1.5%	3.6%	11.7%	11.8%				4.2%
Total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DE LA ENCUESTA.

FRECUENCIAS DE USO FUTURO DEL SERVICIO



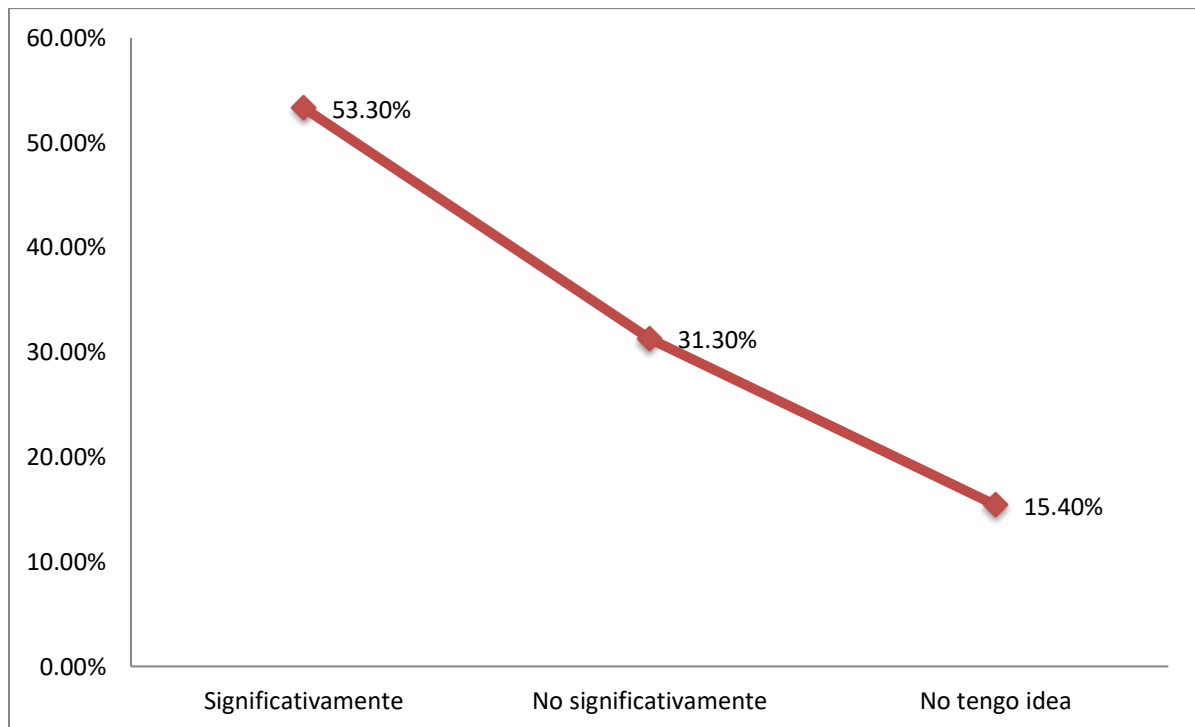
Si se da un incremento de \$1.00 a \$2.00 los usuarios estarían dispuestos a utilizar el servicio en dos ocasiones el 46.7%, en una sola ocasión con el 11.2%, en cuatro ocasiones el 19.1%, tres ocasiones con un 7.6% de las menciones de los entrevistados en los paraderos y finalmente con un 6.5% los que estaría dispuestos cinco o más veces.

Con dicho incremento en la tarifa... ¿Qué tanto afectaría su presupuesto destinado a la transportación?

PERCEPCIÓN DE AFECTACIÓN PRESUPUESTO DESTINADO AL TRANSPORTE
LA PAZ, B.C.S.

Concepto	Ocupación de los entrevistados							Total
	Estudiante	Empleado general	Ama de casa	Jubilado	Desempleado	Profesionista	Comerciante	
Significativamente	47.7%	59.2%	50.0%	47.1%	44.4%	51.8%	28.6%	53.3%
No significativamente	30.8%	27.8%	36.7%	35.3%	33.3%	37.5%	14.3%	31.3%
No tengo idea	21.5%	13.0%	13.3%	17.6%	22.2%	10.7%	57.1%	15.4%
Total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DE LA ENCUESTA.



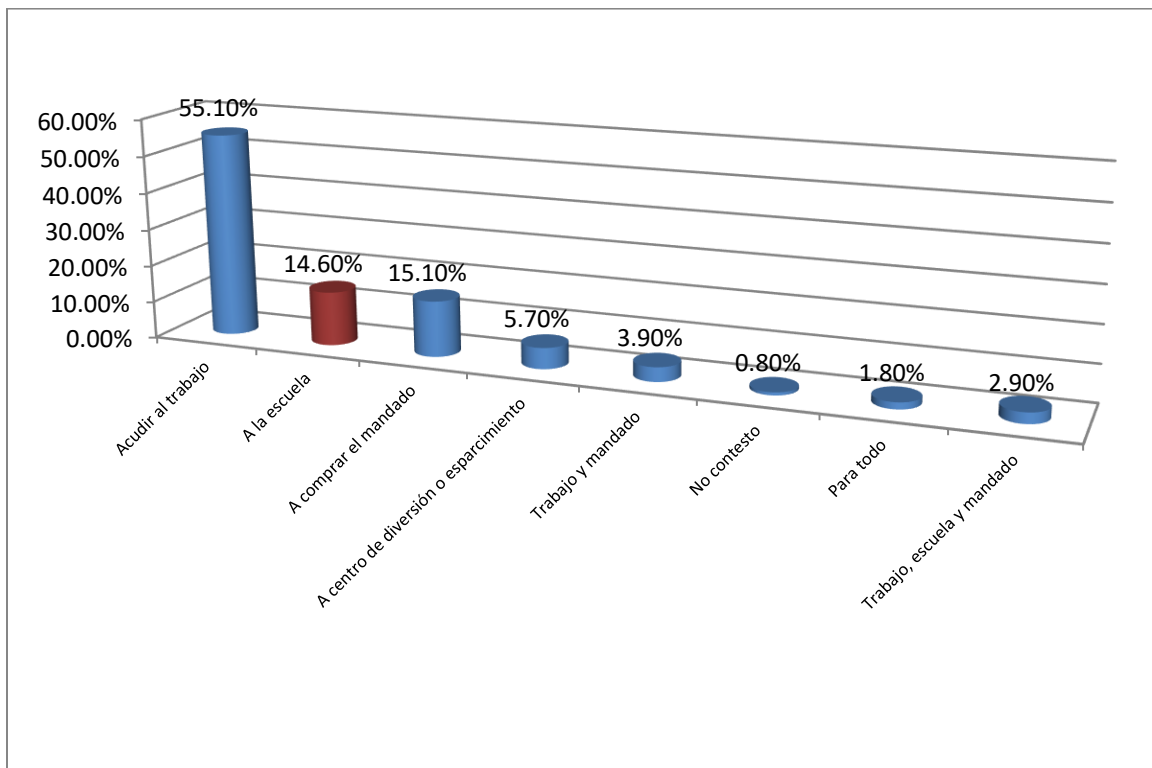
El **53.3%** de los entrevistados piensan que si se incremente las tarifas estaría afectando significativamente su presupuesto destinado a la transportación, por otro lado, el **31.3%** piensa que no les afectaría en su presupuesto un incremento en las cantidades arriba mencionadas.

¿Normalmente Usted, utiliza el servicio de transporte urbano y colectivo, para movilizarse a...?

CONCEPTO DE USO DEL TRANSPORTE LA PAZ, B.C.S.

Concepto	Ocupación de los entrevistados							Total
	Estudiante	Empleado general	Ama de casa	Jubilado	Desempleado	Profesionista	Comerciante	
Acudir al trabajo	18.5%	76.3%	18.3%	23.5%	55.6%	80.4%	71.4%	55.1%
A la escuela	70.8%	1.8%	8.3%			3.6%		14.6%
A comprar el mandado		7.7%	56.7%	35.3%	22.2%	3.6%	14.3%	15.1%
A centro de diversión o esparcimiento	1.5%	4.7%	8.3%	29.4%	11.1%	3.6%		5.7%
Trabajo y mandado	3.1%	3.6%	3.3%	5.9%		7.1%		3.9%
No contesto		1.2%			11.1%			0.8%
Para todo		3.6%		5.9%				1.8%
Trabajo, escuela y mandado	6.2%	1.2%	5.0%			1.8%	14.3%	2.9%
Total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DE LA ENCUESTA.



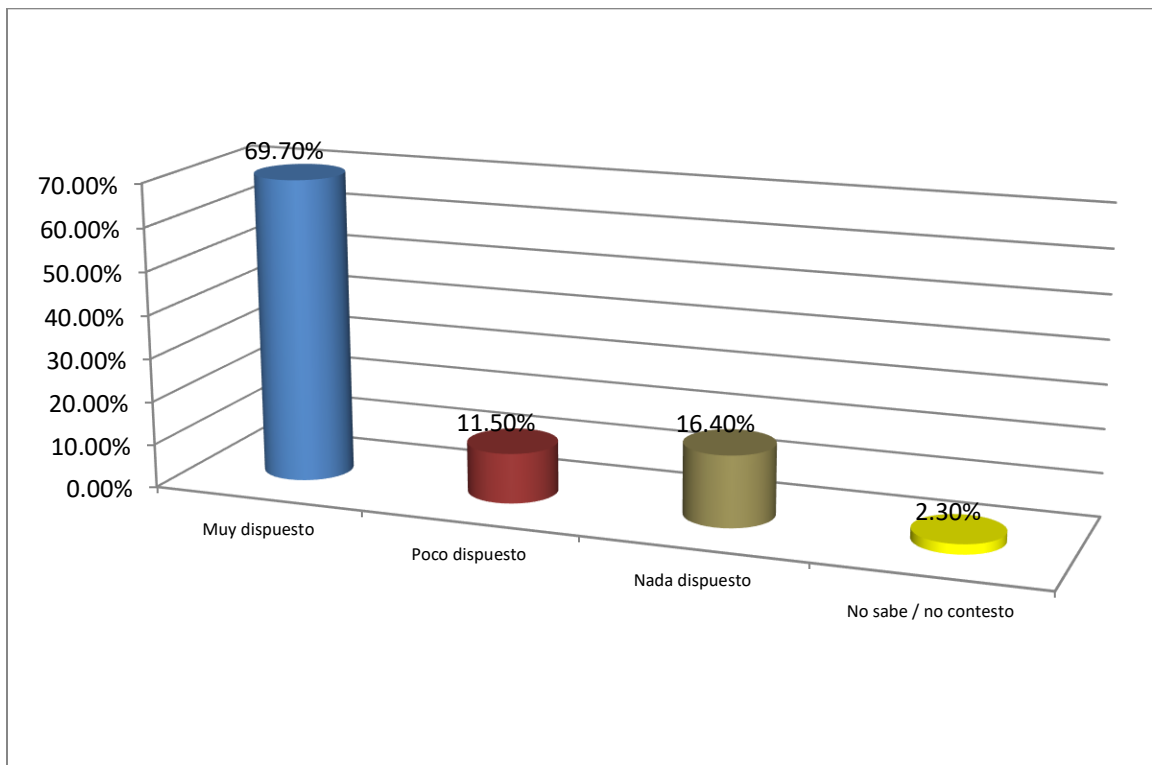
El **55.1%** de los usuarios utilizan el transporte para acudir al trabajo, las amas de casa para ir al mandado con el **56.7%** y los estudiantes con el **70.8%** para acudir a la escuela, existen otras menciones como son: a centro de diversión o esparcimiento, trabajo y mandado.

¿Si el Transporte Urbano y Colectivo de La Paz, le ofreciera la adquisición de una credencial de prepago, estaría dispuesto a adquirirla?

**ADQUISICIÓN CREDENCIAL PREPAGO
LA PAZ, B.C.S.**

Concepto	Ocupación de los entrevistados							Total
	Estudiante	Empleado general	Ama de casa	Jubilado	Desempleado	Profesionista	Comerciante	
Muy dispuesto	69.2%	68.0%	73.3%	58.8%	66.7%	73.2%	85.7%	69.7%
Poco dispuesto	9.2%	15.4%	8.3%	11.8%		8.9%		11.5%
Nada dispuesto	18.5%	14.8%	13.3%	29.4%	22.2%	17.9%	14.3%	16.4%
No sabe / no contesto	3.1%	1.8%	5.0%		11.1%			2.3%
Total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DE LA ENCUESTA.



La disposición de la adquisición de tarjetas de prepago está en el orden de los **69.7%**, poco dispuestos a adquirir dichas tarjetas tenemos el **11.50%**, y nada dispuestos el **16.4%** de los usuarios entrevistados.

7.2. Nivel de ingresos de la población usuaria.

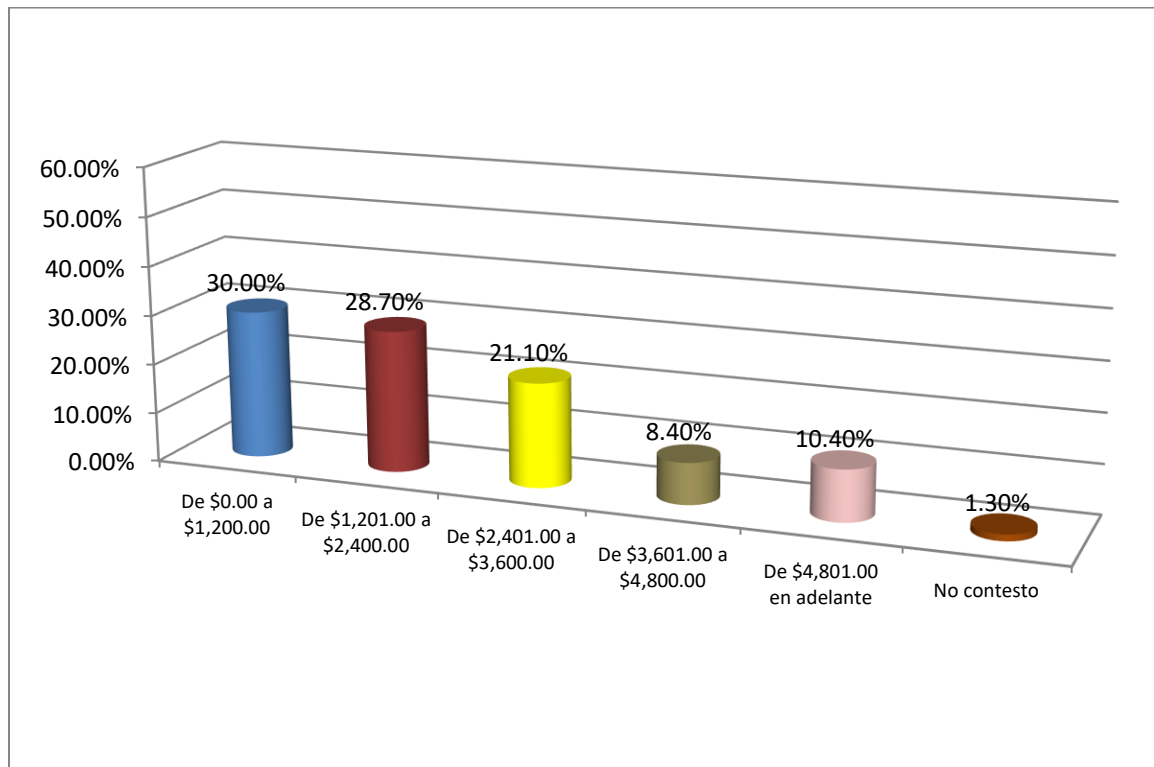
Me podría decir aproximadamente ¿Cuáles son sus ingresos a la quincena?

INGRESOS ECONÓMICOS DE LOS USUARIOS

LA PAZ, B.C.S.

Concepto	Ocupación de los entrevistados							Total
	Estudiante	Empleado general	Ama de casa	Jubilado	Desempleado	Profesionista	Comerciante	
De \$0.00 a \$1,200.00	66.2%	21.9%	28.3%	17.6%	22.2%	19.6%	28.6%	30.0%
De \$1,201.00 a \$2,400.00	24.6%	29.0%	38.3%	23.5%	11.1%	26.8%	28.6%	28.7%
De \$2,401.00 a \$3,600.00	6.2%	24.9%	21.7%	23.5%	55.6%	19.6%	28.6%	21.1%
De \$3,601.00 a \$4,800.00	1.5%	9.5%	3.3%	17.6%	11.1%	16.1%		8.4%
De \$4,801.00 en adelante	1.5%	11.8%	8.3%	17.6%		17.9%	14.3%	10.4%
No contesto		3.0%						1.3%
Total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DE LA ENCUESTA.



Los usuarios entrevistados manifestaron que el rango de sus ingresos es de **\$0.00 a \$1,200.00 a la quincena** en un promedio de **30.0%**, el segundo rango mencionado de ingresos a la quincena le correspondió a los que dijeron obtener de **\$1,201.00 a \$2,400.00 con el 28.7%** y por último los que afirmaron tener ingresos de **\$2,401.00 a \$3,600.00 con el 21.10%**.

9.2. Vitrina metodológica.

Población sujeta a estudio	Usuarios del sistema de transporte Urbano y Colectivo de la ciudad de La Paz, B.C.S.
Fecha de levantamiento	Del 22 al 23 de agosto de 2017
Esquema de selección	Utilizando información proporcionada por la Dirección de Transporte y Vialidad del H. XV Ayuntamiento de La Paz, B.C.S, respecto a los 05 principales paraderos de las diferentes rutas del sistema de transporte urbano y colectivo, se procedió a seleccionar de manera aleatoria a cada 5 ciudadanos que se encontraban esperando las unidades o que estaban descendiendo de las mismas para ser entrevistados. (92,000 usuarios diarios)
Tamaño de muestra	383 usuarios del sistema de transporte urbano y colectivo de la ciudad de La Paz.
Personal involucrado	10 encuestadores 02 coordinadores de campo 01 ingenieros Informáticos 03 capturistas 01 analista de sistemas 01 responsable de Investigación
Método de estimación	Los resultados presentados no son frecuencias simples, sino estimaciones basadas en la utilización de factores de expansión, calculados como el inverso de la probabilidad de selección de cada individuo en la muestra y corrección por no-respuesta en cada sección.
Confianza y error máximo	Aunque cada porcentaje tiene su propio error asociado, el diseño de muestra garantiza que en al menos 95 de cada 100 veces, el error no sobrepasa el 5.0% en las estimaciones. En los estudios de opinión pública, además del error muestral, se debe de considerar que pueden existir otros errores ocasionados por el fraseo de las preguntas y las incidencias en el trabajo de campo.
Responsable de investigación	DR. GUILLERMO SÁNCHEZ FLORES Director General de MFT Transportes Licenciado en Ciencias Políticas y Sociales Licenciado en Derecho Burocrático Maestría en Liderazgo y Mercadotecnia Empresarial Doctor Internacional en Ciencias Políticas y Sociales Doctor en la búsqueda de la Ciencia del Derecho, la Política Internacional y la Comunicación.
Fórmula de poblaciones finitas	$n = \frac{Z^2 P Q N}{(N - 1) E^2 + Z^2 P Q}$ <p>N= Tamaño de la población Z= Valor bajo la curva normal (1.96) P= P. Éxito (0.50) Q= P. Fracaso (0.50) E= Error muestral (0.05) con Nivel de confianza del 95% n= Tamaño de muestra</p>

9.3. Calidad del Servicio.

Existe un **22.4%** de unidades con varios asientos regulares y un **0.8%** en malas condiciones, dañados por los mismos usuarios, sobre todo los estudiantes o jóvenes, que no miden las consecuencias económicas que ocasionan a los concesionarios al dañar las unidades de esta forma. La mayoría de los usuarios en un **44.9%** utilizan el servicio cuando menos dos veces al día, evaluando el servicio en el aspecto de tiempos de espera en los paraderos de las rutas entre **16 y 20 minutos de frecuencia** entre una unidad y otra para poder abordar el transporte público.



Los usuarios evalúan la calidad del servicio que reciben por parte de los transportistas con una calificación de regular a bueno que representa un **70.5%** de satisfacción del mismo, y de malo a muy malo lo evalúan con el **27.9%**.

Las unidades en caso de las luces de iluminación en promedio funcionan en **95.5%** de manera correcta ambas luces, por otro lado, la evaluación de los parabrisas en su correcto funcionamiento es del **88.4%** de manera correcta. Las direccionales delanteras funcionan de manera correcta en un **86.8%**, las luces altas de las unidades funcionan de manera correcta en un **92.7%**.

Las luces de emergencia funcionan de manera adecuada tanto derecha como izquierda en la parte delantera de las unidades en un **83.15%**. El **54.5%** de las llantas delanteras fueron calificadas como buenas, y el **18.3%** como llantas en condiciones de uso regulares. El piso de las unidades está calificado de regular a bueno en un **80.1%**, igualmente las escaleras de ascenso y descenso son calificadas en su calidad de operación como regulares a buenas en un **78.4%**, por su parte la condición de funcionamiento de la puerta de acceso está calificada en su calidad de uso de buenas a excelentes en un promedio del **98.8%**.

Las luces de stop funcionan de manera correcta en un **90.45%**, las direccionales traseras tanto la izquierda, como la derecha funcionan en promedio de manera correcta con un **88.2%**. Los concesionarios del servicio de transporte en su gran mayoría tienen su seguro vigente del viajero con el **89.7%**, pero no debería de estar circulando ni una sola unidad sin contar con su seguro del viajero. Finalmente es importante para lograr una mayor comodidad en el servicio y calidad en el mismo que los asientos pasen de ser puros laterales a laterales y fila o puros en fila, para garantizar la seguridad de los usuarios y la comodidad tan necesaria en la prestación del servicio de transporte urbano y colectivo.

En cuanto a la relación de calidad – costo del servicio del transporte colectivo lo califican de la misma manera de regular con el **53.5%**, en los diferentes segmentos de población entrevistados entre estudiantes, empleado general, amas de casa, jubilados, desempleados, profesionistas y comerciantes.

A los usuarios les gustaría que en la calidad de las unidades se mejoraran o se pusieran en circulación unidades más nuevas, con aire acondicionado, que la frecuencia sea en menor tiempo y el precio del pasaje no aumentará.



En referencia a la calidad del servicio que prestan los conductores hacia los usuarios, se ocupa una mayor capacitación del manejo a la defensiva, trato al público y capacitación en primeros auxilios. Los usuarios utilizan el servicio para acudir a trabajar como único medio de transporte que tienen a su alcance, las amas de casa lo utilizan para ir al mandado y los estudiantes para acudir a la escuela.

Los ingresos de los usuarios del sistema de transporte urbano van de un salario mínimo a un máximo de cuatro salarios mínimos vigentes en el estado, a la quincena.

10. POBLACIÓN OBJETIVO Y UNIDAD DE MUESTREO SEGMENTO CHOFERES.



Población objetivo⁶: Empleados del sistema de transporte Urbano y Colectivo de la ciudad de La Paz, B.C.S., que se encuentren laborando en las unidades vehiculares de dicho sistema en las bases de salida o llegada, que tengan entre 18 y 65 años de edad.

Unidad de muestreo⁷: Se seleccionó una muestra de **100** cuestionarios para ser aplicados en los salones sociales de las agrupaciones a los diferentes turnos de trabajo, se repartieron las encuestas de manera proporcional al número de unidades del

sistema de transporte colectivo y urbano, así como también, se realizaron encuestas durante prácticamente todos los días de la semana y durante los diferentes horarios pico y no pico, de acuerdo a la información proporcionada por la **Dirección de Transporte del X. XV Ayuntamiento de La Paz**, por conducto del **LIC. JULIO CÉSAR MENDOZA MEZA**. **Instrumento de investigación.** El instrumento utilizado en esta parte de la investigación de mercado fue el **CUESTIONARIO ESTRUCTURADO**, con preguntas cerradas previamente pre-codificadas, en donde se definieron las categorías de respuesta de acuerdo con diferentes estudios realizados con anterioridad a dicho sector de la población, por parte de **MFT Transportes**. Ejemplo de cuestionario aplicado (**ANEXO 5**), basado en el libro Investigación Integral de Mercados: un enfoque para el siglo XXI, en lo referente a su estructura. (**NICOLÁS, 2004**)

Diseño y tipo de estudio.

Para esta investigación se buscaron principalmente fuentes primarias (entrevistas a choferes), en la parte de la investigación de mercado, para estar en condiciones de conocer que es lo que piensan estos, como evalúan el servicio que prestan y si tienen desde su muy particular punto de vista algunas sugerencias para la mejora del servicio en comodidad, precio, seguridad y calidad del mismo.

⁶ Los diseños de muestreo comienzan por especificar la población objetivo, es la recolección de elementos u objetos que poseen la información buscada por el investigador y acerca de la cual se deben realizar las deducciones. La población objetivo se debe definir en forma precisa. La definición imprecisa de la población causará una investigación ineficaz en el mejor de los casos y engañosa en el peor. (**MALHOTRA, 2004**)

⁷ Una unidad de muestreo es la unidad básica que contiene los elementos de población que serán muestreados. (**MALHOTRA, 2004**)

Investigación exploratoria: Siendo muy apropiada para esta investigación, como fuente inicial del proceso de toma de decisiones. Usualmente, esta técnica está diseñada para obtener un análisis preliminar de la situación con un gasto mínimo y tiempo. Se caracteriza por la flexibilidad para estar sensible ante lo inesperado y para descubrir otra información no identificada previamente. Empleamos enfoques amplios y versátiles; éstos incluyen fuentes secundarias de datos, observación, entrevistas con expertos, entrevistas de grupos con personas bien informadas e historias de caso.

Dentro de la investigación de mercado, realizada a los choferes del sistema de transporte urbano y colectivo, se llevó a cabo la aplicación de entrevistas personales (cara a cara), con la finalidad de conocer el punto de vista de los empleados prestadores del servicio de los urbanos y colectivos, en las principales bases de salida o llegada, y salones sociales de las agrupaciones, la captura y cruce de variables se llevó a cabo en el **programa estadístico SPSS⁸ versión 20.0 para Windows.**



⁸ SPSS. Statistical Package for the Social Sciences.

Se inició el día **12 de julio de 2017**, concluyéndose el día **09 de agosto de 2017**, distribuyendo las encuestas de la siguiente manera.

**ORGANIZACIONES DONDE TRABAJAN LOS CHOFERES
LA PAZ, B.C.S.**

Concepto	Frecuencia	Porcentaje
LA Paz	2	2.0
Unión Única	8	8.0
Unión Modelo	24	24.0
California	10	10.0
Salvatierra	8	8.0
Transporte Urbano de La Paz	8	8.0
San Rafael	1	1.0
Unión Pacífico	5	5.0
Flecha Roja	4	4.0
Coromuel	11	11.0
Correcaminos	12	12.0
Guaycura	1	1.0
Pioneros El Centenario	3	3.0
Transporte Urbano Calafia	3	3.0
Total	282	100%

Fuente: Elaborada con datos del cuestionario de Choferes.

En la aplicación de los formatos diseñados para las entrevistas de los conductores se entrevistaron trabajadores de las agrupaciones de **la ciudad de La Paz**: Unión Única, La Paz, Unión Modelo, California, Salvatierra, Transporte Urbano de La Paz, San Rafael, Unión Pacífico, Coromuel, Correcaminos, Guaycura, Pioneros Transporte Sub Urbano Pioneros del Centenario, Transporte Urbano Calafia. En total se aplicaron **100 entrevistas de los 664 choferes** que existen aproximadamente en el sistema de transporte urbano y colectivo la ciudad de La Paz, Baja California Sur, los cuestionarios fueron aplicados de manera aleatoria en reuniones y entrevistas cara a cara antes de iniciar las rutas o en las revisiones vehiculares.

10.1. Análisis e interpretación de datos del segmento Choferes.

Análisis general.

En primer lugar, encontramos las diferentes variables estudiadas en la aplicación de los 100 cuestionarios en las principales bases de salida, llegada y en las revisiones de las unidades de la ciudad de La Paz, a los choferes del sistema de transporte urbano y colectivo, presentándose en tablas de distribución de frecuencias, tablas de contingencia y gráficas.

Tipo de unidades que conducen los choferes.

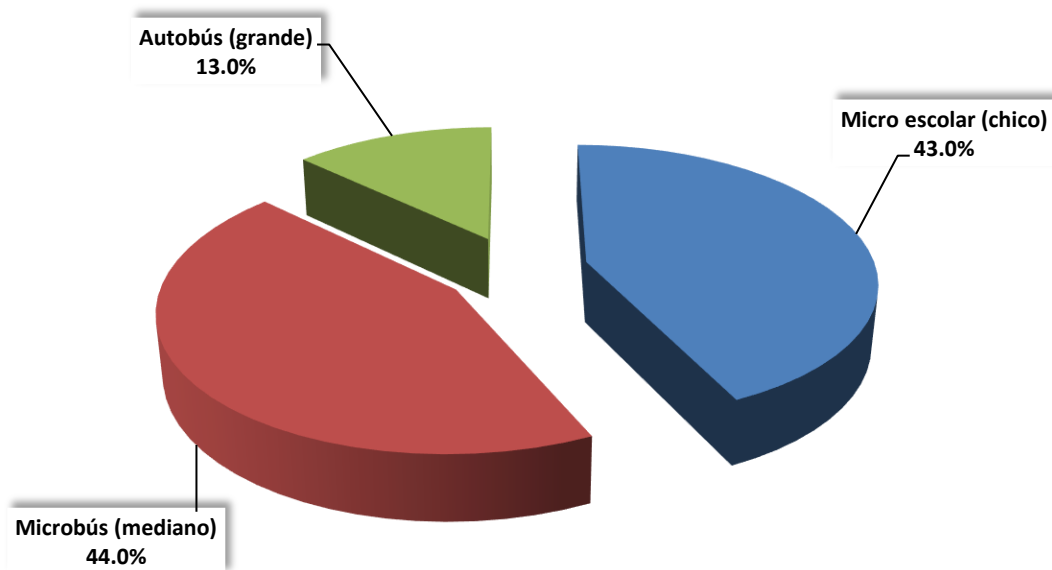
TIPO DE UNIDAD QUE CONDUCE LOS CHOFERES
LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Micro escolar (chico)	43	43.0	43.0	43.0
Microbús (mediano)	44	44.0	44.0	87.0
Autobús (grande)	13	13.0	13.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Fuente: Elaborada con datos del cuestionario de Choferes.

El **44.0%** de los entrevistados manifestaron que conducen microbuses medianos, el **43.0%** conduce un micro escolar (chico) y el **13.0%** conduce un autobús grande.

TIPO DE UNIDAD QUE SE CONDUCE



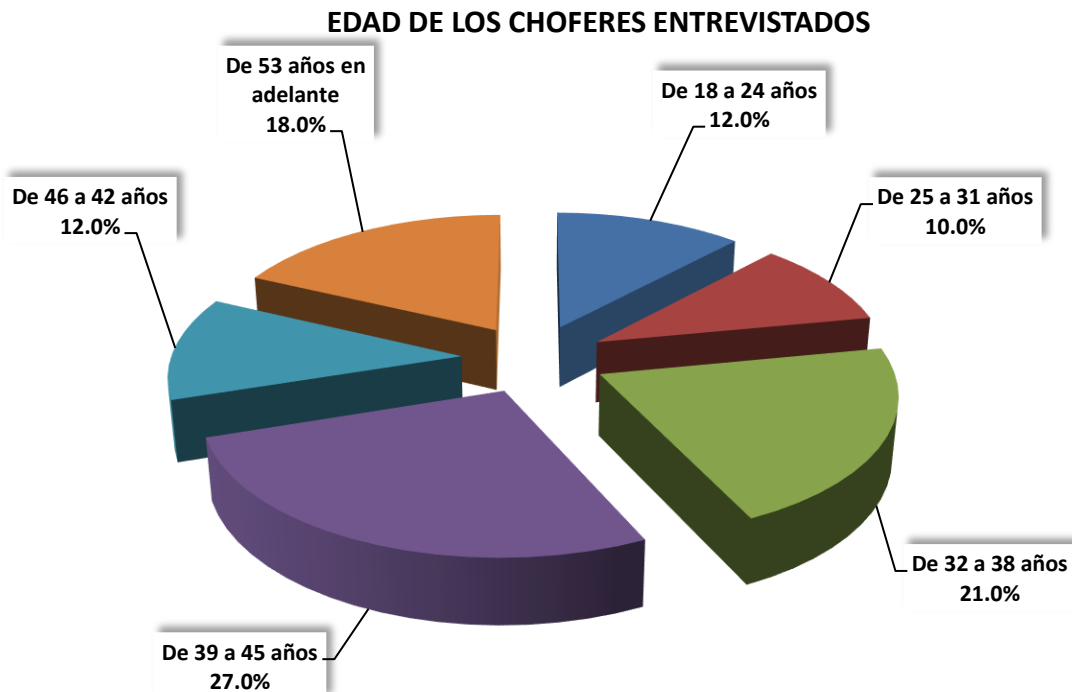
Edad de los entrevistados.

**EDAD DE LOS CHOFERES ENTREVISTADOS
LA PAZ, B.C.S.**

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
De 18 a 24 años	12	12.0	12.0	12.0
De 25 a 31 años	10	10.0	10.0	22.0
De 32 a 38 años	21	21.0	21.0	43.0
De 39 a 45 años	27	27.0	27.0	70.0
De 46 a 42 años	12	12.0	12.0	82.0
De 53 años en adelante	18	18.0	18.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Fuente: Elaborada con datos del cuestionario de Choferes.

Las edades de los choferes oscilan principalmente entre **39 a 45 años de edad con el 27.0%**, en segundo lugar, tenemos a los que manifestaron tener entre **32 a 38 años con el 21.0%**, en tercero los que manifestaron tener entre **53 o más años con el 18.0%**.



Nivel educativo de los entrevistados.

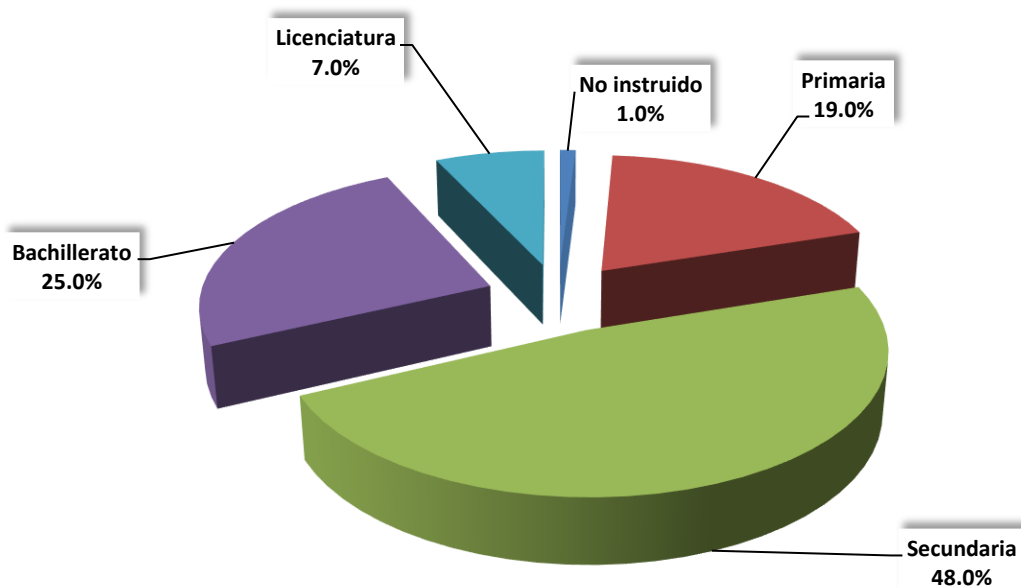
NIVEL EDUCATIVO DE LOS CHOFERES ENTREVISTADOS
LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
No instruido	1	1.0	1.0	1.0
Primaria	19	19.0	19.0	20.0
Secundaria	48	48.0	48.0	68.0
Bachillerato	25	25.0	25.0	93.0
Licenciatura	7	7.0	7.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Fuente: Elaborada con datos del cuestionario de Choferes.

El principal nivel de educación de los choferes del Municipio de Los Cabos es el de **secundaria con el 48.0%**, en segundo lugar, tenemos a los que dijeron tener terminado su nivel **bachillerato con el 25.0%**, en tercer lugar, tenemos a los que tienen una educación del nivel **primaria con el 19.0%**, en cuarto lugar, los que tienen **licenciatura con el 7.0%** y finalmente los que dijeron no tener ninguna instrucción con el **1.0%**.

NIVEL EDUCATIVO DE LOS CHOFERES ENTREVISTADOS



Sexo de los entrevistados.

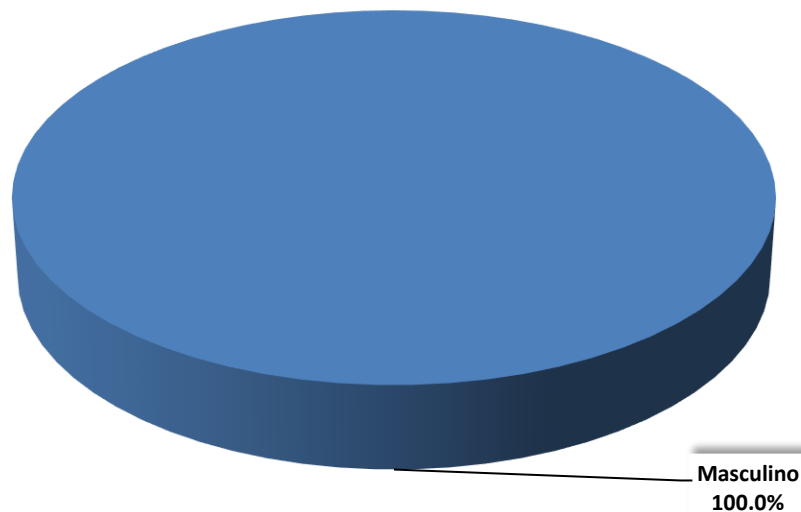
**SEXO DE LOS CHOFERES ENTREVISTADOS
LA PAZ, B.C.S.**

Conceptos	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Masculino	100	100.0	100.0	100.0

Fuente: Elaborada con datos del cuestionario de Choferes.

Todos los choferes entrevistados fueron los del sexo masculino, el día de hoy no existen mujeres que estén trabajando en el sistema de transporte urbano y colectivo, sería muy interesante que se puedan contratar mujeres en el servicio de transporte que en muchos de los casos pueden tener más vocación para el servicio al cliente.

SEXO DE LOS CHOFERES ENTREVISTADOS



Lugar de nacimiento de los entrevistados.

LUGAR DE NACIMIENTO DE LOS CHOFERES ENTREVISTADOS LA PAZ, B.C.S.

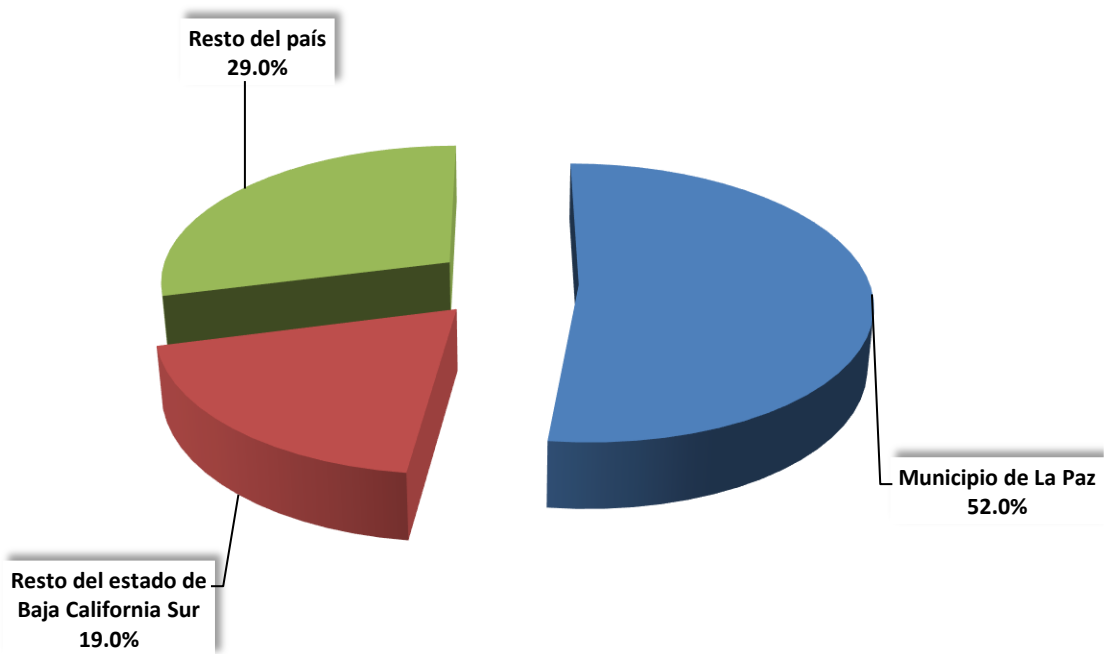
Lugar de nacimiento del entrevistado

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Municipio de La Paz	52	52.0	52.0	52.0
Resto del estado de Baja California Sur	19	19.0	19.0	71.0
Resto del país	29	29.0	29.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Fuente: Elaborada con datos del cuestionario de Choferes.

En el caso de los choferes de la ciudad de La Paz, representan el **52.0%** del total de los entrevistados, los que dijeron nacer en otro estado de nuestro país represento el **29.0%** y finalmente están los que nacieron en algún otro municipio del estado de B.C.S. que representaron el **19.0%**.

LUGAR DE NACIMIENTO DE LOS CHOFERES ENTREVISTADOS



Las preguntas que se diseñaron en la aplicación del cuestionario, en su mayoría fueron cerradas, existiendo algunas semi-abiertas, lo que permitió su rápida comprensión, captura y análisis de la información en el programa estadístico **SPSS versión 20.0 para Windows**, iniciando con:

¿Cuánto tiempo lleva Usted como chofer del sistema de transporte colectivo o urbano del Municipio de LA PAZ?

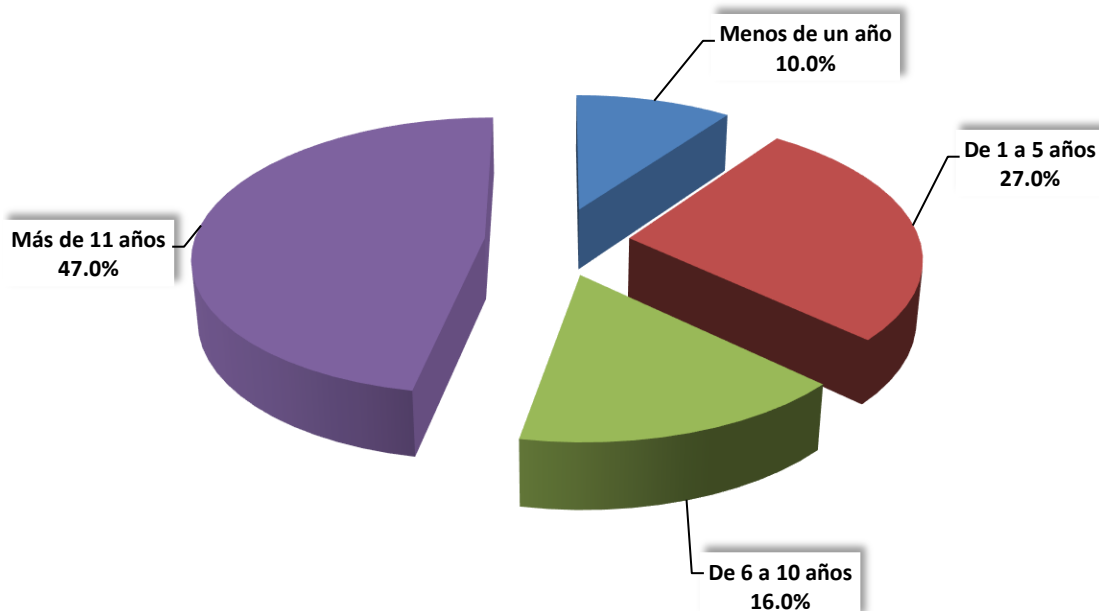
TIEMPO COMO CHOFERES DEL SISTEMA DE TRANSPORTE
LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Modalidad a la que pertenece el chofer		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Menos de un año	7.0%	28.6%	10.0%
De 1 a 5 años	27.9%	21.4%	27.0%
De 6 a 10 años	18.6%		16.0%
Más de 11 años	46.5%	50.0%	47.0%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

Fuente: Elaborada con datos del cuestionario de Choferes.

En La Paz los choferes tienen una antigüedad que va de los **11 años o más con el 47.0%** y **de 1 a 5 años con el 27.0%**, por su parte en el caso de los dos segmentos vemos que los choferes del Transporte Urbano de más de 11 años representan el **50.0%** de la muestra y en el caso de los choferes del transporte colectivo representan el **46.5%**.

ANTIGUEDAD DE LOS CHOFERES ENTREVISTADOS



¿Cuál es el horario de trabajo que tiene?

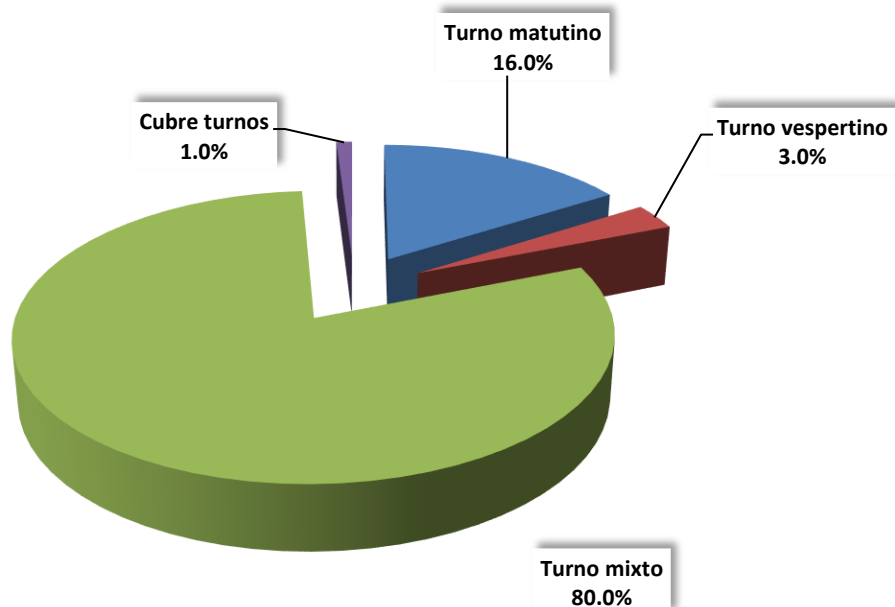
HORARIOS DE TRABAJO DE CHOFERES DEL SISTEMA DE TRANSPORTE LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Modalidad a la que pertenece el chofer		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Turno matutino	15.1%	21.4%	16.0%
Turno vespertino	3.5%		3.0%
Turno mixto	80.2%	78.6%	80.0%
Cubre turnos	1.2%		1.0%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

Fuente: Elaborada con datos del cuestionario de Choferes.

La gran mayoría de los conductores del sistema de transporte urbano y colectivo, tienen un horario con turno mixto con el **80.0%**, en segundo lugar, se entrevistados a los trabajan por las mañanas que representaron un universo del **16.0%**, en tercer lugar, los que solo trabajan en el turno vespertino con el **3.0%** y los que solo trabajan cubriendo turnos con el **1.0%** de las menciones.

HORARIOS DE TRABAJO DE LOS CHOFERES ENTREVISTADOS



Aproximadamente... ¿Cuál es su sueldo al día?

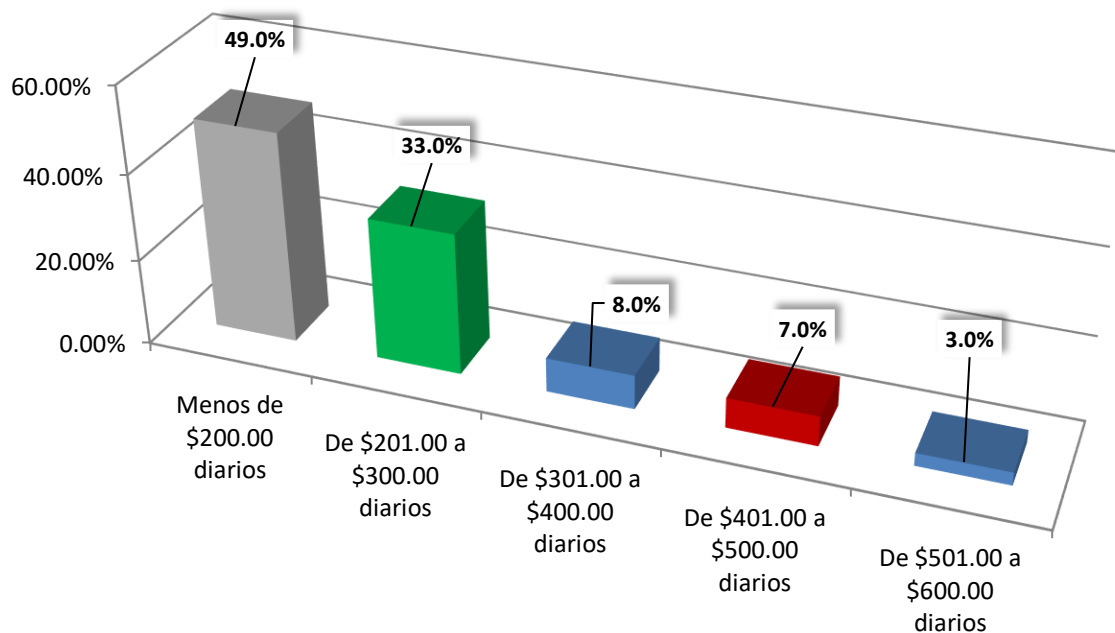
SUELDOS DE CHOFERES DEL SISTEMA DE TRANSPORTE LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Modalidad a la que pertenece el chofer		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Menos de \$200.00 diarios	57.0%		49.0%
De \$201.00 a \$300.00 diarios	32.6%	35.7%	33.0%
De \$301.00 a \$400.00 diarios	7.0%	14.3%	8.0%
De \$401.00 a \$500.00 diarios	3.5%	28.6%	7.0%
De \$501.00 a \$600.00 diarios		21.4%	3.0%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

Fuente: Elaborada con datos del cuestionario de Choferes.

Los sueldos de los trabajadores del volante en el caso del **Transporte Colectivo** la mayoría manifestó que oscilan entre **menos de \$200.00 diarios con el 57.0%** y los de **\$201.00 a \$300.00 diarios con el 32.6%**, por su parte en el **Transporte Urbano**, los sueldos están entre **\$201.00 a \$300.00 con el 35.7%** y los **\$401.00 a \$500.00** por cada trabajador, en el promedio de los sueldos están entre **menos de \$200.00 diarios con el 49.0%**.

SUELDOS DE LOS CHOFERES ENTREVISTADOS



¿Cuántas vueltas da por turno en la unidad en la que Usted trabaja?

VUELTAS POR TURNO DE TRABAJO LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Modalidad a la que pertenece el chofer		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Tres	4.7%	21.4%	7.0%
Cuatro	30.2%	21.4%	29.0%
Cinco	14.0%		12.0%
Seis	14.0%		12.0%
Siete	3.5%		3.0%
Ocho	5.8%	57.1%	13.0%
3 y 4 vueltas	2.3%		2.0%
Depende de la ruta	4.7%		4.0%
10 vueltas	8.1%		7.0%
4 y media vueltas	7.0%		6.0%
14 vueltas	1.2%		1.0%
6 y 7 vueltas	1.2%		1.0%
20 vueltas	1.2%		1.0%
15 vueltas	1.2%		1.0%
9 vueltas	1.2%		1.0%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

Fuente: Elaborada con datos del cuestionario de Choferes.

En el caso del transporte colectivo la mayoría de los entrevistados dijeron que dar 4 vueltas por turno de trabajo con el **30.2%**, por su parte en el transporte urbano dan 8 vueltas por turno con el **57.1%** de las menciones, el promedio de ambas modalidades se dan cuatro vueltas con el **29.0%**, en segundo lugar, los que dan 8 vueltas con el **13.0%**, hay algunas agrupaciones que llegan a dar hasta 20 vueltas.

¿Qué día de la semana descansa la unidad en la que Usted trabaja?

**DÍA DE DESCANSO DE LA UNIDAD
LA PAZ, B.C.S.**

Conceptos	Modalidad a la que pertenece el chofer		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Lunes	2.3%		2.0%
Martes	4.7%		4.0%
Jueves	3.5%		3.0%
Viernes	3.5%		3.0%
Sábado	2.3%		2.0%
Domingo	15.1%	14.3%	15.0%
Ningún día	12.8%	64.3%	20.0%
Entre semana	1.2%		1.0%
Varía de acuerdo con el rol	51.2%	21.4%	47.0%
Fines de semana	1.2%		1.0%
3 días a la semana	1.2%		1.0%
Martes y jueves	1.2%		1.0%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

Fuente: Elaborada con datos del cuestionario de Choferes.

La mayoría de las unidades descansan de acuerdo con el rol de trabajo según la ruta que les corresponda cubrir con el **47.0%**, por su parte en el caso del sistema de transporte urbano no descansan ningún día en su mayoría con el **64.3%**, en el caso del transporte colectivo descansan según el rol con el **51.2%**.



¿De acuerdo con su opinión, el sistema de barras contadoras de pasaje, si se implementaran en La Paz, estas funcionarían?

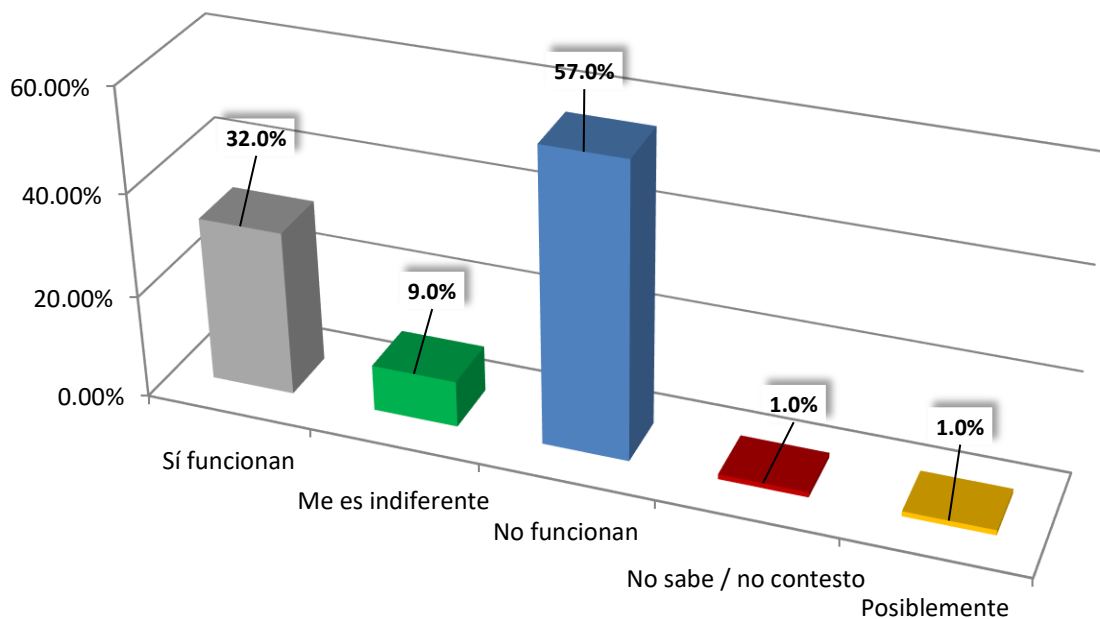
PERCEPCIÓN DEL FUNCIONAMIENTO BARRAS CONTADORAS
LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Modalidad a la que pertenece el chofer		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Sí funcionan	30.2%	42.9%	32.0%
Me es indiferente	10.5%		9.0%
No funcionan	57.0%	57.1%	57.0%
No sabe / no contesto	1.2%		1.0%
Posiblemente	1.2%		1.0%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

Fuente: Elaborada con datos del cuestionario de Choferes.

Los choferes piensan que, si se implementan los controles de conteo de pasaje conocidos como barras, no funcionarían en un **57.0%**, en el caso del transporte urbano su opinión va enfocada que las actuales barras contadores que tienen no funcionan.

BARRAS CONTADORAS



Nos puede mencionar... ¿Cada cuánto tiempo le realizan el mantenimiento de balatas de su unidad en promedio?

PERIODOS DE MANTENIMIENTO BALATAS UNIDADES
LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Modalidad a la que pertenece el chofer		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Cada mes	33.7%	28.6%	33.0%
Cada dos meses	19.8%	14.3%	19.0%
Cada tres meses	17.4%		15.0%
Cada cuatro meses	10.5%		9.0%
Cada seis meses	8.1%		7.0%
Cada 20 días	2.3%		2.0%
No sabe / no contesto	2.3%	42.9%	8.0%
Cada 10 días	1.2%		1.0%
Cada 3 años	1.2%		1.0%
Cada semana	1.2%	7.1%	2.0%
Cada que lo requiera	1.2%		1.0%
Cada 28 años	1.2%		1.0%
Cada 15 días		7.1%	1.0%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

Fuente: Elaborada con datos del cuestionario de Choferes.

Los periodos que mencionaron los conductores del mantenimiento a las balatas de las unidades es cada mes con el **33.0%**, en segundo lugar, están los que afirman que cada dos meses con el **19.0%** y los que cada tres meses el **15.0%**.

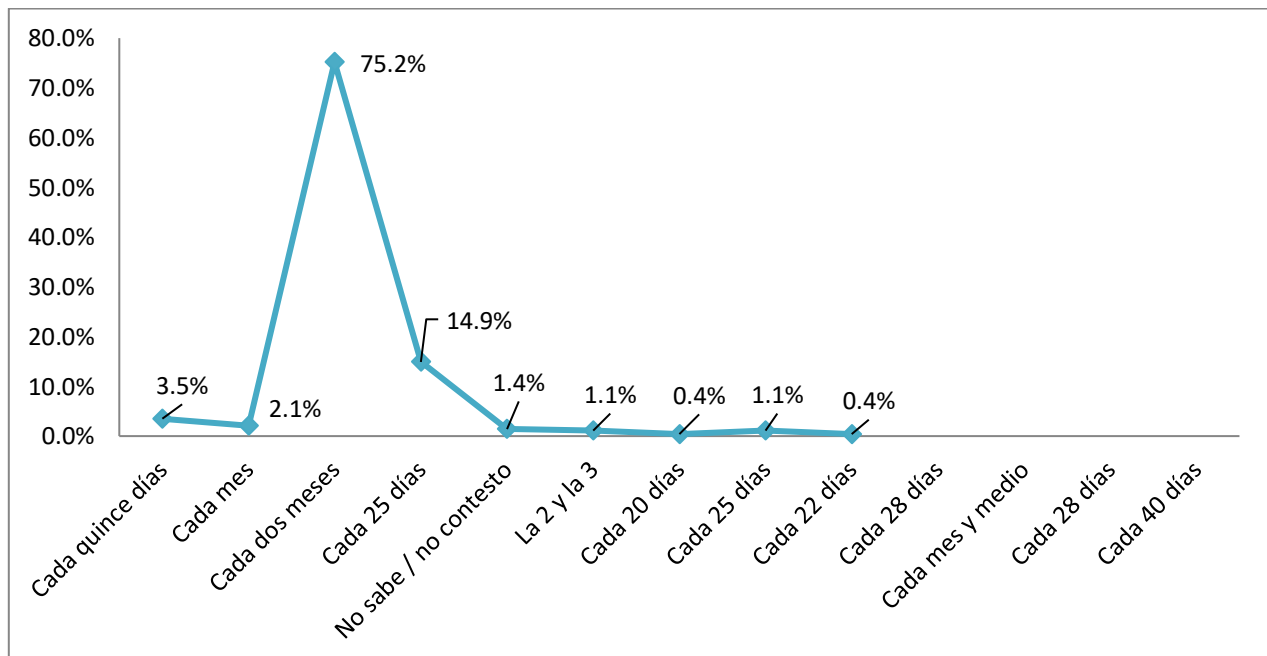
Nos puede mencionar... ¿Cada cuánto tiempo le realizan el cambio de aceite y filtros de la unidad en promedio?

PERIODO DE CAMBIO DE ACEITE Y FILTROS
LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Modalidad a la que pertenece el chofer		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Cada quince días	4.7%		4.0%
Cada mes	70.9%	42.9%	67.0%
Cada dos meses		14.3%	2.0%
Cada 25 días	8.1%		7.0%
No sabe / no contesto	1.2%	35.7%	6.0%
La 2 y la 3	1.2%		1.0%
Cada 20 días	5.8%		5.0%
Cada 25 días	2.3%		2.0%
Cada 22 días	1.2%		1.0%
Cada 28 días	2.3%		2.0%
Cada mes y medio	1.2%		1.0%
Cada 28 días	1.2%		1.0%
Cada 40 días		7.1%	1.0%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

Fuente: Elaborada con datos del cuestionario de Choferes.

Cada mes en promedio se realiza el cambio de aceite y filtros a las unidades con el **67.0%** de las menciones, en segundo lugar, está cada 25 días con el **7.0%**, información proporcionada en las entrevistas individuales de los choferes del transporte urbano y colectivo.



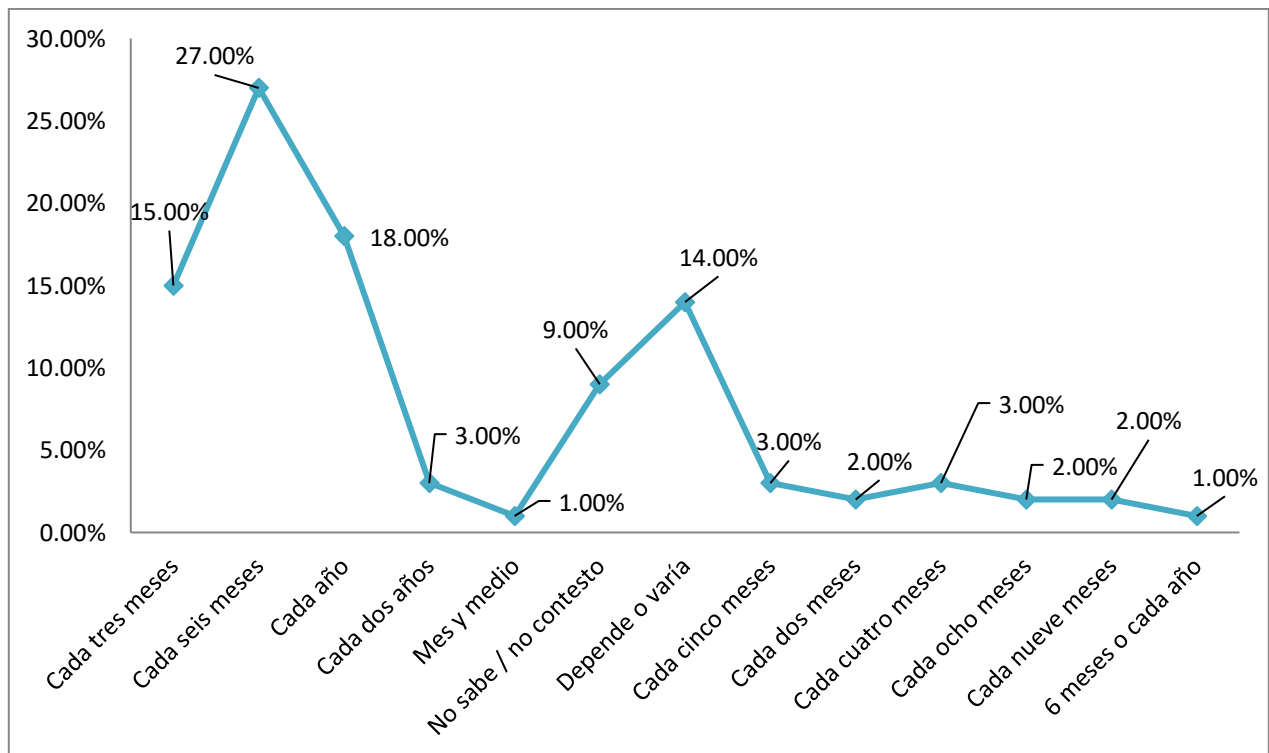
Nos puede mencionar... ¿Cada cuánto tiempo le realizan el cambio de llantas de la unidad en promedio?

PERIODO DE LLANTAS POR UNIDAD
LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Modalidad a la que pertenece el chofer		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Cada tres meses	16.3%	7.1%	15.0%
Cada seis meses	30.2%	7.1%	27.0%
Cada año	15.1%	35.7%	18.0%
Cada dos años	2.3%	7.1%	3.0%
Mes y medio	1.2%		1.0%
No sabe / no contesto	5.8%	28.6%	9.0%
Depende o varía	16.3%		14.0%
Cada cinco meses	3.5%		3.0%
Cada dos meses	2.3%		2.0%
Cada cuatro meses	2.3%	7.1%	3.0%
Cada ocho meses	2.3%		2.0%
Cada nueve meses	1.2%	7.1%	2.0%
6 meses o cada año	1.2%		1.0%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

Fuente: Elaborada con datos del cuestionario de Choferes.

Cada seis meses es la frecuencia con mayores menciones de cambio de las llantas con el **27.0%**, en segundo lugar, está el periodo de tres meses con el **15.0%**, en tercer lugar, está cada año con el **18.0%**.



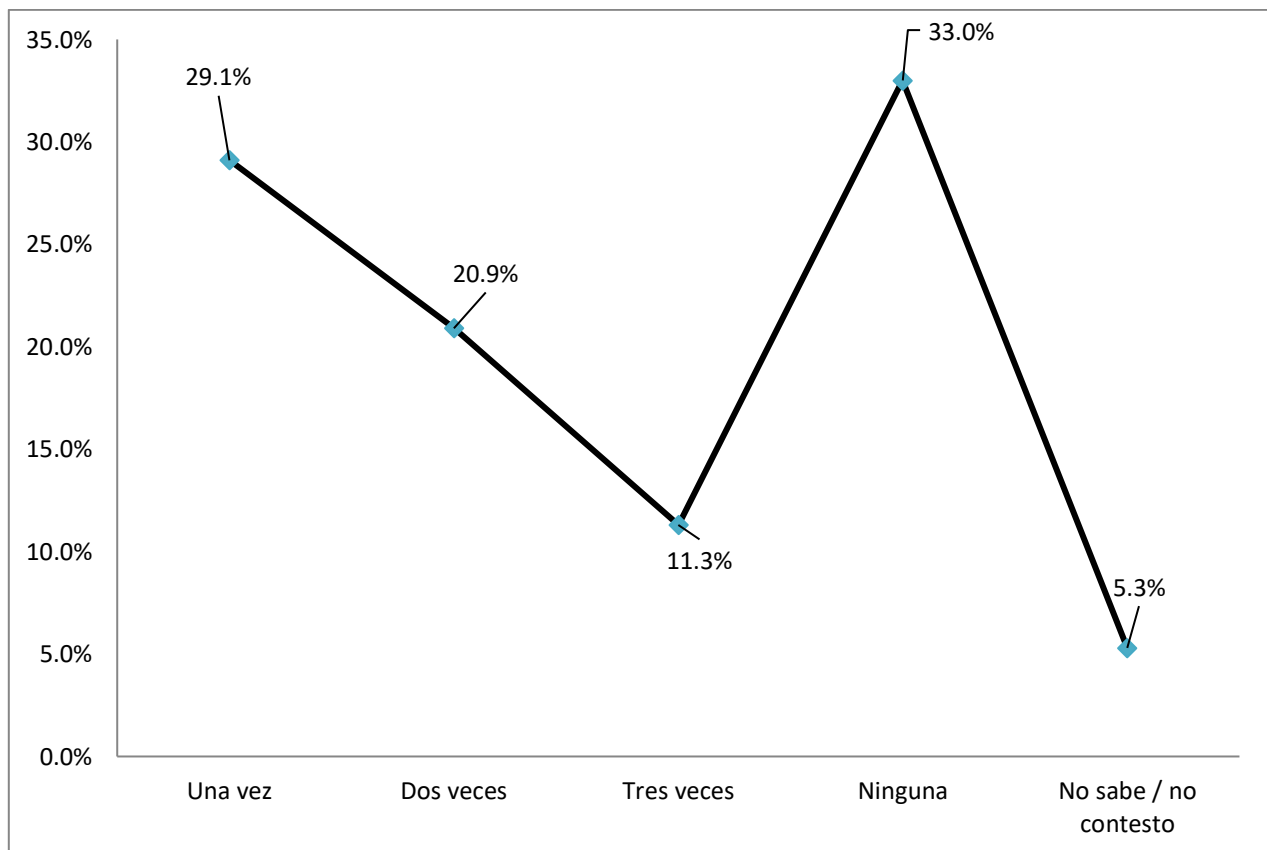
En el mes pasado... ¿Cuántas veces se descompuso su unidad en el mes pasado?

VECES QUE SE DESCOMPUSO LA UNIDAD
LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Modalidad a la que pertenece el chofer		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Una vez	26.7%		23.0%
Dos veces	19.8%	7.1%	18.0%
Tres veces	12.8%		11.0%
Ninguna	37.2%	92.9%	45.0%
No sabe / no contesto	3.5%		3.0%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

Fuente: Elaborada con datos del cuestionario de Choferes.

El **45.0%** de los conductores comentaron que la unidad no se descompuso en el mes pasado, ya en lo individual en el transporte colectivo el **37.0%** no se descompuso ninguna ocasión y en el transporte urbano el **92.9%** no se descompuso ninguna ocasión.



Si estuviera en sus manos decidir... ¿Qué le gustaría que el gobierno municipal o estatal lo apoyara?

PERCEPCIÓN DE APOYO POR PARTE DE LOS CHOFERES
LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Modalidad a la que pertenece el chofer		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Capacitación manejo a la defensiva	1.2%		1.0%
Capacitación primeros auxilios	3.5%		3.0%
Descuentos en trámites licencia de chofer	16.3%	21.4%	17.0%
Pavimentación de rutas	11.6%	14.3%	12.0%
Vigilancia en las noches	9.3%	14.3%	10.0%
Aumento de tarifas según índice nacional de precios del consumidor	32.6%	14.3%	30.0%
Descuentos licencias y aumento INPC	3.5%		3.0%
No sabe / no contesto	2.3%		2.0%
Pavimentación de rutas y aumento INPC	3.5%	7.1%	4.0%
Vigilancia en las noches y aumento INPC	2.3%		2.0%
Prestaciones médicas	5.8%		5.0%
Regularizar las credenciales	2.3%	7.1%	3.0%
Pavimentación, aumento INPC y descuentos licencias	2.3%		2.0%
Paraderos		7.1%	1.0%
Manejo a la defensiva y vigilancia en las noches	1.2%		1.0%
Descuentos licencia y vigilancia en las noches	1.2%		1.0%
Primeros auxilios y descuentos licencias	1.2%		1.0%
Primeros auxilios pavimentación de rutas		7.1%	1.0%
Todas las anteriores		7.1%	1.0%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

Fuente: Elaborada con datos del cuestionario de Choferes.

Los choferes de La Paz solicitan principalmente el **AUMENTO DE TARIFAS SEGÚN EL ÍNDICE NACIONAL DE PRECIOS AL CONSUMIDOR** en un **30.0%**, su segunda solicitud es que el Gobierno del Estado, les otorgue **DESCUENTOS EN EL TRÁMITE DE LICENCIAS DE CHÓFER**, con el **17.0%**, en tercer lugar, ocupan **PAVIMENTACION DE RUTAS** con el **12.0%**.

Desde su particular punto de vista... ¿Cuál es la principal queja que tienen Ustedes como choferes, hacia los usuarios del sistema de transporte urbano y colectivo de LA PAZ?

PRINCIPAL QUEJA DE LOS CHOFERES HACIA LOS USUARIOS
LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Modalidad a la que pertenece el chofer		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Rayan o rompen los asientos	20.9%	7.1%	19.0%
Rayan o rompen vidrios de la unidad	5.8%		5.0%
Son muy groseros	4.7%	7.1%	5.0%
Quieren pagar con credencial de estudiante cuando ya no lo son	41.9%	21.4%	39.0%
No sabe / no contesto	1.2%		1.0%
Rayan asientos y son muy groseros	2.3%		2.0%
Rayan asientos y pagan credencial vencida	16.3%	7.1%	15.0%
Rompen vidrios y pagan credencial vencida	2.3%	7.1%	3.0%
Basura y no piden parada a tiempo	1.2%		1.0%
Barra contadora		35.7%	5.0%
Paraderos	1.2%	7.1%	2.0%
Son muy groseros y pagan credencial vencida	1.2%		1.0%
Rayan asientos, son muy groseros, pagan cred. vencida	1.2%	7.1%	2.0%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

Fuente: Elaborada con datos del cuestionario de Choferes.

La principal queja de los choferes en **La Paz** es que los estudiantes quieren pagar media tarifa utilizando credenciales de estudiantes cuando ya no lo son con el **39.0%**, la segunda problemática que tienen los usuarios es que les rayan o rompen los asientos con el **19.0%**, en tercer lugar, tenemos a los que rayan los asientos y quieren pagar con credencial vencida.

10.2. Vitrina metodológica.

Población sujeta a estudio	Choferes del sistema de transporte Urbano y Colectivo de La Paz, B.C.S.
Fecha de levantamiento	Del 01 al 10 de agosto de 2017
Esquema de selección	Utilizando información proporcionada por la Dirección de Transporte y Vialidad del H. XV Ayuntamiento de La Paz, B.C.S, respecto Al número de agrupaciones del sistema de transporte urbano y colectivo, se procedió a seleccionar de manera aleatoria los choferes del transporte colectivo y urbano que aproximadamente son 664.
Tamaño de muestra	100 choferes del sistema de transporte urbano y colectivo de La Paz
Personal involucrado	04 encuestadores 01 coordinadores de campo 01 ingeniero Informático 03 capturistas 01 analista de sistemas 01 responsable de Investigación
Método de estimación	Los resultados presentados no son frecuencias simples, sino estimaciones basadas en la utilización de factores de expansión, calculados como el inverso de la probabilidad de selección de cada individuo en la muestra y corrección por no-respuesta en cada sección.
Confianza y error máximo	Aunque cada porcentaje tiene su propio error asociado, el diseño de muestra garantiza que en al menos 95 de cada 100 veces, el error no sobrepasa el 9.0% en las estimaciones. En los estudios de opinión pública, además del error muestral, se debe de considerar que pueden existir otros errores ocasionados por el fraseo de las preguntas y las incidencias en el trabajo de campo.
Responsable de investigación	DR. GUILLERMO SÁNCHEZ FLORES Director General de MFT Transportes Licenciado en Ciencias Políticas y Sociales Licenciado en Derecho Burocrático Maestría en Liderazgo y Mercadotecnia Empresarial Doctor Internacional en Ciencias Políticas y Sociales Doctor en la búsqueda de la Ciencia del Derecho, la Política Internacional y la Comunicación.
Fórmula de poblaciones finitas	$n = \frac{Z^2 P Q N}{(N - 1) E^2 + Z^2 P Q}$ N= Tamaño de la población Z= Valor bajo la curva normal (1.96) P= P. Éxito (0.50) Q= P. Fracaso (0.50) E= Error muestral (0.05) con Nivel de confianza del 95% n= Tamaño de muestra

11. POBLACIÓN OBJETIVO Y UNIDAD DE MUESTREO SEGMENTO CONCESIONARIOS.

Población objetivo⁹: Concesionarios del sistema de transporte Urbano y Colectivo de la ciudad de La Paz, Baja California Sur, que acudan a sus asambleas mensuales de sus organizaciones en sus salones de cesiones internas, que tengan entre 18 y 85 años.

Unidad de muestreo¹⁰: Se seleccionó una muestra de **71 cuestionarios** para ser aplicados en las asambleas de socios de las diferentes agrupaciones legalmente constituidas, se repartieron las encuestas de manera proporcional al número de socios que acudieron a sus reuniones mensuales del sistema de transporte colectivo y urbano, así como también, se realizaron encuestas durante el periodo del **14 de julio al 07 de septiembre de 2017**, de acuerdo a la información proporcionada por la Dirección de Transporte del **X. XV Ayuntamiento de La Paz**, por conducto del **Lic. Julio César Mendoza Meza**.



Reuniones mensuales de los socios de La Paz, en los que se aplicó la muestra a los concesionarios del sistema de transporte urbano y colectivo.

Instrumento de investigación.

El instrumento utilizado en esta parte de la investigación de mercado fue el **CUESTIONARIO ESTRUCTURADO**, con preguntas cerradas previamente pre-codificadas, en donde se definieron las categorías de respuesta de acuerdo con diferentes estudios realizados con anterioridad a dicho sector de la población, por parte de **MFT Transportes**.

⁹ Los diseños de muestreo comienzan por especificar la población objetivo, es la recolección de elementos u objetos que poseen la información buscada por el investigador y acerca de la cual se deben realizar las deducciones. La población objetivo se debe definir en forma precisa. La definición imprecisa de la población causará una investigación ineficaz en el mejor de los casos y engañosa en el peor. (MALHOTRA, 2004)

¹⁰ Una unidad de muestreo es la unidad básica que contiene los elementos de población que serán muestreados. (MALHOTRA, 2004)

Ejemplo de cuestionario aplicado (**VER ANEXO 3**), basado en el libro Investigación Integral de Mercados: un enfoque para el siglo XXI, en lo referente a su estructura. (**NICOLÁS, 2004**)



Diseño y tipo de estudio.

Para esta investigación se buscaron principalmente fuentes primarias (entrevistas a concesionarios), en la parte de la investigación de mercado, para estar en condiciones de conocer que es lo que piensan estos, como evalúan el servicio que prestan y si

tienen desde su muy particular punto de vista algunas sugerencias para la mejora del servicio en comodidad, precio, seguridad y calidad del mismo.

Investigación exploratoria: Siendo muy apropiada para esta investigación, como fuente inicial del proceso de toma de decisiones. Usualmente, esta técnica está diseñada para obtener un análisis preliminar de la situación con un gasto mínimo y tiempo. Se caracteriza por la flexibilidad para estar sensible ante lo inesperado y para descubrir otra información no identificada previamente. Empleamos enfoques amplios y versátiles; éstos incluyen fuentes secundarias de datos, observación, entrevistas con expertos, entrevistas de grupos con personas bien informadas e historias de caso. Dentro de la investigación de mercado, realizada a **LOS CONCESIONARIOS** del sistema de transporte urbano y colectivo de LA PAZ, B.C.S., se llevó a cabo la aplicación de entrevistas personales (cara a cara), y auto llenadas con instrucciones por un aplicador o encuestador, con la finalidad de conocer el punto de vista de los concesionarios prestadores del servicio de los urbanos y colectivos, en reuniones mensuales de sus asambleas de socios en ambas poblaciones, la captura y cruce de variables se llevó a cabo en el **programa estadístico SPSS¹¹ versión 20.0 para Windows.**

¹¹ SPSS. Statistical Package for the Social Sciences.

El procedimiento para la selección de los entrevistados fue con la participación de los asistentes que quisieran contestar la encuesta del sistema de transporte urbano y colectivo de LA PAZ, las entrevistas se realizaron utilizando la técnica de auto-llenado, dirigidas por un moderador y verificadas por un supervisor para su correcta comprensión y otras cara a cara.

11.1. Análisis e interpretación de datos del segmento Concesionarios.

Análisis general. En primer lugar, encontramos las diferentes variables estudiadas en la aplicación de los **71 cuestionarios** en las asambleas mensuales de socios, a los concesionarios del sistema de transporte urbano y colectivo, presentándose en tablas de distribución de frecuencias, tablas de contingencia y gráficas. **Tablas de cruce de variables: Población en la que se presta el sistema de transporte urbano y colectivo del Municipio de LA PAZ, B.C.S.** Una vez obtenidos los resultados de manera general de los diferentes reactivos aplicados en el instrumento de medición utilizado en la investigación de campo, se procedió a realizar el cruce de variables tomándose principalmente de **LA POBLACIÓN**, dicha variable nos permitió obtener una mejor información más clara y precisa con la finalidad de entender más claramente la investigación de mercado de concesionarios del sistema de transporte colectivo y urbano.

ORGANIZACIONES A LAS QUE PERTENECEN LOS CONCESIONARIOS
LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Coromuel	15	21.1	21.1	21.1
Correcaminos	11	15.5	15.5	36.6
Flecha Roja	3	4.2	4.2	40.8
La Paz	5	7.0	7.0	47.9
Unión Modelo	18	25.4	25.4	73.2
Unión Pacífico	9	12.7	12.7	85.9
Victoria	3	4.2	4.2	90.1
Unión Única	1	1.4	1.4	91.5
Triangulo Verde	6	8.5	8.5	100.0
Total	71	100.0	100.0	

Fuente: Elaborada con datos del cuestionario.

En la aplicación de los formatos diseñados para las entrevistas de **LOS CONCESIONARIOS** se entrevistaron a los socios de las agrupaciones Coromuel, Correcaminos, Flecha Roja, La Paz, Unión Modelo, Unión Pacífico, Victoria, Unión Única, Triangulo Verde.

Tipo de unidades que representan los concesionarios.

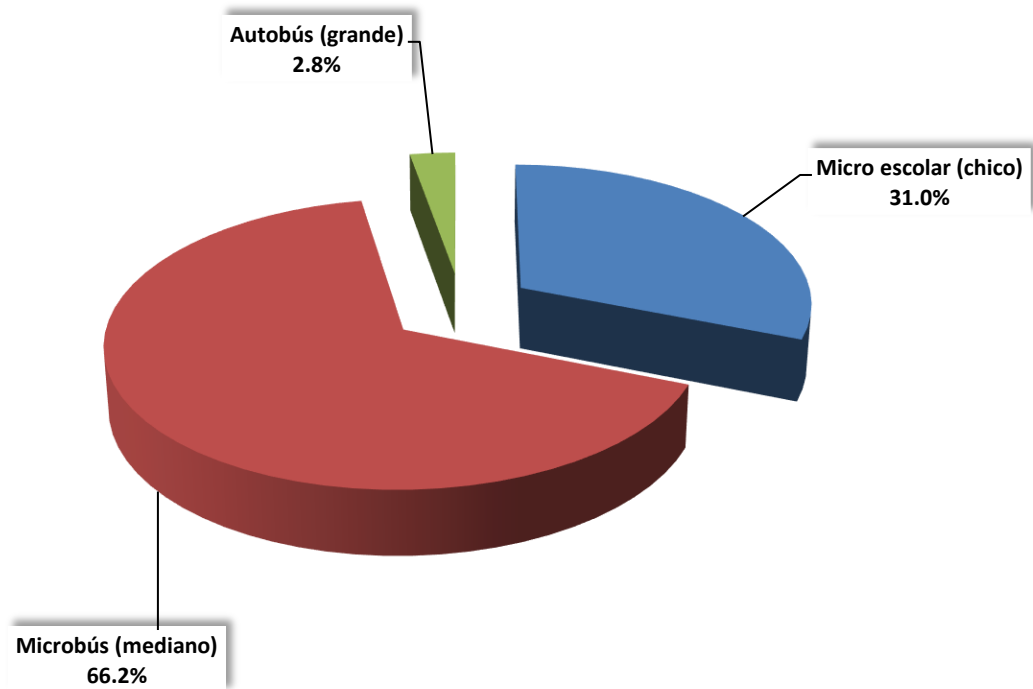
TIPO DE UNIDAD QUE REPRESENTAN LOS CONCESIONARIOS
LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Microbús chico	22	31.0	31.0	31.0
Microbús mediano	47	66.2	66.2	97.2
Autobús grande	2	2.8	2.8	100.0
Total	71	100.0	100.0	

Fuente: Elaborada con datos del cuestionario.

El **66.2%** de los entrevistados manifestaron que representan microbuses medianos, es segundo lugar microbús chico y en tercer lugar autobús grande.

TIPO DE UNIDAD QUE REPRESENTA



Edad de los entrevistados.

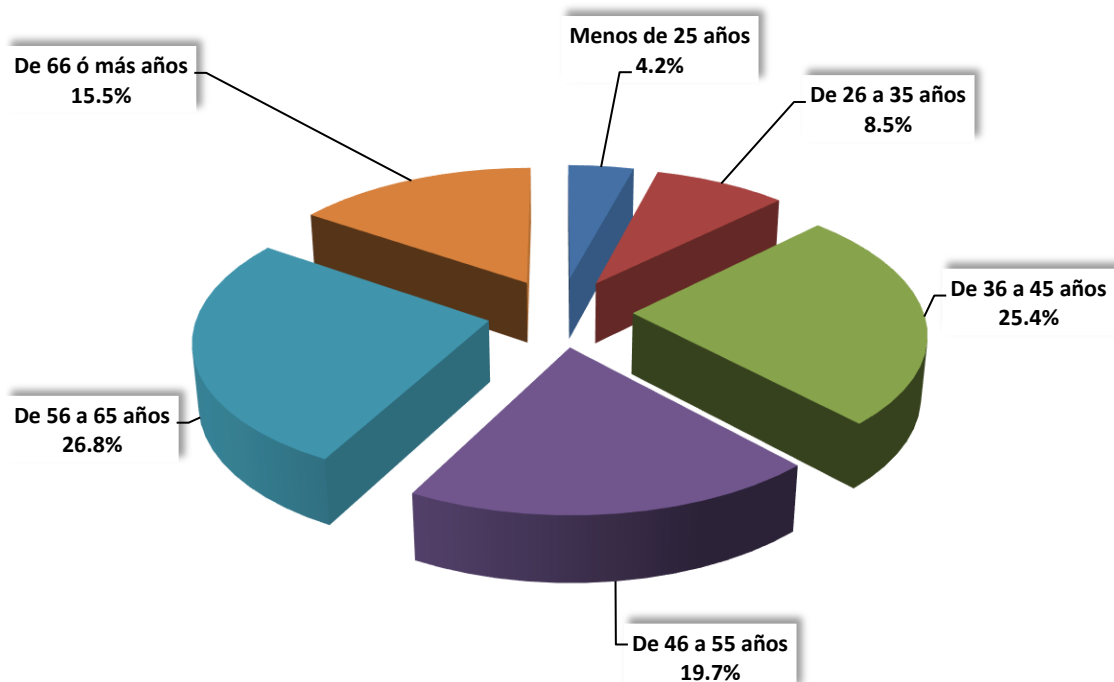
**EDAD DE LOS CONCESIONARIOS ENTREVISTADOS
LA PAZ, B.C.S.**

Conceptos	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Menos de 25 años	3	4.2	4.2	4.2
De 26 a 35 años	6	8.5	8.5	12.7
De 36 a 45 años	18	25.4	25.4	38.0
De 46 a 55 años	14	19.7	19.7	57.7
De 56 a 65 años	19	26.8	26.8	84.5
De 66 ó más años	11	15.5	15.5	100.0
Total	71	100.0	100.0	

Fuente: Elaborada con datos del cuestionario.

Las edades de los concesionarios oscilan principalmente es de 56 a 65 años, con el **26.8%**, en segundo lugar, están los que dijeron tener entre 26 a 45 años con el **2.4%** y en tercer lugar los que manifestaron tener entre 46 a 55 años, con el **19.7%**.

EDAD DE LOS CONCESIONARIOS ENTREVISTADOS



Nivel educativo de los entrevistados.

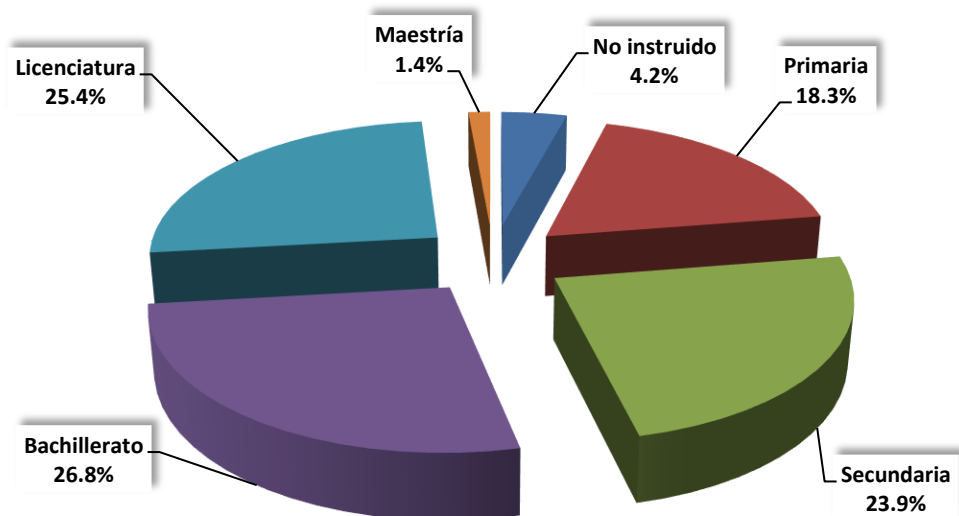
NIVEL EDUCATIVO DE LOS CONCESIONARIOS ENTREVISTADOS
LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
No instruido	3	4.2	4.2	4.2
Primaria	13	18.3	18.3	22.5
Secundaria	17	23.9	23.9	46.5
Bachillerato	19	26.8	26.8	73.2
Licenciatura	18	25.4	25.4	98.6
Maestría	1	1.4	1.4	100.0
Total	71	100.0	100.0	

Fuente: Elaborada con datos del cuestionario.

El principal nivel de educación de los concesionarios es el de **bachillerato con el 46.5%**, en segundo lugar, tenemos a los que dijeron tener terminado su nivel **licenciatura con el 25.4%**, en tercer lugar, tenemos a los que tienen una educación del nivel **secundaria con el 23.9%**, en cuarto lugar, los que tienen **primaria con el 18.3%** y finalmente los que dijeron no tener **ninguna instrucción con el 4.2%**.

NIVEL EDUCATIVO DE LOS CONCESIONARIOS ENTREVISTADOS



Sexo de los entrevistados.

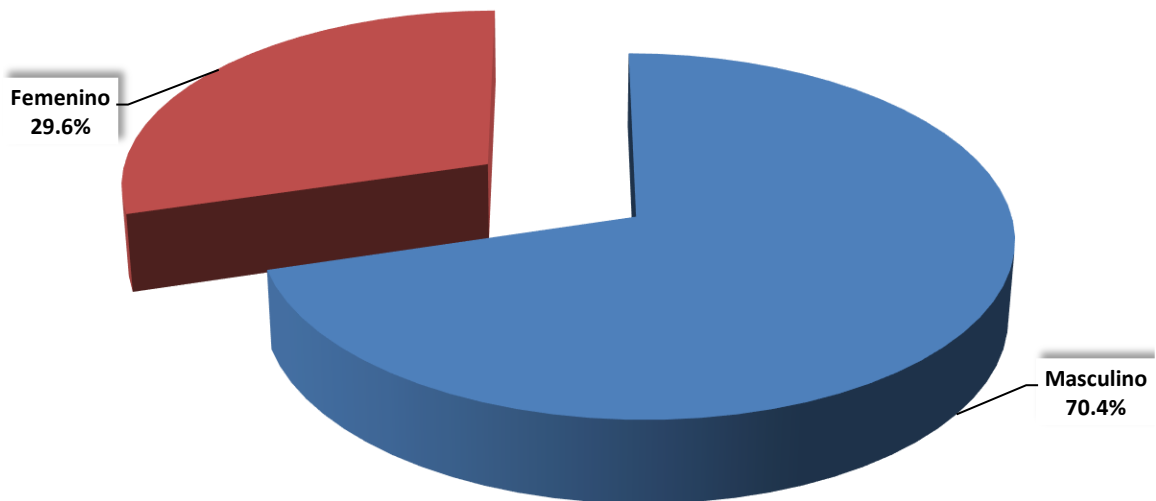
SEXO DE LOS CONCESIONARIOS ENTREVISTADOS
LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Masculino	50	70.4	70.4	70.4
Femenino	21	29.6	29.6	100.0
Total	71	100.0	100.0	

Fuente: Elaborada con datos del cuestionario.

La mayoría de los concesionarios entrevistados fueron los del sexo masculino con el **70.4%**, el día de hoy existen pocas mujeres que estén de concesionarias el sistema de transporte urbano y colectivo, representando solamente el **29.6%** del padrón de socios de las agrupaciones legalmente constituidas.

SEXO DE LOS CONCESIONARIOS ENTREVISTADOS



Lugar de nacimiento de los entrevistados.

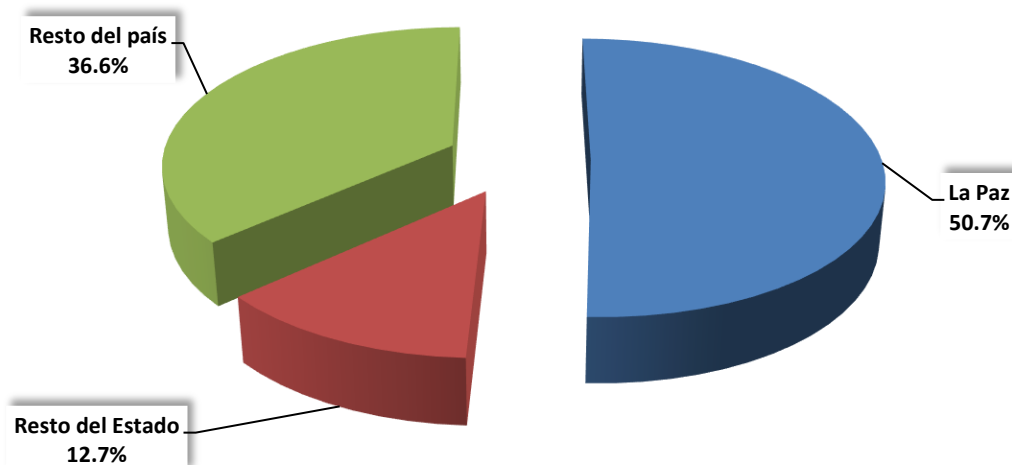
LUGAR DE NACIMIENTO DE LOS CONCESIONARIOS ENTREVISTADOS
LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
La Paz	36	50.7	50.7	50.7
Resto del Estado	9	12.7	12.7	63.4
Resto del país	26	36.6	36.6	100.0
Total	71	100.0	100.0	

Fuente: Elaborada con datos del cuestionario.

En el caso de los concesionarios de La Paz el **50.7%** de estos son nacidos en el Municipio de La Paz, el **36.6%** de los concesionarios nacieron en el resto del país, luego los que nacieron en el resto del estado con el **12.7%**.

LUGAR DE NACIMIENTO DE LOS CONCESIONARIOS ENTREVISTADOS



Ingresos aproximados al mes del concesionario.

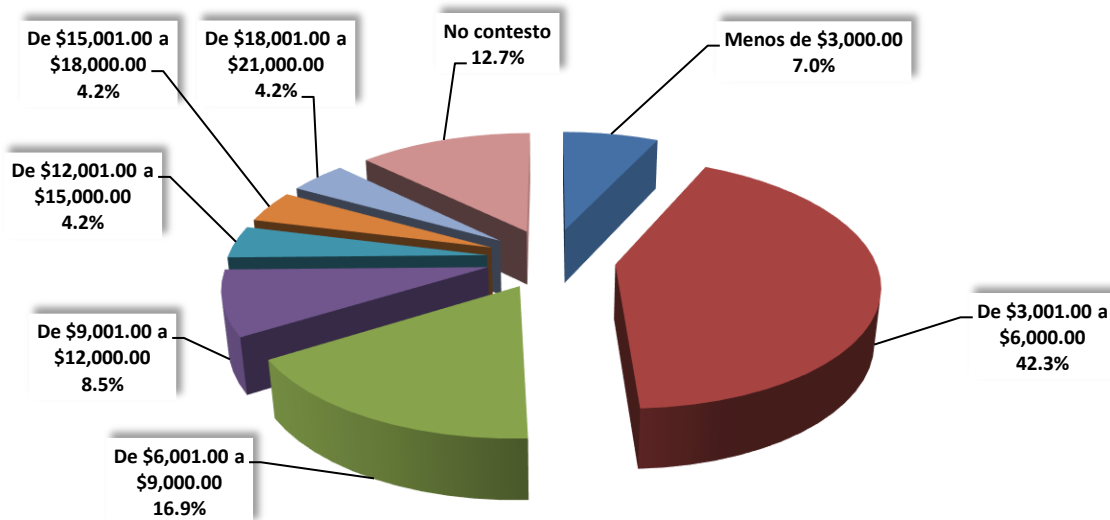
NIVEL DE INGRESOS DE LOS CONCESIONARIOS ENTREVISTADOS LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Menos de \$3,000.00	5	7.0	7.0	7.0
De \$3,001.00 a \$6,000.00	30	42.3	42.3	49.3
De \$6,001.00 a \$9,000.00	12	16.9	16.9	66.2
De \$9,001.00 a \$12,000.00	6	8.5	8.5	74.6
De \$12,001.00 a \$15,000.00	3	4.2	4.2	78.9
De \$15,001.00 a \$18,000.00	3	4.2	4.2	83.1
De \$18,001.00 a \$21,000.00	3	4.2	4.2	87.3
No contesto	9	12.7	12.7	100.0
Total	71	100.0	100.0	

Fuente: Elaborada con datos del cuestionario.

En el caso de los concesionarios entrevistados manifestaron en el **43.3%** que reciben ingresos mensuales de \$3,001.00 a \$6,000.00, en segundo lugar, los que manifestaron obtener ingresos de \$6,001.00 a \$12,000.00 con el **16.9%** y en tercer lugar, los que tiene de \$9,001.00 a \$12,000.00.

NIVEL DE INGRESOS DE LOS CONCESIONARIOS ENTREVISTADOS



Las preguntas que se diseñaron en la aplicación del cuestionario, en su mayoría fueron cerradas, existiendo algunas semi-abiertas, lo que permitió su rápida comprensión, captura y análisis de la información en el programa estadístico **SPSS versión 20.0 para Windows**, iniciando con:

¿Cuánto tiempo lleva Usted como concesionario del sistema de transporte colectivo o urbano del Municipio de LA PAZ?

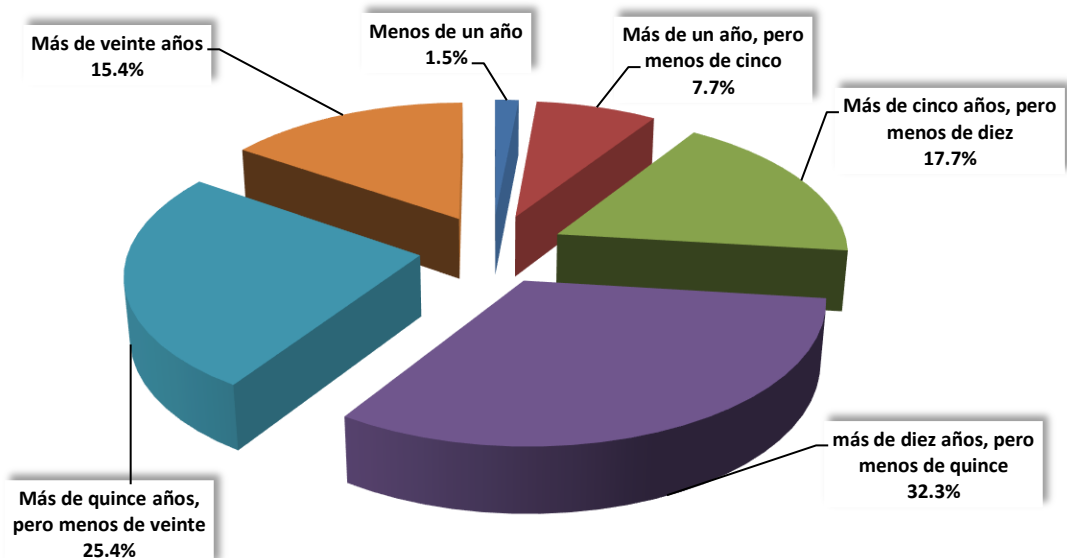
TIEMPO COMO CONCESIONARIO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Menos de un año	3	4.2	4.2	4.2
Más de un año, pero menos de cinco	12	16.9	16.9	21.1
Más de cinco años, pero menos de diez	14	19.7	19.7	40.8
más de diez años, pero menos de quince	7	9.9	9.9	50.7
Más de quince años, pero menos de veinte	18	25.4	25.4	76.1
Más de veinte años	17	23.9	23.9	100.0
Total	71	100.0	100.0	

Fuente: Elaborada con datos del cuestionario.

La antigüedad como concesionario con mayores menciones es la de más de quince años, pero menos de 20 años con el **25.4%** y la de más de veinte años tuvo una frecuencia de **23.9** puntos porcentuales en tercer lugar los que tienen más de cinco años, pero menos de diez con el **16.9%**.

ANTIGUEDAD DE LOS CONCESIONARIOS ENTREVISTADOS



¿Actualmente Usted, renta su título de concesión?

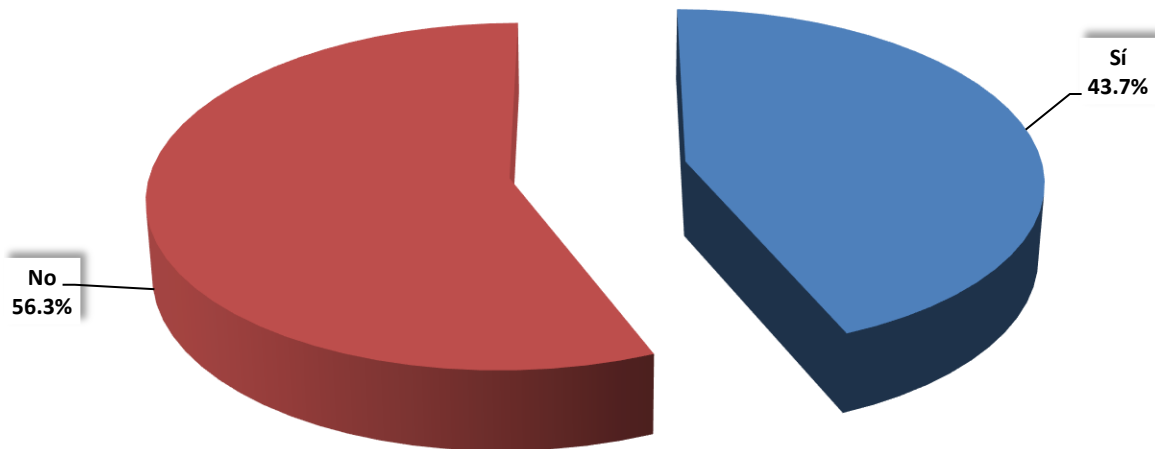
RENTA DE CONCESIONES LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Sí	31	43.7	43.7	43.7
No	40	56.3	56.3	100.0
Total	71	100.0	100.0	

Fuente: Elaborada con datos del cuestionario.

Los concesionarios de la población de La Paz el **56.3% no rentar su título de concesión**, existe un **43.7% de concesionarios que rentan sus títulos de concesión** a un tercero que se encarga de prestar el servicio público de transporte.

RENTA DE TÍTULOS DE CONCESIÓN



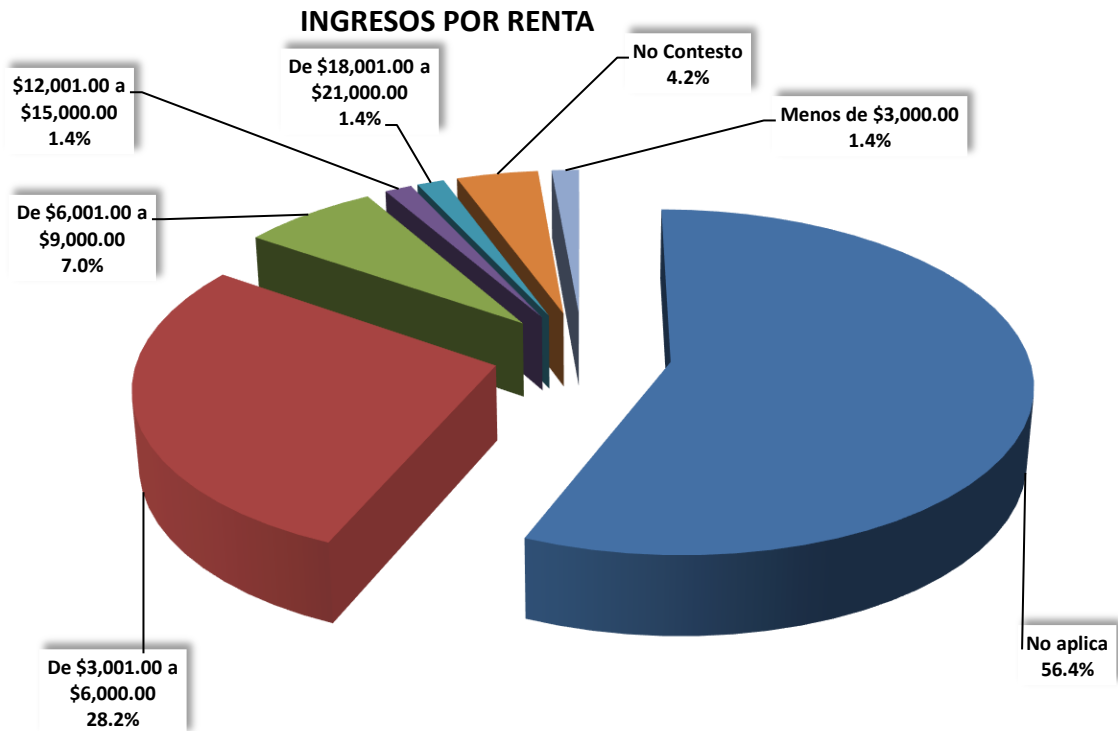
Si la respuesta es positiva, pregunta... ¿A cuánto asciende la renta mensual por unidad o concesión como la que Usted opera?

**COSTO DE LAS RENTAS MENSUALES
LA PAZ, B.C.S.**

Conceptos	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
No aplica	40	56.3	56.3	56.3
De \$3,001.00 a \$6,000.00	20	28.2	28.2	84.5
De \$6,001.00 a \$9,000.00	5	7.0	7.0	91.5
\$12,001.00 a \$15,000.00	1	1.4	1.4	93.0
De \$18,001.00 a \$21,000.00	1	1.4	1.4	94.4
No Contesto	3	4.2	4.2	98.6
Menos de \$3,000.00	1	1.4	1.4	100.0
Total	71	100.0	100.0	

Fuente: Elaborada con datos del cuestionario.

Del porcentaje de concesionarios que afirmaron que, si rentas sus concesiones, el **28.2** de estos la rentan entre **\$3,001.00 a \$6,000.00** y de **\$6,001.00 a \$9,000.00** con el **7.0%**.



Según sus propósitos personales... ¿Que es lo que Usted, planea modernizar del servicio que actualmente ofrece a los usuarios?

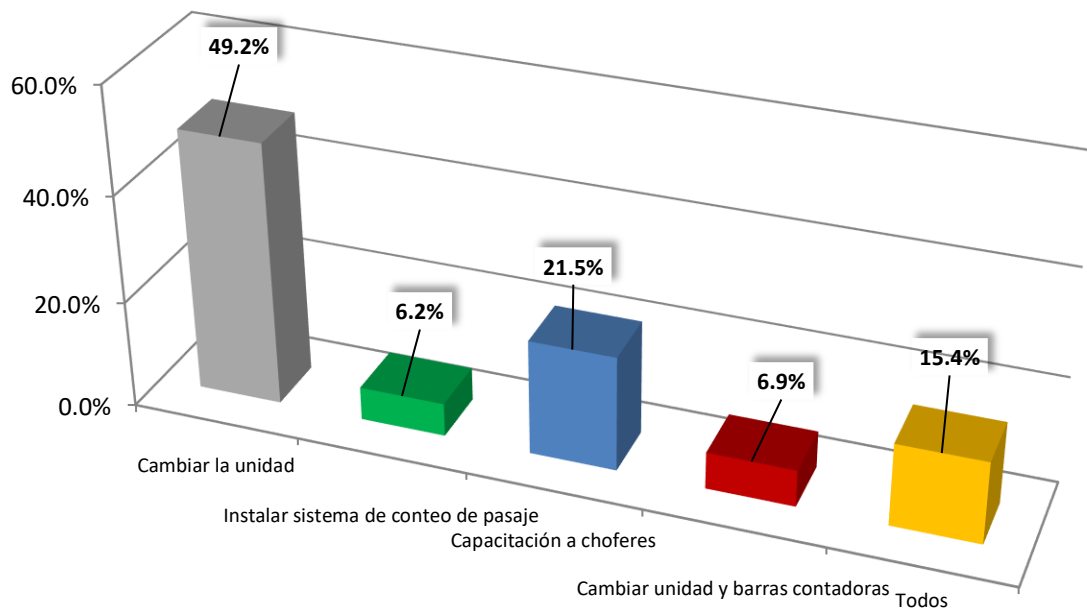
PROPÓSITOS DE MEJORAS AL SERVICIO
LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Cambiar la unidad	23	32.4	32.4	32.4
Instalar sistema de conteo de pasaje	27	38.0	38.0	70.4
Capacitación a choferes	15	21.1	21.1	91.5
Cambiar unidad y barras contadoras	2	2.8	2.8	94.4
Todos	4	5.6	5.6	100.0
Total	71	100.0	100.0	

Fuente: Elaborada con datos del cuestionario.

La principal mejora que pretenden realizar los concesionarios de es **INSTALAR SISTEMAS DE CONTEO con el 38.0%**, en segundo lugar, tenemos cambiar de unidad con el **32.4%**, en tercer lugar, tenemos la capacitación a los choferes en el trato al público con el **21.1%**.

PROPÓSITOS DE MEJORAS DEL SERVICIO



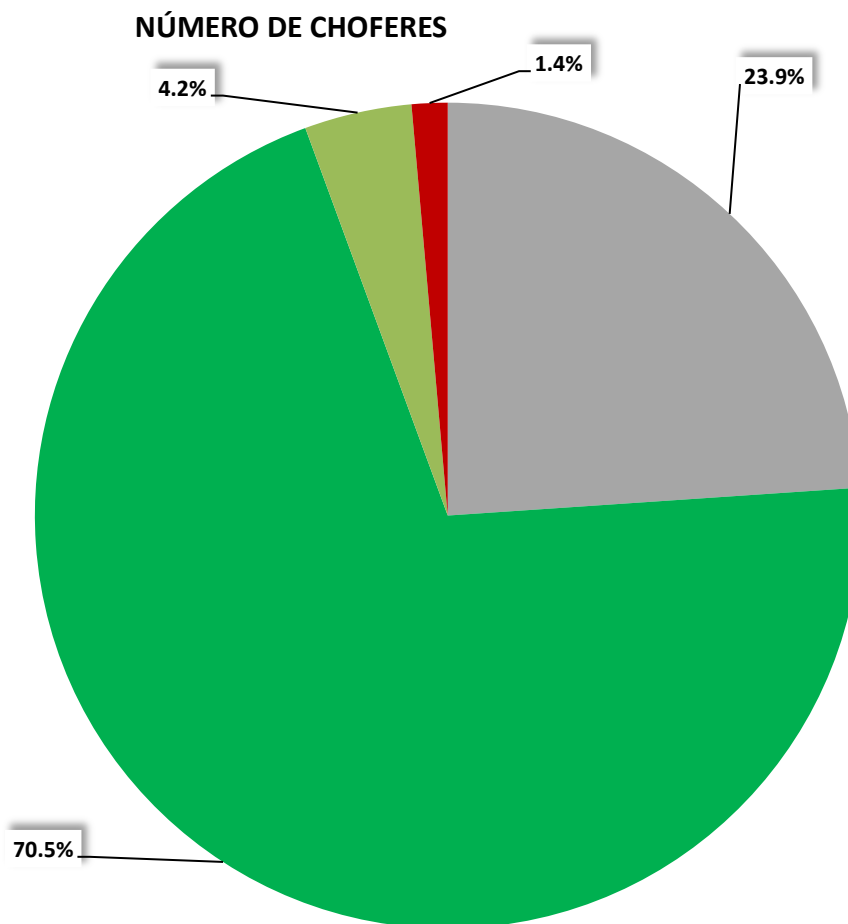
¿Cuántos choferes tiene como trabajadores?

NÚMERO DE CHOFERES COMO TRABAJADORES
LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Uno	17	23.9	23.9	23.9
Dos	50	70.4	70.4	94.4
No tiene chofer	3	4.2	4.2	98.6
No sabe / no contesto	1	1.4	1.4	100.0
Total	71	100.0	100.0	

Fuente: Elaborada con datos del cuestionario.

La mayoría de los concesionarios tienen dos choferes con el **70.4%**, en segundo lugar, están los que tienen un chofer con el **23.9%** y, en tercer lugar, están los que no tienen ningún chofer con el **4.2%**.



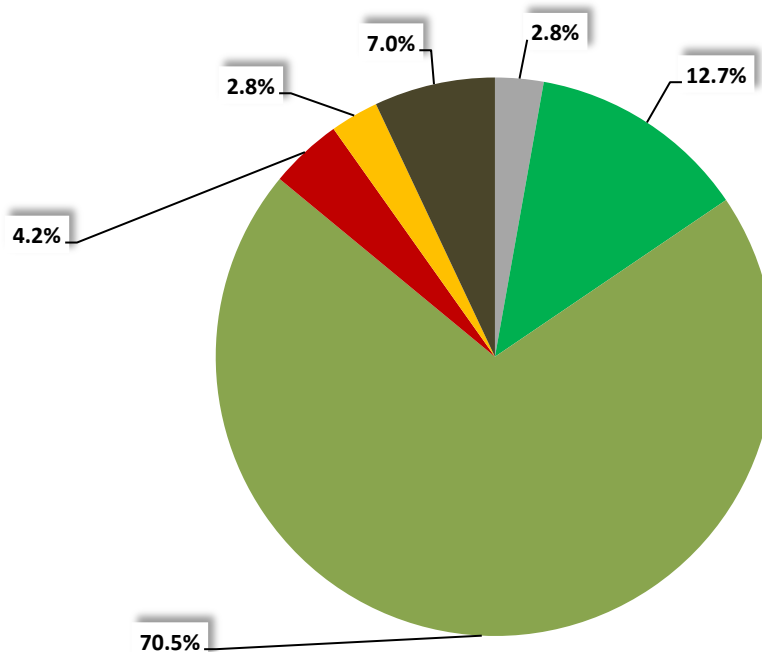
Nos puede mencionar... ¿Cuál es el gasto de Diesel diario en promedio en la unidad que Usted opera?

GASTO PROMEDIO DIARIO DE DIESEL
LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Menos de \$500.00	2	2.8	2.8	2.8
De \$501.00 a \$1,000.00	9	12.7	12.7	15.5
De \$1,001.00 a \$1,500.00	50	70.4	70.4	85.9
\$1,501.00 a \$2,000.00	3	4.2	4.2	90.1
\$2,400.00	2	2.8	2.8	93.0
No sabe / no contesto	5	7.0	7.0	100.0
Total	71	100.0	100.0	

Fuente: Elaborada con datos del cuestionario.

El promedio de gasto de Diesel diario por unidad está en el rango de **\$1,001.00 a \$1,500.00**, con el **70.4%** de las menciones, es decir, si obtenemos la media aritmética el gasto diario de Diesel por unidad es de **\$1,250.50**, a la semana es de **\$8,753.50**, a la quincena de **\$17,507.00**, al mes es de **\$35,014.00** y al año por unidad se considera un gasto promedio de **\$420,168.00**, en este insumo indispensable para la correcta operación de las rutas.



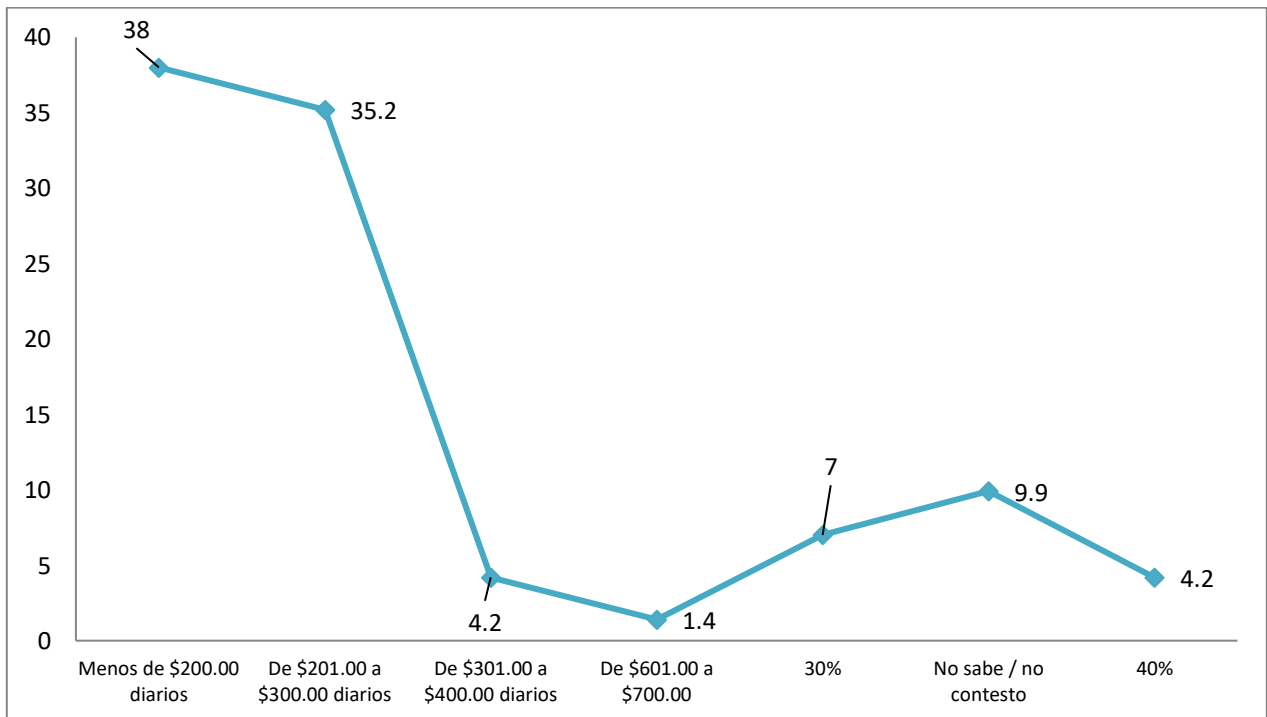
Nos puede mencionar... ¿Cuál es el costo por pago de sueldos a choferes?

GASTO POR CONCEPTO DE SUELDO A CHOFERES
LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Menos de \$200.00 diarios	27	38.0	38.0	38.0
De \$201.00 a \$300.00 diarios	25	35.2	35.2	73.2
De \$301.00 a \$400.00 diarios	3	4.2	4.2	77.5
De \$601.00 a \$700.00	1	1.4	1.4	78.9
30%	5	7.0	7.0	85.9
No sabe / no contesto	7	9.9	9.9	95.8
40%	3	4.2	4.2	100.0
Total	71	100.0	100.0	

Fuente: Elaborada con datos del cuestionario.

El promedio de gasto de Sueldos diarios por unidad está en el rango de menos de \$200.00, con el 38.0% de las menciones, en segundo lugar, tenemos a los que manifestaron pagar un sueldo de \$201.00 a \$300.00 con el 35.2%, en tercer lugar, los que pagan sueldos de 30% de sus ingresos.



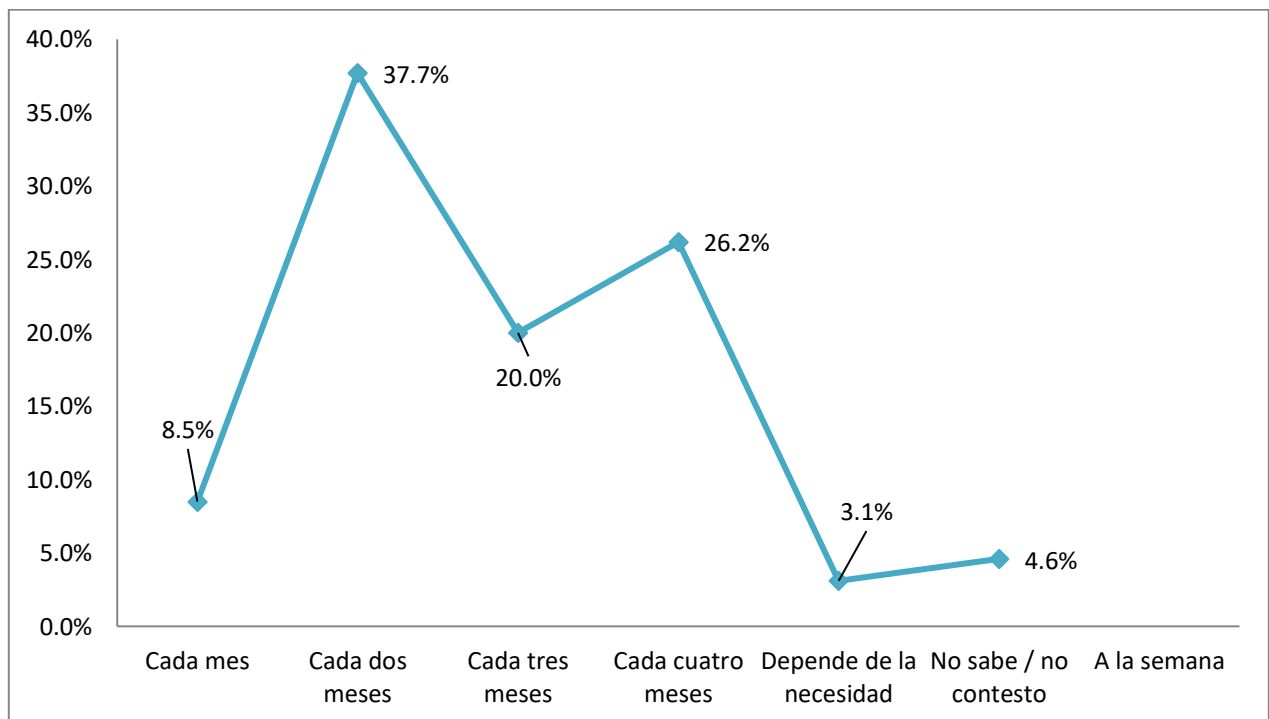
Nos puede mencionar... ¿Cada cuánto tiempo le realizan el mantenimiento de balatas de su unidad en promedio?

PERIODOS DE MANTENIMIENTO BALATAS UNIDADES
LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Cada mes	24	33.8	33.8	33.8
Cada dos meses	17	23.9	23.9	57.7
Cada tres meses	16	22.5	22.5	80.3
Cada cuatro meses	6	8.5	8.5	88.7
Depende de la necesidad	1	1.4	1.4	90.1
No sabe / no contesto	6	8.5	8.5	98.6
A la semana	1	1.4	1.4	100.0
Total	71	100.0	100.0	

Fuente: Elaborada con datos del cuestionario.

Los periodos que mencionaron los concesionarios del mantenimiento a las balatas de las unidades son de **33.8%** en periodos de cada mes, en segundo lugar, tenemos a los que mencionaron que el servicio lo hacen cada dos meses con el **23.9%**, en tercer lugar, tenemos a que dijeron que el mantenimiento se hace cada tres mes con el **22.5%**.



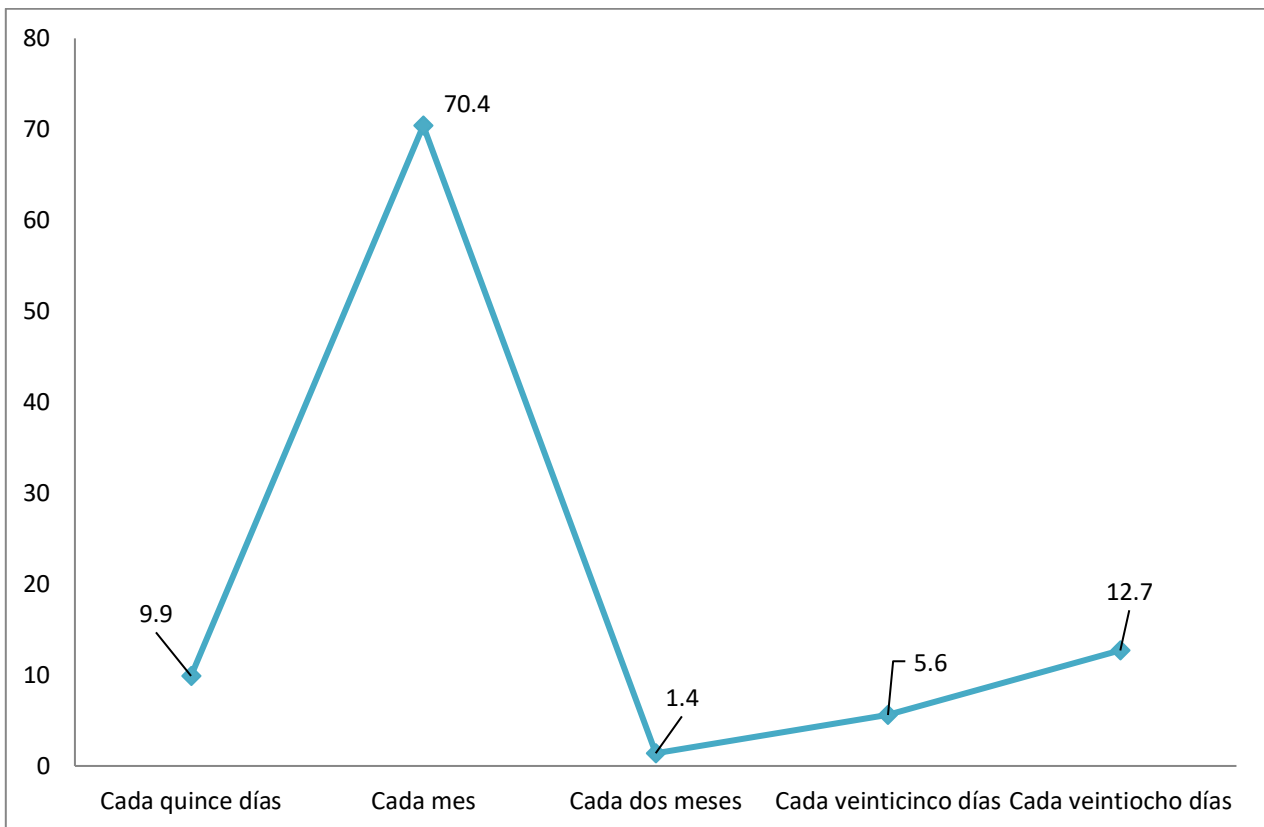
Nos puede mencionar... ¿Cada cuánto tiempo le realizan el cambio de aceite y filtros de la unidad en promedio?

PERIODO DE CAMBIO DE ACEITE Y FILTROS
LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Cada quince días	7	9.9	9.9	9.9
Cada mes	50	70.4	70.4	80.3
Cada dos meses	1	1.4	1.4	81.7
Cada veinticinco días	4	5.6	5.6	87.3
Cada veintiocho días	9	12.7	12.7	100.0
Total	71	100.0	100.0	

Fuente: Elaborada con datos del cuestionario.

Cada mes en promedio se realiza el cambio de aceite y filtros a las unidades con el **70.4%** de las menciones, en segundo lugar, está cada veintiocho días con el **12.7%**, información proporcionada en las entrevistas individuales de los concesionarios del transporte urbano y colectivo.



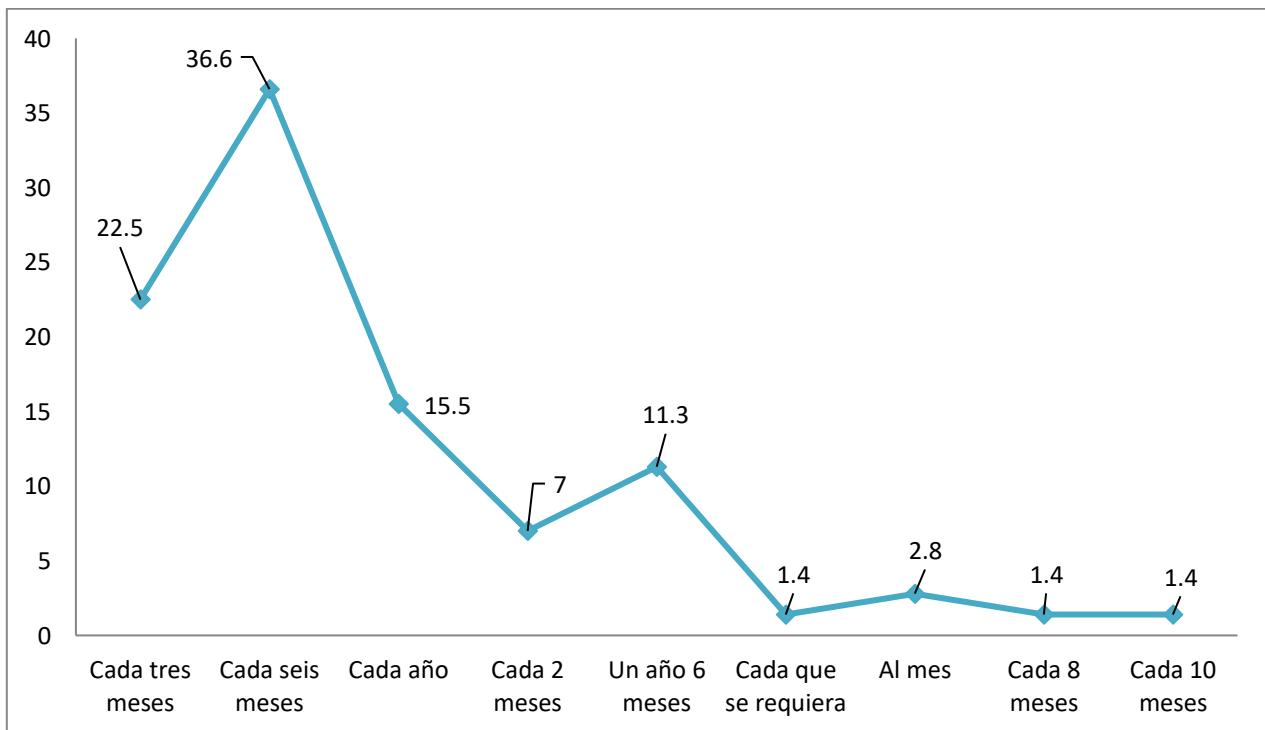
Nos puede mencionar... ¿Cada cuánto tiempo le realizan el cambio de llantas de la unidad en promedio?

PERIODO DE LLANTAS POR UNIDAD
LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Cada tres meses	16	22.5	22.5	22.5
Cada seis meses	26	36.6	36.6	59.2
Cada año	11	15.5	15.5	74.6
Cada 2 meses	5	7.0	7.0	81.7
Un año 6 meses	8	11.3	11.3	93.0
Cada que se requiera	1	1.4	1.4	94.4
Al mes	2	2.8	2.8	97.2
Cada 8 meses	1	1.4	1.4	98.6
Cada 10 meses	1	1.4	1.4	100.0
Total	71	100.0	100.0	

Fuente: Elaborada con datos del cuestionario.

El periodo con mayores menciones es de cada seis meses con el **36.6%**, en segundo lugar, tenemos cada tres meses con el **22.5** puntos porcentuales, en tercer lugar, tenemos cada año con el **15.5%** y finalmente los que afirmaron que cada dos meses con el **7.0%**.



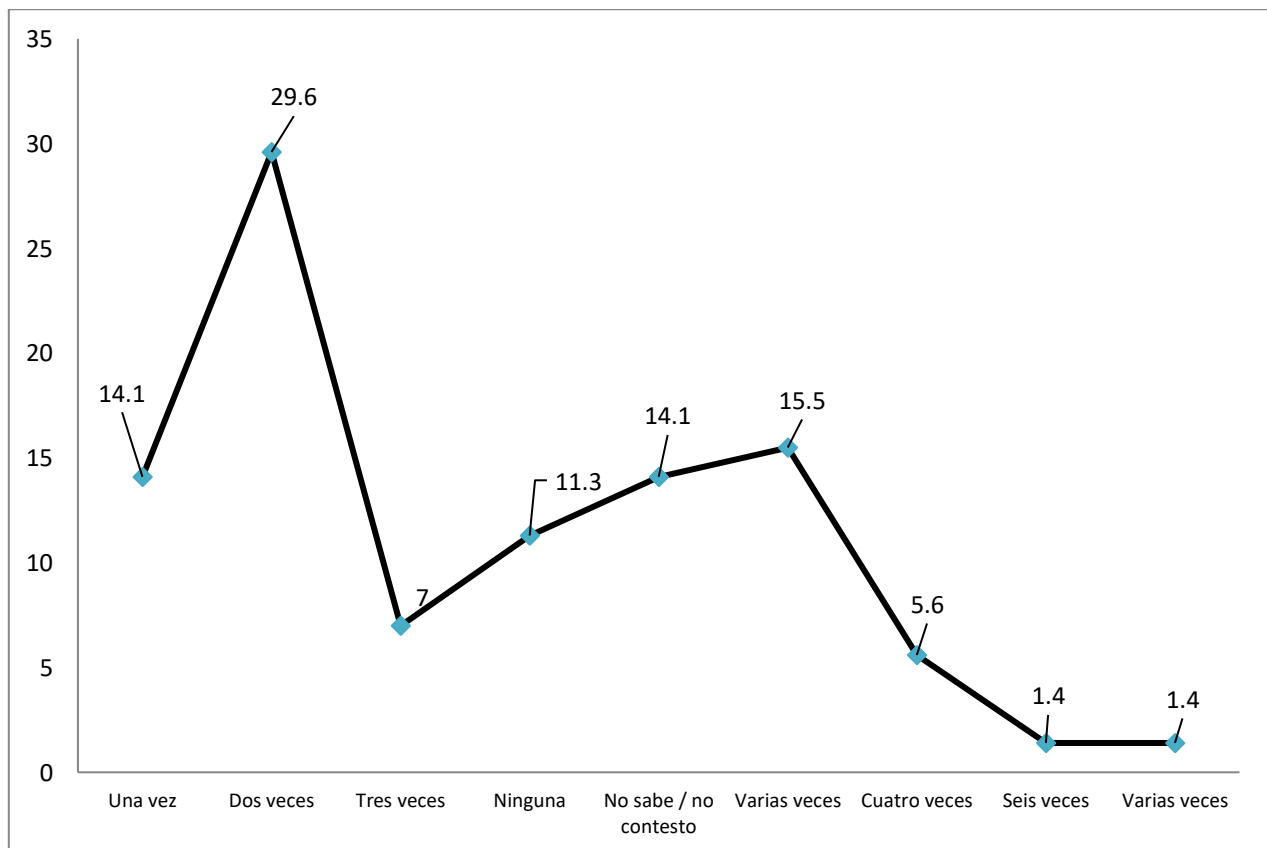
En el mes pasado... ¿Cuántas veces se descompuso su unidad en el mes pasado?

**VECES QUE SE DESCOMPUSO LA UNIDAD
LA PAZ, B.C.S.**

Conceptos	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Una vez	10	14.1	14.1	14.1
Dos veces	21	29.6	29.6	43.7
Tres veces	5	7.0	7.0	50.7
Ninguna	8	11.3	11.3	62.0
No sabe / no contesto	10	14.1	14.1	76.1
Varias veces	11	15.5	15.5	91.5
Cuatro veces	4	5.6	5.6	97.2
Seis veces	1	1.4	1.4	98.6
Varias veces	1	1.4	1.4	100.0
Total	71	100.0	100.0	

Fuente: Elaborada con datos del cuestionario.

El **29.6%** de los concesionarios comentaron que la unidad se descompuso en dos ocasiones en el mes pasado, en segundo lugar, los que dijeron que se descompuso varias veces con el **15.5%**.



Si estuviera en sus manos decidir... ¿Qué le gustaría que el gobierno municipal o estatal lo apoyara?

PERCEPCIÓN DE APOYO POR PARTE DE CONCESIONARIOS
LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Créditos para unidades	3	4.2	4.2	4.2
Subsidio gasolina	19	26.8	26.8	31.0
Aumento de tarifas cada 2 o 3 años	11	15.5	15.5	46.5
Pavimentación de rutas	1	1.4	1.4	47.9
Aumento de tarifa según el índice nacional de precios al consumidor	21	29.6	29.6	77.5
Subsidio gasolina aumento INPC	4	5.6	5.6	83.1
Subsidio gasolina aumento cada 2 años	3	4.2	4.2	87.3
Aumento 2 o 3 años y aumento INPC	2	2.8	2.8	90.1
Créditos unidades y subsidio gasolina	1	1.4	1.4	91.5
Créditos unidades y pavimentación	1	1.4	1.4	93.0
Todas las anteriores	5	7.0	7.0	100.0
Total	71	100.0	100.0	

Fuente: Elaborada con datos del cuestionario.

A los concesionarios les gustaría que los apoyaran con el aumento de las tarifas según el Índice Nacional de Precios al Consumidor, con el **29.6%**, en segundo lugar, se tiene que se debería de otorgar un subsidio a la gasolina con el **26.8%**, en tercer lugar, la opinión de aumento de las tarifas cada 2 o 3 años.

11.2. Vitrina metodológica.

<p>Población sujeta a estudio Fecha de levantamiento Esquema de selección</p>	<p>Concesionarios del sistema de transporte Urbano y Colectivo de Los Cabos, B.C.S. Del 14 de julio al 07 de septiembre de 2017</p>
<p>Tamaño de muestra Personal involucrado</p>	<p>Utilizando información proporcionada por la Dirección de Transporte y Vialidad del H. XV Ayuntamiento de La Paz, B.C.S, respecto Al número de agrupaciones del sistema de transporte urbano y colectivo de Los Cabos, se procedió a seleccionar de manera aleatoria los concesionarios del transporte colectivo y urbano que son 332. 71 concesionarios del sistema de transporte urbano y colectivo 02 encuestadores 01 coordinador de campo 01 ingeniero Informático 02 capturistas 01 analista de sistemas 01 responsable de Investigación</p>
<p>Método de estimación</p>	<p>Los resultados presentados no son frecuencias simples, sino estimaciones basadas en la utilización de factores de expansión, calculados como el inverso de la probabilidad de selección de cada individuo en la muestra y corrección por no-respuesta en cada sección.</p>
<p>Confianza y error máximo</p>	<p>Aunque cada porcentaje tiene su propio error asociado, el diseño de muestra garantiza que en al menos 95 de cada 100 veces, el error no sobrepasa el 10.0% en las estimaciones. En los estudios de opinión pública, además del error muestral, se debe de considerar que pueden existir otros errores ocasionados por el fraseo de las preguntas y las incidencias en el trabajo de campo.</p>
<p>Responsable de investigación</p>	<p>DR. GUILLERMO SÁNCHEZ FLORES Director General de MFT Transportes Licenciado en Ciencias Políticas y Sociales Licenciado en Derecho Burocrático Maestría en Liderazgo y Mercadotecnia Empresarial Doctor Internacional en Ciencias Políticas y Sociales Doctor en la búsqueda de la Ciencia del Derecho, la Política Internacional y la Comunicación.</p>
<p>Fórmula de poblaciones finitas</p>	$n = \frac{Z^2 P Q N}{(N - 1) E^2 + Z^2 P Q}$ <p>N= Tamaño de la población Z= Valor bajo la curva normal (1.96) P= P. Éxito (0.50) Q= P. Fracaso (0.50) E= Error muestral (0.05) con Nivel de confianza del 95% n= Tamaño de muestra</p>

12. ESTUDIANTES, SOCIEDAD CIVIL Y PERSONAS CON CAPACIDADES DIFERENTES.

Población objetivo¹²: Estudiantes de la **UABCS, UNIVERSIDAD MUNDIAL y ASOCIACIÓN ESTATAL DE PERSONAS CON CAPACIDADES DIFERENTES**, del Estado de Baja California Sur, que fueron convocados para una entrevista en sus respectivos planteles u oficinas.

Unidad de muestreo¹³: Se seleccionó una **muestra de 177 cuestionarios** para ser aplicados en la Universidad Mundial, Universidad Autónoma de Baja California Sur, y Asociación Estatal de Personas con Capacidades Diferentes.

Instrumento de investigación.



El instrumento utilizado en esta investigación de mercado fue el **CUESTIONARIO ESTRUCTURADO**, con preguntas cerradas previamente pre-codificadas, en donde se definieron las categorías de

respuesta de acuerdo con diferentes estudios realizados con anterioridad a dicho sector de la población, por parte de **MFT Transportes**. Ejemplo de cuestionario aplicado (**ANEXO 5**), basado en el libro Investigación Integral de Mercados: un enfoque para el siglo XXI, en lo referente a su estructura. (**NICOLÁS, 2004**). **Diseño y tipo de estudio**. Para esta investigación se buscaron principalmente fuentes primarias (entrevistas a usuarios), en la parte de la investigación de mercado, para estar en condiciones de conocer que es lo que piensan estos, como evalúan el servicio que reciben y si tienen desde su muy particular punto de vista algunas sugerencias para la mejora del servicio en comodidad, precio, seguridad y calidad del mismo.

¹² Los diseños de muestreo comienzan por especificar la población objetivo, es la recolección de elementos u objetos que poseen la información buscada por el investigador y acerca de la cual se deben realizar las deducciones. La población objetivo se debe definir en forma precisa. La definición imprecisa de la población causará una investigación ineficaz en el mejor de los casos y engañosa en el peor. (**MALHOTRA, 2004**)

¹³ Una unidad de muestreo es la unidad básica que contiene los elementos de población que serán muestreados. (**MALHOTRA, 2004**)

Investigación exploratoria: Siendo muy apropiada para esta investigación, como fuente inicial del proceso de toma de decisiones. Usualmente, esta técnica está diseñada para obtener un análisis preliminar de la situación con un gasto mínimo y tiempo. Se caracteriza por la flexibilidad para estar sensible ante lo inesperado y para descubrir otra información no identificada previamente. Empleamos enfoques amplios y versátiles; éstos incluyen fuentes secundarias de datos, observación, entrevistas con expertos, entrevistas de grupos con personas bien informadas e historias de caso. Dentro de la investigación de mercado, realizada a los alumnos y asociados, se llevó a cabo la aplicación de entrevistas personales (cara a cara), con la finalidad de conocer el punto de vista de ellos, la captura y cruce de variables se llevó a cabo en el **programa estadístico SPSS¹⁴ versión 20.0 para Windows.**

Se inició el día **25 de julio de 2017, concluyéndose el día 25 de agosto de 2017,** distribuyendo las encuestas de la siguiente manera.

Distribución de encuestas por institución.

**DISTRIBUCIÓN DE ENCUESTAS POR INSTITUCIÓN
LA PAZ, B.C.S.**

Conceptos	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
UABCS	119	67.2	67.2	67.2
Universidad Mundial	58	32.8	32.8	100.0
Total	177	100.0	100.0	

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE ENCUESTA SOCIEDAD ORGANIZADA.

En las dos instituciones participantes de educación superior, una pública como lo es la UABCS y la segunda la Universidad Mundial institución privada, fueron los que integraron la muestra en esta investigación de este segmento, cabe aclarar que se solicitó a la sociedad de alumnos del Tecnológico de La Paz, poder realizar este mismo proceso, pero fue imposible lograr que ellos convocaran a sus compañeros, por lo que quedaron fuera de la aplicación de las entrevistas.

¹⁴ SPSS. Statistical Package for the Social Sciences.

12.1. Análisis e interpretación de datos del segmento Estudiantes.

Análisis general.

En primer lugar, encontramos las diferentes variables estudiadas en la aplicación de los **177 cuestionarios en las diferentes instituciones**, presentándose en tablas de distribución de frecuencias, tablas de contingencia y gráficas de pastel, gráficas de barras, gráficas de línea, graficas de sectores entre otras.

El procedimiento para la selección de los entrevistados fue de manera aleatoria y al azar, en cada caso se escogió a los convocados en cada reunión en las instituciones convocadas de la ciudad de La Paz, las entrevistas se realizaron de manera personalizada (cara a cara) y de forma auto llenadas con la dirección de un coordinador de encuesta.



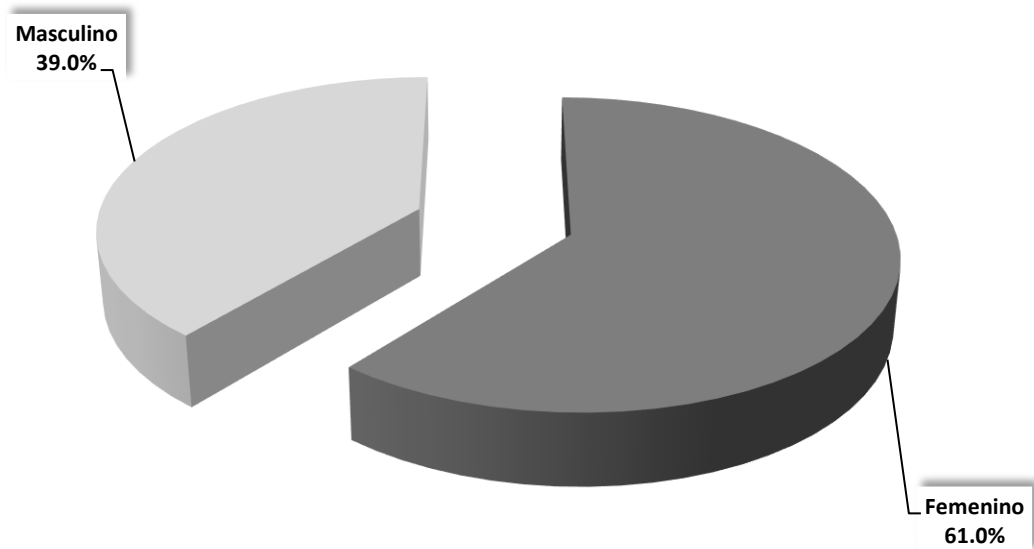
Sexo y/o genero de los entrevistados.

**SEXO Y/O GENERO DE LOS ENTREVISTADOS
LA PAZ, B.C.S.**

Conceptos	Lugar de la entrevista		Total
	UABCS	Universidad Mundial	
Femenino	60.5%	62.1%	61.0%
Masculino	39.5%	37.9%	39.0%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE ENCUESTA.

SEXO Y/O GENERO DE LOS ENTREVISTADOS



Se entrevisto al **61.0% del sexo femenino**, en segundo lugar, se tiene a los del **sexo masculino con el 39.0%**, aplicados de los **177 que conformaron la muestra** en las instituciones de educación superior.

Rangos de edad de los entrevistados.

RANGOS DE LOS ENTREVISTADOS
LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Lugar de la entrevista		Total
	UABCS	Universidad Mundial	
De 17 a 26 años	92.4%	84.5%	89.8%
De 27 a 36 años	6.7%	8.6%	7.3%
De 37 a 46 años	0.8%	3.4%	1.7%
De 47 a 57 años		1.7%	0.6%
De 58 a 68 años		1.7%	0.6%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DEL FORMATO DE ENCUESTA.

El rango de edad con mayor frecuencia entrevistado fue el de **17 a 26 años de edad**, que corresponden al **89.8%** de las menciones, en segundo lugar, se tienen a los que dijeron tener entre **27 y 36 años de edad con el 7.3%**, en tercer lugar, están los del rango de edad de **37 a 46 años** y finalmente los de **47 a 57 años de edad con el 0.6%** de las menciones dentro de las encuestas aplicadas a los alumnos de las instituciones de educación.

Las preguntas que se diseñaron en la aplicación del cuestionario, en su mayoría fueron cerradas, existiendo algunas semi-abiertas, lo que permitió su rápida comprensión, captura y análisis de la información en el programa estadístico **SPSS versión 20.0 para Windows**, iniciando con:

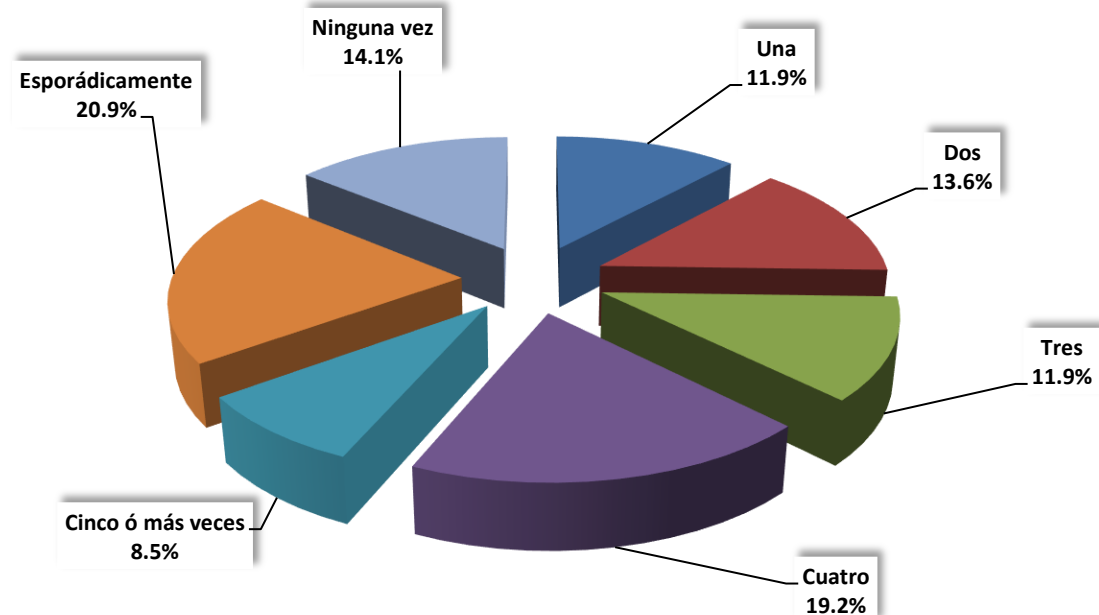
Regularmente... ¿Cuántas veces al día utiliza el servicio de pasaje urbano y colectivo?

FRECUENCIA DE USO DEL SERVICIO LOS CABOS, B.C.S.

Concepto	Lugar de la entrevista		Total
	UABCS	Universidad Mundial	
Una	10.1%	15.5%	11.9%
Dos	11.8%	17.2%	13.6%
Tres	16.0%	3.4%	11.9%
Cuatro	22.7%	12.1%	19.2%
Cinco ó más veces	11.8%	1.7%	8.5%
Esporádicamente	16.0%	31.0%	20.9%
Ninguna vez	11.8%	19.0%	14.1%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DE LA ENCUESTA.

FRECUENCIAS DE USO DEL SERVICIO



La frecuencia de uso que obtuvo el mayor número de menciones fue el de **Esporádicamente con el 20.9%**, en segundo lugar, tenemos a los que dijeron utilizarlo durante **4 ocasiones al día con el 19.2%**, en tercer lugar, los que manifestaron utilizarlo **cinco o más veces con el 13.4%**, en cuarto tenemos a los que mencionaron usarlos **1 o 3 veces con 11.9%**.

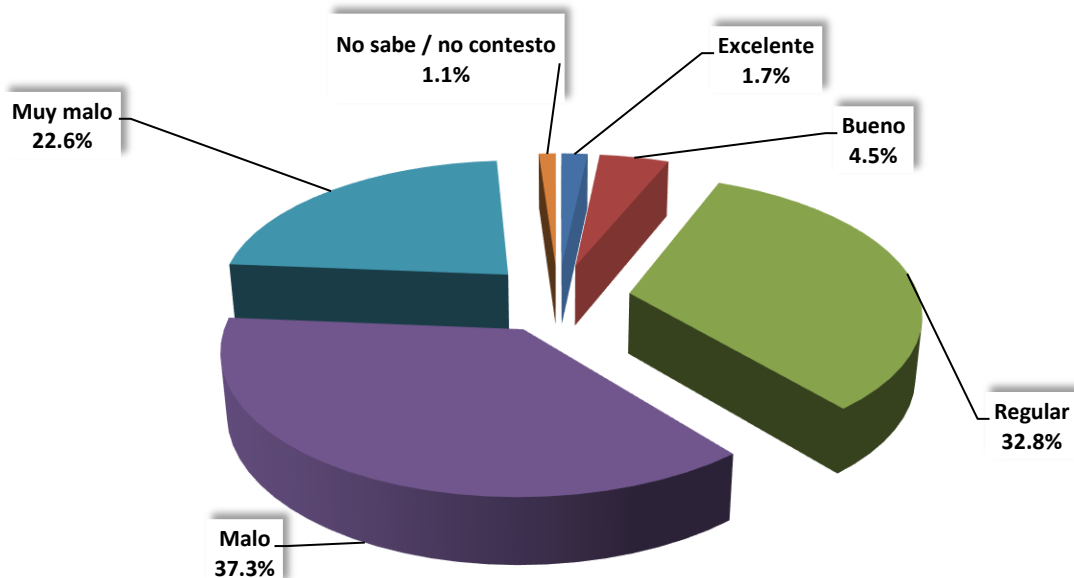
En su opinión... ¿El servicio de pasaje urbano y colectivo que se presta en LA PAZ, Baja California Sur, es?

PERCEPCIÓN DEL SERVICIO
LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Lugar de la entrevista		Total
	UABCS	Universidad Mundial	
Excelente	2.5%		1.7%
Bueno	5.9%	1.7%	4.5%
Regular	33.6%	31.0%	32.8%
Malo	36.1%	39.7%	37.3%
Muy malo	21.0%	25.9%	22.6%
No sabe / no contesto	0.8%	1.7%	1.1%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DE LA ENCUESTA.

PERCEPCIÓN DEL SERVICIO



Los entrevistados que se encontraban en las diferentes escuelas encuestadas, califican el servicio que reciben de **Malo a muy malo**, en el primer caso lo califican con el **37.3%** y en segundo lugar con el **22.6%**, como **malo**, en tercer lugar, **Regular con el 32.8%**, en cuarto lugar, están los que dijeron que es un **buen servicio con el 4.5%**.

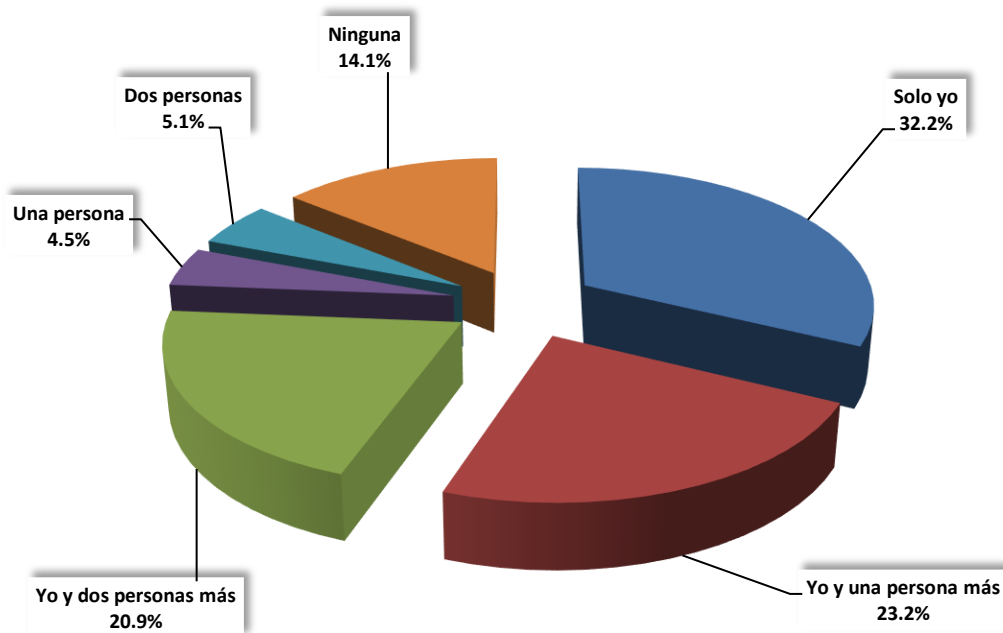
¿Cuántas personas utilizan en su casa el servicio de transporte urbano y colectivo de LA PAZ?

NÚMERO DE PERSONAS QUE USAN EL TRANSPORTE
LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Lugar de la entrevista		Total
	UABCS	Universidad Mundial	
Solo yo	31.1%	34.5%	32.2%
Yo y una persona más	21.8%	25.9%	23.2%
Yo y dos personas más	26.1%	10.3%	20.9%
Una persona	2.5%	8.6%	4.5%
Dos personas	5.9%	3.4%	5.1%
Ninguna	12.6%	17.2%	14.1%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DE LA ENCUESTA.

QUIENES USAN EL SERVICIO EN CASA



La mayoría de los entrevistados afirmaron que el servicio de transporte urbano y colectivo lo utilizan solo ellos, representando el **32.2%**, en segundo lugar, están los que dicen que ellos y otra persona más con el **23.2%**

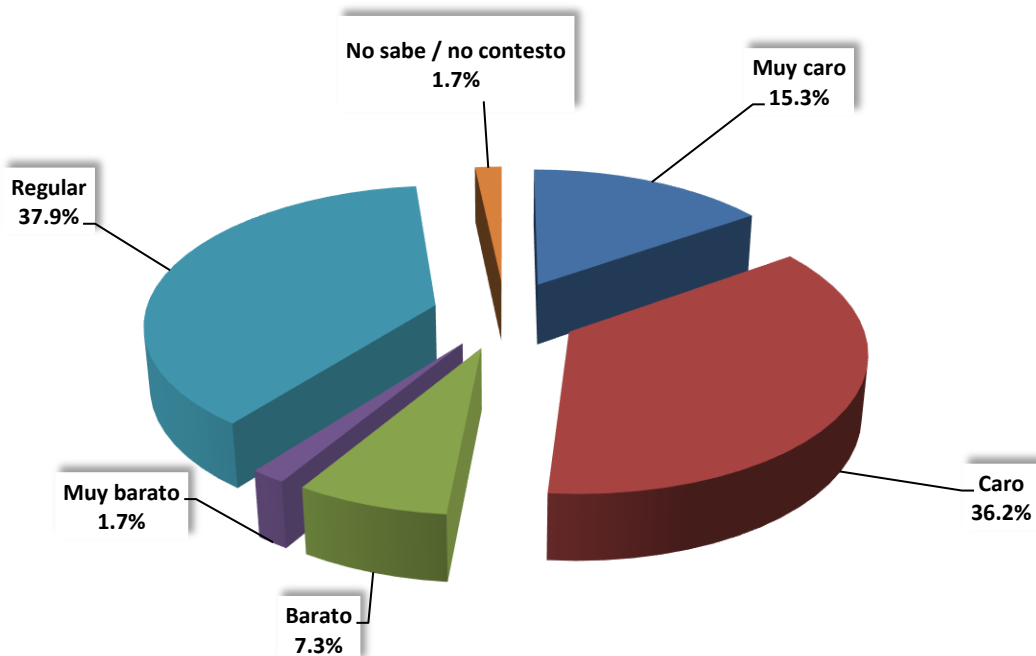
En su opinión... ¿El costo de \$10.00 (Pasaje General) y \$5.00 (Estudiante, Discapacitado y Adulto Mayor), por el servicio de PASAJE URBANO Y COLECTIVO es?

**PERCEPCIÓN DEL COSTO DEL SERVICIO TRANSPORTE COLECTIVO
LA PAZ, B.C.S.**

Conceptos	Lugar de la entrevista		Total
	UABCS	Universidad Mundial	
Muy caro	18.5%	8.6%	15.3%
Caro	34.5%	39.7%	36.2%
Barato	7.6%	6.9%	7.3%
Muy barato	2.5%		1.7%
Regular	36.1%	41.4%	37.9%
No sabe / no contesto	0.8%	3.4%	1.7%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DE LA ENCUESTA.

PERCEPCIÓN COSTO DEL SERVICIO TRANSPORTE COLECTIVO



La percepción del costo del servicio es que este es **regular con el 37.9%**, y **caro con el 36.2%**, en cambio los que dicen que es barato apenas alcanza el **7.3%**.

Si estuviera en sus manos, mejorar algo del servicio que actualmente recibe, respecto a las unidades del servicio COLECTIVO (PESERAS) Y URBANOS... ¿Qué mejoraría?

PERCEPCIÓN DE MEJORAS DE LAS UNIDADES
LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Lugar de la entrevista		Total
	UABCS	Universidad Mundial	
Las unidades más nuevas	37.8%	29.3%	35.0%
Unidades más grandes tipo microbús	23.5%	1.7%	16.4%
Aire acondicionado	26.1%	1.7%	18.1%
La distribución de los asientos	7.6%	1.7%	5.6%
Unidades nuevas, más grandes y aire acondicionado	3.4%	15.5%	7.3%
No sabe / no contesto	1.7%	5.2%	2.8%
Unidades, aire acondicionado y asientos		8.6%	2.8%
Todas las anteriores		24.1%	7.9%
Aire acondicionado y asientos		1.7%	0.6%
Unidades y aire acondicionado		6.9%	2.3%
Unidades y asientos		1.7%	0.6%
Microbús, aire acondicionado y asientos		1.7%	0.6%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DE LA ENCUESTA.

A la mayoría de los estudiantes universitarios les gustaría que se mejoraran las unidades más nuevas o del año en un promedio del **35.0%**, en segundo lugar, que estas tengan aire acondicionado con el **18.1%**, en tercer lugar, tenemos que les gustaría que circularan unidades mucho más grandes con el **16.4%**.

¿Cuál es la principal problemática que le aqueja a Usted, respecto al servicio del transporte URBANO Y COLECTIVO?

PERCEPCIÓN DE MEJORAS DE LAS UNIDADES LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Lugar de la entrevista		Total
	UABCS	Universidad Mundial	
Distancia que tengo que caminar para tomar el servicio	10.1%	6.9%	9.0%
Falta de paraderos en las rutas	10.1%	5.2%	8.5%
El servicio que se presta es de baja calidad	50.4%	34.5%	45.2%
La frecuencia es muy prolongada	14.3%		9.6%
Las rutas son muy largas	5.9%	5.2%	5.6%
No sabe / no contesto	6.7%	12.1%	8.5%
Distancia, paraderos y rutas largas	2.5%	3.4%	2.8%
Distancia y baja calidad		3.4%	1.1%
Paraderos, baja calidad y frecuencia		3.4%	1.1%
Baja calidad, frecuencia y rutas largas		3.4%	1.1%
Distancia y rutas largas		1.7%	0.6%
Baja calidad y rutas largas		6.9%	2.3%
Baja calidad y frecuencia		6.9%	2.3%
Todas las anteriores		1.7%	0.6%
Frecuencia y rutas prolongadas		1.7%	0.6%
Paraderos y baja calidad		3.4%	1.1%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DE LA ENCUESTA.

A la mayoría de los estudiantes universitarios piensan que el servicio que se presta es de mala calidad con el **45.2%**, como su principal problemática en el transporte, es segundo lugar, que la frecuencia entre una y otra unidad es de **9.6%** y en tercer lugar, la distancia que tienen que caminar para tomar el servicio es muy larga con el **9.0%**

Si estuviera en sus manos, mejorar algo del servicio que actualmente recibe por parte de los choferes... ¿Qué mejoraría?

PERCEPCIÓN DE MEJORAS DEL SERVICIO DE LOS CHOFERES
LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Lugar de la entrevista		Total
	UABCS	Universidad Mundial	
Capacitación en manejo a la defensiva	25.2%	13.8%	21.5%
Trato al público	58.8%	19.0%	45.8%
Primeros auxilios	7.6%		5.1%
Uniformes	2.5%		1.7%
Todas las anteriores	3.4%	31.0%	12.4%
No sabe / no contesto	2.5%	3.4%	2.8%
Manejo defensiva y primeros auxilios		1.7%	0.6%
Manejo, trato público y uniformes		3.4%	1.1%
Trato al público y primeros auxilios		5.2%	1.7%
Manejo y trato al público		15.5%	5.1%
Manejo, trato y primeros auxilios		3.4%	1.1%
Trato, primeros auxilios uniformes		3.4%	1.2%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DE LA ENCUESTA.

A los estudiantes lo que les gustaría es que **los choferes mejoraran su trato al público**, es decir, que estos últimos deben de ser capacitados y cambiar muchos de ellos sus actitudes hacia sus clientes, como cualquier negocio, que debe tratar a sus clientes con cortesía y calidad, los encuestados en un **45.8%** requieren esta mejora, en segundo lugar, con el **21.5%** solicitan que se les capacite en **manejo a la defensiva**.

En los últimos meses se ha manejado que se estará realizando una modificación de tarifas del sistema de transporte urbano y colectivo en LA PAZ, ¿Qué cantidad estaría Usted dispuesto (a) a pagar de incremento?

DISPOSICIÓN DE PAGO DE UN INCREMENTO EN LA TARIFA
LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Lugar de la entrevista		Total
	UABCS	Universidad Mundial	
\$0.50	0.8%	3.4%	1.7%
\$1.00	2.5%	6.9%	4.0%
\$1.50	0.8%		0.6%
\$2.00	5.9%	6.9%	6.2%
\$2.50	1.7%	1.7%	1.7%
\$3.00	10.1%	8.6%	9.6%
\$3.50	0.8%	1.7%	1.1%
\$4.00	2.5%	6.9%	4.0%
\$5.00	2.5%	1.7%	2.3%
No estoy dispuesto a pagar ningún incremento	68.9%	55.2%	64.4%
No sabe / no contesto	3.4%	6.9%	4.5%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DE LA ENCUESTA.

La mayoría de los usuarios entrevistados **no están dispuestos a pagar ningún incremento** en un **64.4%**, en segundo lugar, tenemos a los que están dispuestos a pagar un **incremento de \$3.00** en la tarifa actual que están pagando, en tercer lugar, los que están **dispuesto a pagar un incremento de \$1.00** con el **4.0 puntos porcentuales**.

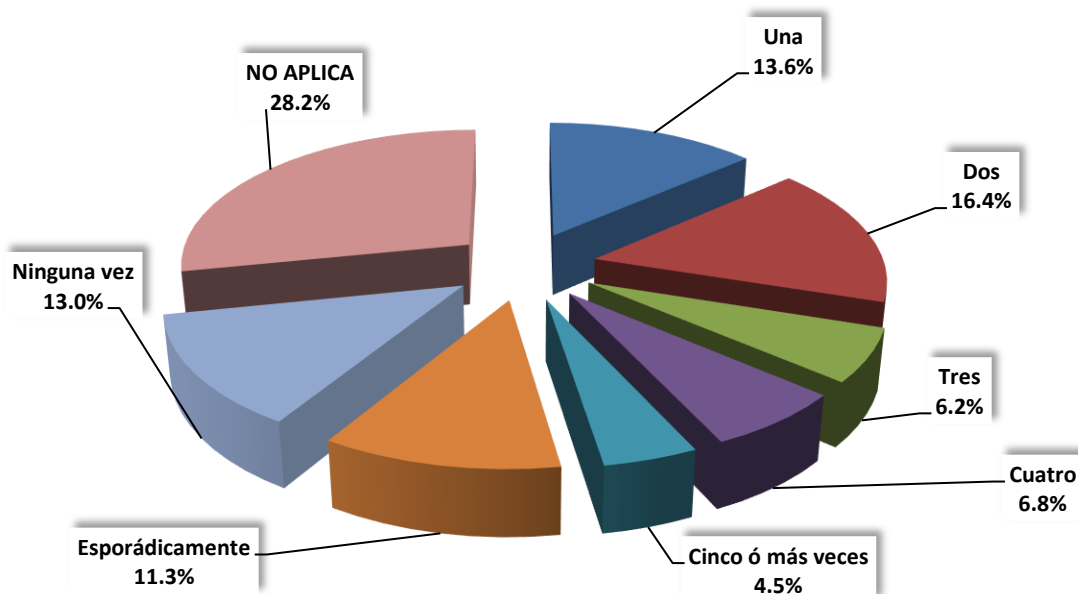
¿Cuántas veces a la semana estaría Usted, dispuesto a utilizar el servicio, si el precio que Usted mencionó se les incrementará a los concesionarios del servicio público de transporte en las modalidades de colectivo y urbano?

FRECUENCIA DE USO DEL SERVICIO
LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Lugar de la entrevista		Total
	UABCS	Universidad Mundial	
Una	15.1%	10.3%	13.6%
Dos	20.2%	8.6%	16.4%
Tres	5.0%	8.6%	6.2%
Cuatro	8.4%	3.4%	6.8%
Cinco ó más veces	6.7%		4.5%
Esporádicamente	15.1%	3.4%	11.3%
Ninguna vez	8.4%	22.4%	13.0%
NO APLICA	21.0%	43.1%	28.2%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DE LA ENCUESTA.

FRECUENCIAS DE USO FUTURO DEL SERVICIO



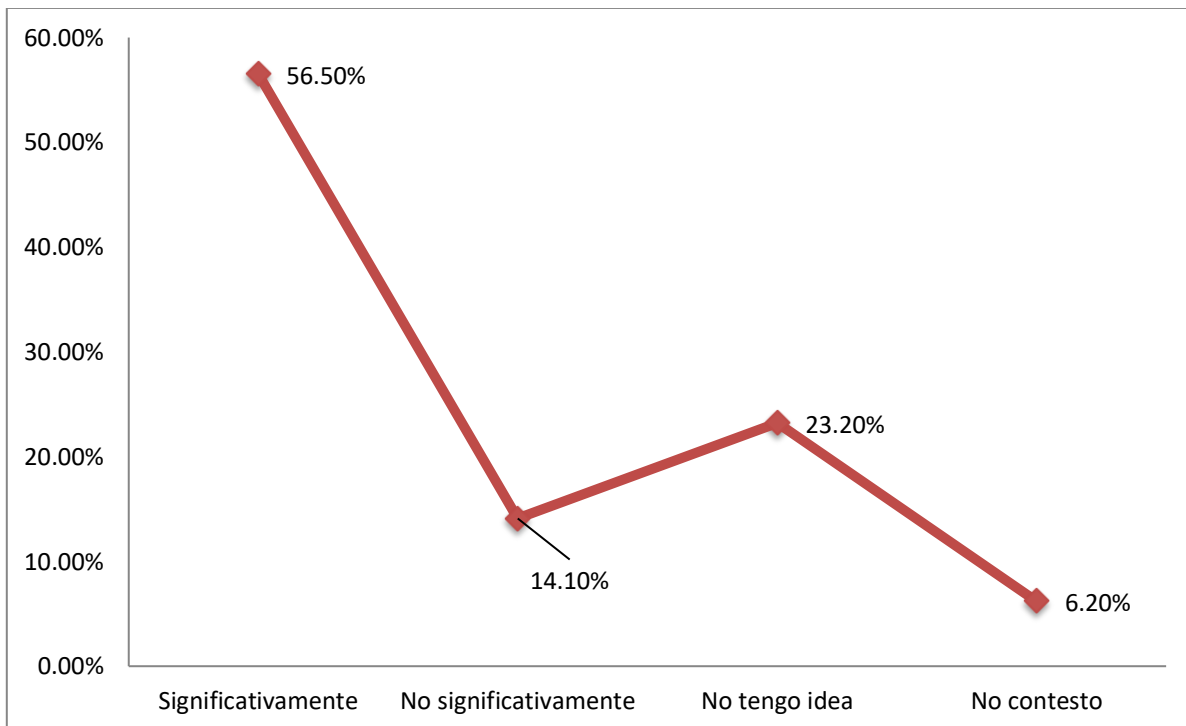
Si se da un incremento de **\$3.00 o de \$1.00**, los usuarios estarían dispuestos a utilizar el servicio en dos ocasiones el **16.4%**, esporádicamente con el **11.3%**, en una ocasión con el **13.6%**, en cuatro ocasiones con un **6.8%**.

Con dicho incremento en la tarifa... ¿Qué tanto afectaría su presupuesto destinado a la transportación?

PERCEPCIÓN DE AFECTACIÓN PRESUPUESTO DESTINADO AL TRANSPORTE
LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Lugar de la entrevista		Total
	UABCS	Universidad Mundial	
Significativamente	64.7%	39.7%	56.5%
No significativamente	10.9%	20.7%	14.1%
No tengo idea	24.4%	20.7%	23.2%
No contesto		19.0%	6.2%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DE LA ENCUESTA.



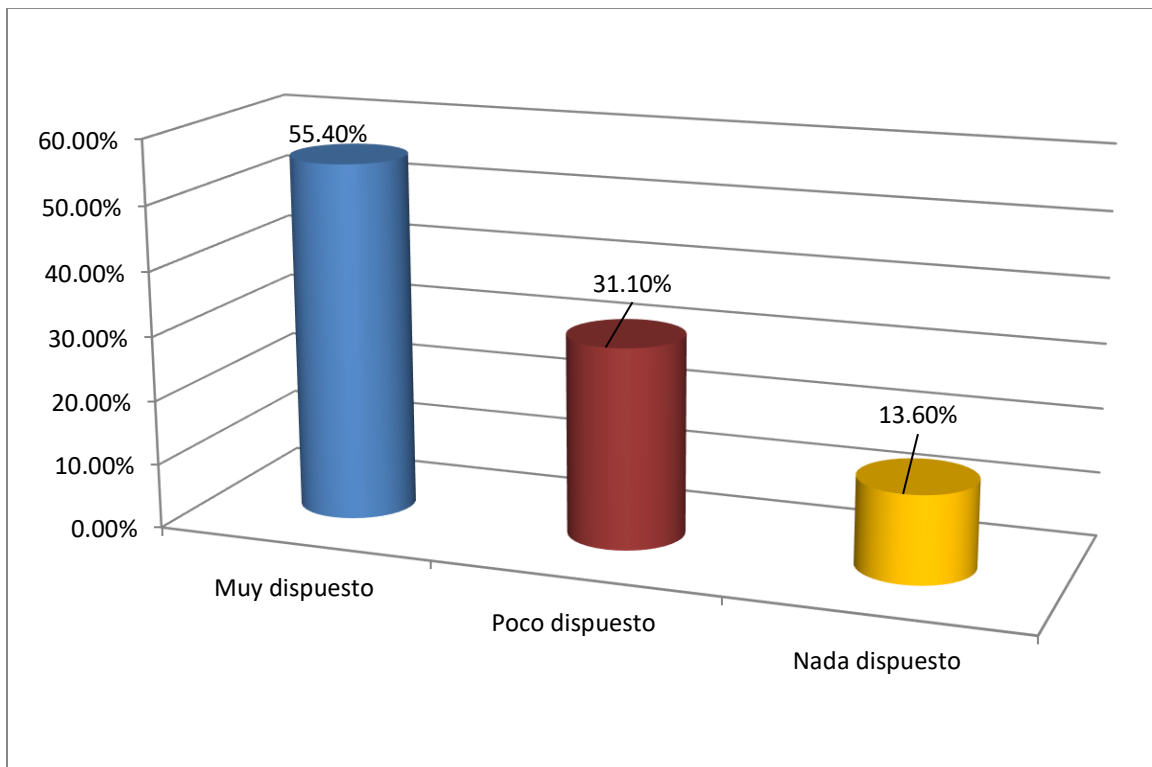
El **56.5%** de los entrevistados piensan que si se incrementa las tarifas estaría afectando significativamente su presupuesto destinado a la transportación, por otro lado, el **23.0%** y el **23.20%** no tiene idea de cuanto le afectaría.

¿Si el transporte COLECTIVO de LA PAZ, le ofreciera, la adquisición de una CREDENCIAL DE PREPAGO, estaría dispuesto a adquirirla?

CREDECIAL DE PREPAGO
LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Lugar de la entrevista		Total
	UABCS	Universidad Mundial	
Muy dispuesto	56.3%	53.4%	55.4%
Poco dispuesto	31.1%	31.0%	31.1%
Nada dispuesto	12.6%	15.5%	13.6%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DE LA ENCUESTA.



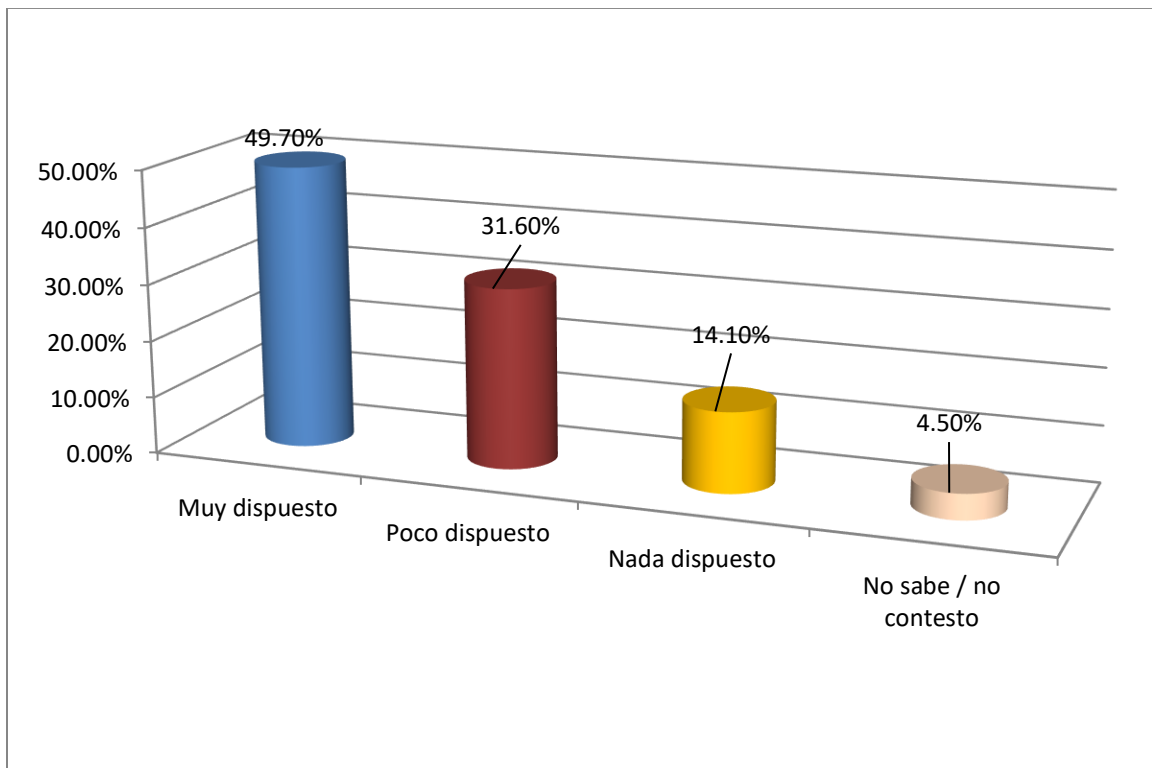
El **55.4%** estaría **muy dispuesto** a adquirir las credenciales de prepago, el **31.1%** **poco dispuestos** a utilizar esta forma de pago y el **13.6%** de los entrevistados manifestaron tajantemente **no estar dispuestos a adquirirlas**.

¿Si el transporte URBANO de LA PAZ, le ofreciera, la adquisición de una CREDENCIAL DE PREPAGO, estaría dispuesto a adquirirla?

CREDECIAL DE PREPAGO
LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Lugar de la entrevista		Total
	UABCS	Universidad Mundial	
Muy dispuesto	52.1%	44.8%	49.7%
Poco dispuesto	32.8%	29.3%	31.6%
Nada dispuesto	12.6%	17.2%	14.1%
No sabe / no contesto	2.5%	8.6%	4.5%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DE LA ENCUESTA.



El **19.7%** estaría **muy dispuesto** a adquirir las credenciales de prepago, el **31.6%** **poco dispuestos** a utilizar esta forma de pago y el **14.1%** de los entrevistados manifestaron tajantemente **no estar dispuestos a adquirirlas**.

¿Normalmente Usted, utiliza el servicio de transporte urbano y colectivo para movilizarse a...?

MOTIVO DE USO DEL SERVICIO

LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Lugar de la entrevista		Total
	UABCS	Universidad Mundial	
Al trabajo	11.8%	10.3%	11.3%
A la escuela	67.2%	36.2%	57.1%
A comprar el mandado	3.4%	1.7%	2.8%
A centro de diversión ó esparcimiento	2.5%	6.9%	4.0%
A la terminal de autobuses los viernes	4.2%	1.7%	3.4%
No contesto	10.9%	22.4%	14.7%
Escuela, mandado y esparcimiento		3.4%	1.1%
Escuela y esparcimiento		5.1%	1.7%
Escuela y mandado		1.7%	0.6%
Trabajo y escuela		5.2%	1.7%
Visitar a un familiar		1.7%	0.6%
Taxi		1.7%	0.6%
Trabajo, escuela y esparcimiento		1.7%	0.6%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DE LA ENCUESTA.

El **57.1%** de los entrevistados utilizan el servicio de transporte urbano y colectivo, para transportarse a la escuela, en segundo lugar, para acudir al trabajo y un **11.3%**.

Me podría decir aproximadamente ¿Cuáles son sus ingresos a la quincena?

INGRESOS ECONÓMICOS

LA PAZ, B.C.S.

Conceptos	Lugar de la entrevista		Total
	UABCS	Universidad Mundial	
De \$0.00 a \$1,200.00	70.6%	46.6%	62.7%
De \$1,201.00 a \$2,400.00	19.3%	15.5%	18.1%
De \$2,401.00 a \$3,600.00	5.0%	13.8%	7.9%
De \$3,601.00 a \$4,800.00	3.4%	3.4%	3.4%
De \$4,801.00 en adelante	1.7%	8.6%	4.0%
No contesto		12.1%	4.0%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DE LA ENCUESTA.

La mayoría de los alumnos no tienen ingresos o un máximo de **\$0.00 a \$1,200.00** representando el **62.7%**, en segundo lugar, tenemos a los que dijeron tener ingresos de **\$1,201.00 a \$2,400.00** con el **18.1%**.



Sociedad civil transporte digno.

Realizó la entrega de un oficio fechado el 30 de agosto de 2017, dirigido a **C. GUILLERMO SÁNCHEZ FLORES**, como responsable del estudio de la tarifa del transporte público por la empresa MFT, que a la letra dice:

En los últimos días hemos venido realizando análisis en las cifras del transporte público como miembros de la sociedad civil, y si bien la solicitud original de los transportistas habla de la petición de incremento a \$18.00, se ha escuchado cifras más recientes de \$15.00 o \$12:00, como posibles tarifas a aprobar; con esos números el daño económico podría rondar entre los \$1,800.00 y \$1,440.00 mensuales respectivamente por ciudadano; no podemos olvidar que los usuarios del transporte son precisamente los más desprotegidos económicamente pues no superan los dos salarios mínimos y si a esto le sumamos que en algunas familias son más de un usuario del servicio, el daño familiar podría ser muy alto; por todo lo anterior **NO ESTAMOS DE ACUERDO EN NINGÚN INCREMENTO.**

Los últimos estudios previos realizados en 2014 señalan que el ingreso total diario a esta industria es alrededor de \$805,000.00, más de 24 millones al mes, promedio de \$2,400.00 diarios por unidad, hoy al paso de 3 años y con incremento natural de la población podríamos hablar de un ingreso que ha aumentado. Si bien estos datos son promedios, debemos reconocer que no todas las rutas ganan lo mismo, algunas son altamente rentables, otras ganan menos, por ello, proponemos alternativas que ya se implementan en otras ciudades del país, que reducirán los costos del servicio, incrementarán las ganancias o distribuirán el ingreso con el fin de impedir un incremento sin subir la tarifa y que es urgente el ayuntamiento tome en cuenta y no deje de lado su responsabilidad pues el transporte, si bien ha sido concesionado a particulares no deja de ser un servicio público:

1. Uso de controles de fugas de ingreso por parte del chofer por medio de boletaje. Actualmente se está violando el artículo 36 de la ley de transporte pues no se entrega ticket al pasaje, solicitamos que así sea pues además de servir como comprobante para el seguro de vida, al estar foliados sirve de control de ingresos entre el concesionario y el chofer. Resulta curioso que el concesionario se queje de desvíos de ingresos de sus choferes y

mencionen cifras de alrededor del 30%, pero no tomen medidas para controlar este mal. Los checadores deberán checar que el pasaje si tenga boleto, para impedir que algunos choferes cobren sin entregarlo.

2. También proponemos además el uso de tarjetas electrónicas de prepago, mismas que deberán ser distribuidas en tiendas de autoservicio y en la caseta de gobierno ubicada en el mercado madero. Por su compra el usuario tiene la oportunidad de gozar de una tarifa preferencial de \$8.00 general y \$4.00 estudiante. Con esta medida se controlará por sistemas digitales los usuarios que abordan a la unidad, el ingreso total por turno, así como la comisión que le corresponde al chofer. Con esta medida el concesionario a su vez obtiene mayores ingresos al reducir fugas.
3. Credencial universal de estudiante controlada por chip, donde se convoque a todas las instituciones universitarias, preparatorias, educación básica y demás afiliadas a SEP, para crear un padrón único y crear una credencial única y así reducir las pérdidas que dicen los transportistas existen por supuestas credenciales falsas. El chip podrá ser leído por un lector ubicado en la unidad y de esta manera digitalmente se controlará la autenticidad del estudiante.
4. Integración de los concesionarios en una sola empresa cooperativa. Lo ideal sería la integración de las 332 unidades, pero sino en dado caso puede ser tal cual como ya existen las agrupaciones o sitios; estos con el fin para que en colectivo puedan cotizar refacciones a proveedores locales o incluso saltar a mayoristas de fuera y obtener precios preferenciales por sus piezas cada reparación; convenios con talleres y llanteras para reparación más baratas de sus unidades o incluso contratar sus propios mecánicos a su servicio; incluso podrían gestionar bombas de combustible para que el Diesel lo obtengan a costo directo de proveedor Pemex y no precio de gasolinera ahorrado \$3 pesos por litro se verá reflejado por unidad un ahorro de #211.76 diarios en promedio \$6,352.94 mensuales, \$77,29412 anuales o bien \$23,188,235.29 en total por 300 concesiones integradas en una misma empresa que tal ahorro significativo podría reflejarse en la renovación de 28 unidades de modelos reciente por año tan solo por el ahorro de combustible sin contabilizar refacciones y talleres.

5. Rotar choferes si las unidades están integradas en una sola empresa se podrá rotar al chofer para que un día circule con ruta poco rentable y al día siguiente con ruta altamente rentable, buscando de esta manera promediar un ingreso justo para el chofer.
6. Subsidio económico no generalizado, es decir apoyar únicamente a las unidades de bajos ingresos. En otros estados ya existe este apoyo, por ello, es necesario que la autoridad se ponga las pilas en las gestiones para lograrlo.
7. Servicio de calidad. Las rutas altamente rentables deberán brindar al usuario un servicio de calidad con aire acondicionado en la unidad.
8. Respeto a la ley de transporte. El descuento de estudiante aplica los 365 días del año, se establecerá un letrero informativo en cada unidad y paradero con este y otros derechos del usuario estipulados en la ley de transporte, con información de un número telefónico de la dirección de transporte municipal y estatal para reportar abusos de los choferes o violaciones a leyes o reglamentos.
9. Inspecciones a las unidades. La autoridad municipal y estatal deberá realizar un plan de inspecciones periódicas y sorpresas para vigilar los cumplimientos de las medidas.

Solicitamos a los miembros del cabildo actuar con responsabilidad, transparente y apegado a derecho con una decisión justa que no afecte a las familias de 92mil usuarios del transporte, solicitamos que el estudio técnico realizado por la empresa MFT sea dado a conocer públicamente, así como la realización de foros ciudadanos ya con mayor información y datos que los realizados a principio de año, para analizar los estudios y las propuestas planteadas por las organizaciones y colectivos ciudadanos. Con 4 días y medio de clases analizados donde además 6 universidades están de vacaciones aun, y algunos otros sesgos observados que podrían disminuir el total del ingreso calculado consideramos se debe extender al menos una semana más el estudio.

12.2. Vitrina metodológica.

Población sujeta a estudio	Sociedad organizada y estudiante de educación superior de La Paz, B.C.S.
Fecha de levantamiento	Del 25 de julio al 25 de agosto de 2017
Esquema de selección	Se convocó a estudiantes de la Universidad Autónoma de Baja California Sur, Universidad Mundial y Asociación Estatal de Personas con Capacidades Diferentes, se les aplicó la encuesta a los asistentes a las reuniones. (7,000.00)
Tamaño de muestra	177 integrantes de instituciones de educación superior y asociación de personas con capacidades diferentes.
Personal involucrado	02 encuestadores 01 coordinadores de campo 01 ingeniero Informático 03 capturistas 01 analista de sistemas 01 responsable de Investigación
Método de estimación	Los resultados presentados no son frecuencias simples, sino estimaciones basadas en la utilización de factores de expansión, calculados como el inverso de la probabilidad de selección de cada individuo en la muestra y corrección por no-respuesta en cada sección.
Confianza y error máximo	Aunque cada porcentaje tiene su propio error asociado, el diseño de muestra garantiza que en al menos 95 de cada 100 veces, el error no sobrepasa el 7.0% en las estimaciones. En los estudios de opinión pública, además del error muestral, se debe de considerar que pueden existir otros errores ocasionados por el fraseo de las preguntas y las incidencias en el trabajo de campo.
Responsable de investigación	DR. GUILLERMO SÁNCHEZ FLORES Director General de MFT Transportes Licenciado en Ciencias Políticas y Sociales Licenciado en Derecho Burocrático Maestría en Liderazgo y Mercadotecnia Empresarial Doctor Internacional en Ciencias Políticas y Sociales Doctor en la búsqueda de la Ciencia del Derecho, la Política Internacional y la Comunicación.
Fórmula de poblaciones finitas	$n = \frac{Z^2 P Q N}{(N - 1) E^2 + Z^2 P Q}$ <p>N= Tamaño de la población Z= Valor bajo la curva normal (1.96) P= P. Éxito (0.50) Q= P. Fracaso (0.50) E= Error muestral (0.05) con Nivel de confianza del 95% n= Tamaño de muestra</p>

13. CONCLUSIONES, RECOMENDACIONES E IMPLICACIONES.

A continuación se presentan las conclusiones, recomendaciones e implicaciones del Estudio de Transporte, para determina la Tarifa del Pasaje Urbano y Colectivo en La Paz, Baja California Sur, después de haber trabajado desde el día martes 12 de julio de 2017, cumpliendo con el periodo de trabajo de 60 días naturales, hasta el día 10 de septiembre de 2017 y con la finalidad de contribuir a la toma de decisiones del H. Cabildo de La Paz, de B.C.S., órgano de gobierno con las facultades exclusivas establecidas por la Ley de Transporte para el Estado de Baja California Sur, para analizar, discutir y aprobar en su caso las tarifas del sistema de transporte de pasaje en las modalidades de Transporte Urbano y Transporte Colectivo, en La Paz, se tomó la decisión de realizar de manera desagregada las conclusiones, recomendaciones e implicaciones:



13.1. Gobierno del Estado:

De acuerdo con sus facultades establecidas en la Ley de Transporte y su Reglamento, de inspección, vigilancia y supervisión en la materia, debe de realizar operativos de revisión de unidades, y en su caso suspender la circulación de aquellas unidades que no cubran con lo siguiente:

- Seguro del viajero vigente (El 3.3% tienen póliza vencida y el 7.7% no presento póliza de seguro del viajero).
- Medidas de seguridad necesarias para la circulación de unidades, (llantas lisas, vidrios rotos, sillones en mal estado, puerta de acceso en mal estado, puerta de emergencia en mal estado, luces alta y baja, direccionales delanteras y traseras, extintor, parabrisas, entre otros rubros).
- No autorizar ninguna unidad del servicio público de transporte en ambas modalidades que no cubran con lo establecido en la Ley y su reglamento respecto a la colocación de los asientos dentro de la unidad, debe de quedar claro a los transportistas que no pueden traer bancas en herradura, esta forma de colocar los asientos está fuera de los

establecido en dicha normatividad. En el artículo 141 del reglamento de la Ley de Transporte se establece **“Con excepción del servicio urbano la distribución de los asientos será simétrica y transversal a uno y otro lado del pasillo central; el servicio urbano podrá combinar las formas que resulten más convenientes para la comodidad y seguridad de los usuarios, previo dictamen de los técnicos de la “Dirección”; tratándose de asientos sobre las ruedas del vehículo, éstos se dispondrán de manera longitudinal.”**

- En la presentación del estudio pudo observar que existen un 6.1% de unidades con los asientos tipo banca y en herradura, como se muestran en el ANEXO 8, del material fotográfico en su apartado a) fotografías revisión unidades. No autorizar ninguna unidad del servicio público de transporte del pasaje urbano y colectivo, que no cuente con las calcomanías para discapacitados reservando su lugar de acuerdo con el reglamento de la Ley de Transporte que establece en el artículo 112 lo siguiente **“Los concesionarios del servicio público de transporte de pasajeros urbano y suburbano están obligados a cumplir con lo siguiente: A reservar para los discapacitados un asiento por cada diez existentes en la unidad; Los asientos**



destinados a tal finalidad deberán estar situados cerca de la puerta o puertas de acceso de los vehículos de que se trate y contarán con un emblema o leyenda que los identifique; y Este asiento podrá ser usado por cualquier pasajero, en tanto no sea requerido por algún discapacitado”.

- No autorizar ninguna unidad del servicio público de transporte que no presente su extintor contra incendio del tipo ABC.

13.2. Ayuntamiento de La Paz:

- Debe de sostener reuniones con las diferentes agrupaciones del sistema de transporte de pasaje colectivo y urbano, para que la práctica de anotar el nombre de las rutas en las ventadas o vidrios delanteros, lo único que provocan es exponer al conductor y a los

usuarios a un accidente vial, algunas de ellas solamente colocan el número de la ruta y algunos letreros de ellas.

- El H. Cabildo de La Paz, debe realizar un estudio de ingeniería de transporte vial, con la finalidad de realizar varios cambios en las rutas que actualmente explotan los transportistas, poniendo de ejemplo la ruta en el caso de Cabo San Lucas denominada Leonardo Gastelum en donde trabajan de manera coordinada peseras y urbanos, no compitiendo entre sí, por el contrario han logrado coexistir de manera exitosa, siendo esta la mejor ruta para ambas modalidades, trabajando armónicamente y en los espacios de salida de cada una de acuerdo a su capacidad instalada evitando carreras entre conductores y utilizando un solo checador en cada punto que se trabaja ahorrando dinero al final de cuentas, pero además han demostrado que es el camino que se debe seguir para hacer más rentable el servicio. Dentro del mismo estudio, se deben de solicitar que el diseño de las rutas deba ser mucho más corto y con posibles interconexiones que permitan a los usuarios según la mecánica de movimientos de flujos de las personas en la ciudad trasbordar de una a otra unidad sin un costo adicional al usuario por un determinado espacio de tiempo.



13.3. Concesionarios del servicio público:

- Su parque vehicular es de 332 unidades con concesiones otorgadas por parte del gobierno del Estado, a través de la Dirección de Transporte, de estas:
- En promedio de los parabrisas que funcionan de manera correcta son: izquierdo el 89.8% de las unidades funciono de manera

normal y el parabrisas derecho el 87.0% funcionaron de manera correcta, pero existe un alto porcentaje de parabrisas que no funcionan y en épocas de lluvia se pueden convertir en un factor de accidentes de tránsito.

- El 96.7% de las unidades revisadas traen espejo retrovisor interior, y solamente el 3.3% no tienen, aunque es un elemento que por las características de las unidades es poco utilizado para el tránsito, si es necesario para observar cuando un pasajero sube o baja del transporte con la finalidad de evitar caídas o accidentes a sus clientes.
- Deben los concesionarios corregir de manera inmediata la situación del 1.2% de sus unidades que no cuentan con la puerta de acceso en condiciones óptimas de operación, varias están con vidrios estrellados o con fracturas o golpes que ponen en peligro al usuario al ascender o descender de sus unidades.
- Desafortunadamente hay un 9.5% de unidades que no cuentan o no les funcionan luces de stop, tan necesarias para evitar choques automovilísticos por alcance, la Dirección de Tránsito Municipal de La Paz, debe tener mucha vigilancia en este aspecto, que como sabemos las unidades circulan día y noche en las principales arterias de La Paz teniendo un grado alto de riesgo de sufrir accidentes.
- Se observó que el 7.3% de las unidades no les funcionaron las luces altas, las luces bajas no funcionaron en un 4.5% al momento de levantar el formato correspondiente de la revisión de unidades; las direccionales no funcionaron en la parte delantera en un 13.2%, un porcentaje muy alto para un implemento muy necesario en la circulación de las unidades por las vías de circulación en las rutas.
- Las luces de emergencia delanteras solamente en el 83.15% de las unidades funcionaron ambas en la parte frontal de las unidades y en el 16.85% no funcionaron

adecuadamente; para el caso de las luces de emergencia traseras se están en prácticamente

los mismos rangos.

- En el caso de las llantas delantera el 19.9% fueron calificadas como excelentes, el 54.5%, como



buenas, 18.3% de las llantas fueron consideradas como regulares, lo preocupante es encontrar llantas delanteras en condiciones malas con el 7.3%.

- Se observó que el 2.0% de los vidrios delanteros están en malas condiciones y el 0.9% en muy malas condiciones.
- El 96.7% de las unidades cuentan con espejos laterales del lado izquierdo y el 94.3% tienen espejos laterales del lado derecho, no debería existir una sola unidad que no tenga dicho implemento necesario en la circulación óptima del servicio de transporte urbano y colectivo.
- Las condiciones de las llantas traseras son las siguientes: excelentes 15.4%, condiciones buenas 55.3% y regulares el 23.6%, en condiciones no operable o malas tenemos al 5.7%.
- Las condiciones de los vidrios y/o ventanas laterales son calificadas como: excelentes el 48.4%, buenas condiciones el 48.0%, regulares con el 3.3%, y malas el 0.4% de las ventanas laterales de las unidades revisadas.
- Se revisó también las condiciones físicas del piso calificándose de la siguiente manera: condiciones buenas el 79.7%, regular el 19.9% y en condiciones malas el 0.4%.

- Las condiciones físicas de la escalera de acceso y descenso en condiciones buenas se calificaron con el 77.6%, regular 21.5%, y en condiciones de riesgo malas con el 0.8% de las escaleras.
- Son pocas las unidades que cuentan con timbre para que los usuarios soliciten su próxima parada con el 15.9%.
- El funcionamiento de claxon como elemento indispensable para prevenir accidente se revisó y solamente el 80.9% lo hizo de manera correcta y un 19.1% no funciona.
- Las direccionales traseras funcionaron de manera correcta del lado izquierdo el 90.2% y del lado derecho el 86.2%, dejando de funcionar en promedio un 10 a 14 por ciento de las direccionales traseras, representando un riesgo para el pasaje, conductor y demás automovilistas que circular por las rutas.
- Las luces de reversa prácticamente el 27.25% de las unidades no les funciona a la hora de realizar la inspección.
- En general el estado físico de la carrocería de las unidades fue calificado con el 97.2%, pero aún existen un 2.8% de unidades que por una u otra razón su carrocería fue considerada en mal estado, por lo cual, se le debe exigir al transportista que corrija dichas deficiencias.
- Los estados físicos de la pintura de las unidades vehiculares revisadas fueron calificados como en buen estado en general con el 97.6%, debiendo corregir las unidades en las que se consideró la pintura en mal estado que alcanzo el 2.4%.
- Un 5.7% de las unidades tenían obstruida o no funcionaron correctamente la apertura de la puerta de emergencia que en caso de un accidente es fundamental que el 100% de las mismas funcionan eficientemente.



- El 19.5% de las unidades no han cumplido con su obligación de contar con la revista año 2017, lo que representen el incumplimiento de una obligación por parte de los concesionarios, para poder prestar el servicio público de transporte que tienen concesionado.
- Si bien es cierto que existe un alto índice de unidades que las luces internas funcionan de manera adecuada representando el 98.8%, existe un 1.2% que no prendieron las luces, que para el caso de los horarios nocturnos es indispensable su buen funcionamiento.



- Existe un 8.9% de unidades que no traen especificado o colocado la calcamonía de asiento exclusivo para pasajeros con capacidades diferentes o discapacitados, como lo establece la Ley de Transporte para el estado de B.C.S.
 - Un elemento que ha quedado demostrado que el día de hoy es indispensable portar dentro de las unidades son los extintores para el combate del fuego, solamente el 59.8% de las unidades cuentan con extintores apegados a la NOM-154-SCFI-2005, un 26.4% no traen extintor en la unidad y un 13.8% si trae, pero esta descargado o vencido en su vigencia.
- Se debe avanzar en el caso de La Paz en la instalación de barras contadoras del pasaje para un mayor control del flujo de ingresos para los transportistas, es nulo el uso prácticamente, en cambio las agrupaciones de Cabo San Lucas han establecido un agresivo programa de modernización de sus sistemas administrativos del flujo de pasaje en sus unidades, incluso en los próximos días todos traerán GPS en tiempo real y con cámaras de video grabación, que sería excelente promover visitas de los concesionarios a dicha población para conocer sus beneficios y funcionamiento.

- En general el 76.8% de los asientos están considerados en condiciones buenas, de manera regular tenemos el 22.4% y en mal estado de uso se encuentran 0.8%, debiéndose realizar una campaña de concientización con los usuarios del sistema de transporte urbano y colectivo, para que no los rayen o rompan, que como sabemos son los principales causantes de su deterioro.
- El 6.1% de las unidades del sistema de transporte urbano y colectivo, viola la ley y su reglamento de transporte, al tener colocados los asientos solamente de manera lateral, por otro lado, existe un 43.5% que están debidamente colocados en fila y tenemos un 50.4% que están una parte en fila y otra lateral.
- Un escaso 2.0% de las unidades fueron detectadas que traen rampa para sillas de ruedas, se debe impulsar que existan un mayor compromiso por parte de los transportistas respecto a la inclusión de las personas con discapacidad, para que estos pueden utilizar los transportes de manera regular a sus lugares de trabajo, estudio o diversión.
- Los ingresos económicos manifestados por parte de los concesionarios al mes son:

Conceptos	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Menos de \$3,000.00	5	7.0	7.0	7.0
De \$3,001.00 a \$6,000.00	30	42.3	42.3	49.3
De \$6,001.00 a \$9,000.00	12	16.9	16.9	66.2
De \$9,001.00 a \$12,000.00	6	8.5	8.5	74.6
De \$12,001.00 a \$15,000.00	3	4.2	4.2	78.9
De \$15,001.00 a \$18,000.00	3	4.2	4.2	83.1
De \$18,001.00 a \$21,000.00	3	4.2	4.2	87.3
No contesto	9	12.7	12.7	100.0
Total	71	100.0	100.0	

- La antigüedad de los concesionarios tenemos en primer lugar a los que tienen más de quince años, pero menos de veinte el 25.4%, les siguen los que tienen más de 20 años, con el 23.9%.
- La incidencia de rentas de concesiones es del 43.7%.

- Los ingresos por concepto de renta de la concesión son de \$3,001.00 a \$6,000.00 con el 28.2% al mes.
- Según los propósitos de los concesionarios en su planeación de modernización del servicio que actualmente ofrecen está el instalar sistema de conteo de pasaje de 38.0%, en segundo lugar, cambiar la unidad de 32.4% y en tercero capacitación choferes 21.1%.
- La mayoría de los concesionarios por unidad tienen dos choferes con el 70.4%.
- El gasto promedio de Diesel al día es:

Conceptos	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Menos de \$500.00	2	2.8	2.8	2.8
De \$501.00 a \$1,000.00	9	12.7	12.7	15.5
De \$1,001.00 a \$1,500.00	50	70.4	70.4	85.9
\$1,501.00 a \$2,000.00	3	4.2	4.2	90.1
\$2,400.00	2	2.8	2.8	93.0
No sabe / no contesto	5	7.0	7.0	100.0
Total	71	100.0	100.0	

- Los gastos en sueldos que realizan son:

Conceptos	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Menos de \$200.00 diarios	27	38.0	38.0	38.0
De \$201.00 a \$300.00 diarios	25	35.2	35.2	73.2
De \$301.00 a \$400.00 diarios	3	4.2	4.2	77.5
De \$601.00 a \$700.00	1	1.4	1.4	78.9
30%	5	7.0	7.0	85.9
No sabe / no contesto	7	9.9	9.9	95.8
40%	3	4.2	4.2	100.0
Total	71	100.0	100.0	

- En los gastos de mantenimiento de balatas de su unidad lo realizan cada mes, el cambio de aceite y filtros cada mes, el cambio de llantas cada 6 meses, en el mes pasado se descompusieron sus unidades dos veces.
- A los concesionarios les gustaría que el gobierno municipal y estatal los apoyara con aumento de tarifas según el Índice Nacional de Precios al Consumidor, con el 29.6%, en

segundo lugar, están los que solicitan subsidio a la gasolina con el 26.8%, y en tercero los que solicitan un aumento de tarifas cada 2 o 3 años con el 15.5%.

13.4. Usuarios del servicio público:

- El 44.1% de los entrevistados dijeron ser obreros o empleados generales, el 15.7% son amas de casa, el 17.0% de los entrevistados correspondió a los usuarios estudiantes, el 4.4% de jubilados y pensionados y un 2.3% correspondió a los desempleados, así como, el de profesionistas que trabajan por su cuenta con el 14.6%
- Se entrevistaron a 197 mujeres y 186 hombres que represento para las primeras el 51.4% del total de la muestra levantada y para los segundos el 48.6% de las entrevistas.
- En el nivel académico de las personas entrevistadas se tiene que los del nivel bachillerato representaron el 31.6%, los del nivel secundaria el 30.5%, los que manifestaron tener profesional representaron el 19.1% de las encuestas.
- Los tres principales rangos de edad estudiados fueron 16 a 20 años con el 13.9%, los de 21 a 25 años de edad con el 13.3% y los de 26 a 30 años de edad con el 12.5% de las entrevistas realizadas por el personal de MFT Transportes.
- La frecuencia diaria de uso del sistema de transporte urbano y colectivo, por parte de los entrevistados fue de 2 veces al día con el 44.9%, seguida de cuatro veces al día con el 25.1%.
- Los tres principales rangos de espera que manifiestan los usuarios esperar en los diferentes paraderos son entre 16 y 20 minutos el 26.6%, entre 11 y 15 minutos el 22.2% y entre 6 y 10 minutos el 13.8%.



- Cuando se les pregunto a los usuarios su percepción del servicio que reciben su calificación fue la siguiente: excelente el 1.3%, bueno el 17.0%, regular el 53.5%, malo 16.2%, muy malo con el 11.7% y finalmente no sabe o no desearon contestar el 0.3%.
- La percepción del precio de pasaje general y media tarifa para el caso del TRANSPORTE COLECTIVO Y URBANO por parte de los usuarios es de muy caro el 6.0%, caro el 17.0%, barato el 13.8%, muy barato el 1.3%, de un precio regular 60.8% y no saben o no desearon contestar la pregunta un 0.3%.
- Lo que les gustaría a los usuarios que se mejorara del servicio que actualmente reciben respecto a las unidades es: Cambio de unidades nuevas el 41.5%, que tengan aire acondicionado el 20.4% y unidades más grandes con el 20.1%.
- Lo que les gustaría a los usuarios que se mejorara del servicio que actualmente recibe respecto a los choferes es: trato al público 49.9%, capacitación en manejo a la defensiva 20.9% y capacitación en primeros auxilios el 8.9%.
- **Los usuarios tienen una disposición de pagar un aumento en la tarifa de 1 a 2 pesos el 35.8% sumando ambas menciones que el caso del primero represento el 16.2% y en segundo lugar un 19.6%, no dejando de mencionar que el 43.6% NO ESTAN DISPUESTOS A PAGAR NINÚN INCREMENTO.**
- Si el incremento se diera en dichas proporciones los usuarios estaría utilizando el servicio 2 veces con el 46.7%, una vez con el 11.2% y con cuatro veces el 19.1%.
- Y la afectación en el presupuesto destinado para la transportación de los usuarios seria significativamente en un 53.3%, no significativamente con el 31.3% y los que dijeron no tener idea con el 15.4%.



- Los motivos por los cuales los usuarios utilizan el sistema de transporte urbano y colectivo: Acudir al trabajo el 55.1%, a comprar el mandado un 15.1% y para acudir a la escuela con el 14.6%.
- Los ingresos de los usuarios entrevistados fueron:

Concepto	Ocupación de los entrevistados							Total
	Estudiante	Empleado general	Ama de casa	Jubilado	Desempleado	Profesionista	Comerciante	
De \$0.00 a \$1,200.00	66.2%	21.9%	28.3%	17.6%	22.2%	19.6%	28.6%	30.0%
De \$1,201.00 a \$2,400.00	24.6%	29.0%	38.3%	23.5%	11.1%	26.8%	28.6%	28.7%
De \$2,401.00 a \$3,600.00	6.2%	24.9%	21.7%	23.5%	55.6%	19.6%	28.6%	21.1%
De \$3,601.00 a \$4,800.00	1.5%	9.5%	3.3%	17.6%	11.1%	16.1%		8.4%
De \$4,801.00 en adelante	1.5%	11.8%	8.3%	17.6%		17.9%	14.3%	10.4%
No contesto		3.0%						1.3%
Total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

13.5. Choferes del sistema de transporte:

- El porcentaje de tipos de unidades que conducen los choferes es micro escolar (chico) el 43.0%, microbús (mediano) el 44.0% y autobús (grande) el 13.0%.
- Los tres principales rangos de edad de los choferes entrevistados fueron: de 32 a 38 años 21.0%, de 39 a 45 años el 27.0% y los que dijeron tener entre 53 años en adelante fueron el 18.0%.
- El nivel educativo de los choferes entrevistados fue en su mayoría secundaria con el 48.0%, seguido del nivel bachillerato con el 25.0% y en tercer lugar los que solamente tienen primaria con el 19.0%.
- El 100% de los entrevistados fueron del sexo masculino, el día de hoy no existe ninguna mujer prestando el servicio de transporte urbano y colectivo.
- El lugar de nacimiento de los choferes correspondió a los nacidos en La Paz, con el 52.0%, los nacidos en el resto del país representaron una muestra del 29.0% y los que nacieron en algún otro municipio del estado de B.C.S., son el 19.0%.
- La mayoría de los entrevistados dijeron tener una antigüedad más de 11 años el 47.0%, seguidos de los que tienen entre 1 a 5 años con el 27.0% y los que tienen entre 6 y 10 años con el 16.0%.

- Los trabajadores del volante su horario de trabajo es el considerado turno mixto con el 80.0%.
- Los sueldos de los trabajadores son:

Conceptos	Modalidad a la que pertenece el chofer		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
Menos de \$200.00 diarios	57.0%		49.0%
De \$201.00 a \$300.00 diarios	32.6%	35.7%	33.0%
De \$301.00 a \$400.00 diarios	7.0%	14.3%	8.0%
De \$401.00 a \$500.00 diarios	3.5%	28.6%	7.0%
De \$501.00 a \$600.00 diarios		21.4%	3.0%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

- La mayoría de las unidades dan 4 vueltas con el 29.0%, 8 vueltas el 13.0%, en una jornada normal de trabajo.
- Las unidades descansan en un 47.0% de los entrevistados depende del rol de trabajo su día de descanso.
- La percepción que tienen los choferes del sistema de barras contadoras de pasaje es que no funcionarían con el 32.0%, cabe destacar que los socios están buscando los esquemas de la implementación de dicho sistema que les permitiría a estos últimos tener un mayor control de los ingresos por concepto de tarifas.
- Respecto al mantenimiento de balatas los choferes dicen que se realiza cada mes, el cambio de aceite y filtros cada mes, el cambio de llantas cada seis meses, y que las unidades en el mes pasado en un 45.0% no se descompuso, en segundo lugar, una vez con el 23.0%.
- El conductor les gustaría que el gobierno municipal y estatal los apoyara en principalmente en el aumento de las tarifas de acuerdo con el Índice Nacional de Precios al Consumidor, en descuentos de los tramites de licencia de chofer y en la pavimentación de las calles por donde circulan las unidades del transporte de pasaje.

- La principal queja que ellos tienen respecto al comportamiento de los usuarios del sistema de transporte es que estos quieren pagar con credencial de estudiantes cuando ya no lo son con el 39.0%, en segundo lugar, que rayan o rompen los asientos con el 19.0%.

13.6. Estudiantes, Sociedad Civil y Personas con Capacidades Diferentes.

13.6.1. Estudiantes.

- Se entrevistaron 177 alumnos de la Universidad Autónoma de Baja California Sur, de la Universidad Mundial y de la Asociación Estatal de Personas con Discapacidad.
- Se entrevistaron al 61.0% de mujeres y el 39.0% de hombres, los rangos de edad el 89.8% fueron de 17 a 26 años.
- La mayor frecuencia de uso del servicio de transporte es de cuatro veces diarias con el 19.2%. Los estudiantes del nivel superior califican el servicio como malo con el 37.3%, en cuanto al número de personas que utilizan en su familia el transporte encontramos un total de solo ellos lo usan con el 32.2%.
- La percepción del costo del servicio de transporte colectivo y urbano es de caro con el 36.2%.
- Lo que a los universitarios les gustaría que se mejoraran son las unidades nuevas con el 35.0%, en el servicio que reciben de parte de los choferes les gustaría que se les capacitara en el trato al público con el 45.8%.
- Para ellos la principal problemática que les aqueja es que el servicio que se presta del sistema de transporte urbano y colectivo es de baja calidad con el 45.2%, los estudiantes no están dispuestos a pagar ningún aumento con el 64.4%. Estarían muy dispuestos a utilizar las tarjetas prepago con el 55.4%, la mayoría utiliza el servicio para acudir a la escuela con el 57.1%.
- Los ingresos de los estudiantes están de \$0.00 a \$1,200.00 con el 62.7%.



13.6.2. Personas con capacidades diferentes.

Rubro especial reunión con la Asociación Estatal de Personas con Capacidades Diferentes y/o Personas con Discapacidad, (sillas de ruedas y débiles visuales). Los temas, propuestas y problemáticas de dicho sector vulnerable de nuestra sociedad son:

- No están de acuerdo en que se les permita a los transportistas firmar un convenio y/o carta de intención de mejorar sus unidades una vez autorizada las nuevas tarifas, porque después no cumplen.
- Denuncian que muchas concesiones son de funcionarios públicos y varias de ellas utilizan prestanombres.
- Las unidades del sistema de transporte en muchos de los casos no tienen asientos adecuados a sus necesidades, se debe de dar una mayor capacitación a los choferes para que los atiendan en la prestación del servicio, además de instalar el número de la unidad y agrupación por adentro para cualquier denuncia o queja.
- Se debe de prohibir de manera tajante el uso de los celulares al conducir por parte de los choferes.
- Se deben instalar paraderos especiales para discapacitados, capacitar a los choferes en el código de señal del bastón blanco.
- No quieren aumento no es justo.
- Algunos de las personas con alguna discapacidad se quejan de que muchos de las actitudes de los choferes o concesionarios son gasteriles, si no es negocio que dejen las concesiones, que hay muchos empresarios que estarían dispuestos a invertir recursos para tener un transporte más digno y más económico.
- Los escalones algunos demasiado altos y otros demasiado cortos o en posiciones de caracol muy complicado poder subirse y descender de las unidades.
- La música muy alta en algunas unidades y los choferes son muy groseros.



- Se debe de mejorar mucho el trato de los choferes hacia los usuarios, debe ser con mayor respeto, y dejar irse peleando el pasaje en las rutas, se debe de instalar una calcamonía en el interior de las unidades con el código del bastón blanco.
- Es importante garantizar la movilidad plena de las personas con discapacidad, su plena inclusión, que no quede en letra muerta, las buenas intenciones no lo es todo, debe de haber voluntad de parte de las autoridades municipales y estatal.
- Hay mucha corrupción en la entrega de concesiones.
- Exigen a la autoridad que aplique la ley en todos sus articulados, para tener un transporte digno.
- Que se aumente de manera significativamente el número de unidades con rampas por lo menos una unidad por ruta, para cubrir las necesidades de movilización de las personas que usan sillas de ruedas.
- Los choferes deben ser más sensibles con las personas que sufren alguna discapacidad, y esto se logrará si son capacitados.
- Que las unidades solo se paren en los paraderos, que se pavimenten más calles, sobre todo las de las rutas del transporte, que se construyan circuitos viales pavimentados del transporte público.
- También la Asociación Sudcaliforniana para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, solicitan la intervención de las autoridades municipales y gestión ante el H. Congreso del Estado de B.C.S., para una propuesta de reforma a la Ley de Transporte para el Estado de B.C.S., su Reglamento respectivo, en la cual sea obligatorio que:



En el transporte público municipal, la rampa o mecanismos de acceso para que una persona con alguna discapacidad o imposibilidad en su movilidad, ciego o débil visual, entre otras, pueda subir o bajar de los mismos, sin que represente ningún problema en ello y que esta propuesta sea integrada al estudio técnico de factibilidad que se realiza para determinar el alza de las tarifas, esta petición se realiza por tener el derecho de solicitarlo, se tiene el derecho a un transporte público basado en tratados internacionales, programas naciones, leyes a nivel federal y estatal.

Se solicita que las personas con discapacidad tengan representación ante los consejos municipales de transporte.

14. PROPUESTA DE CREDENCIALIZACIÓN.

A continuación, se presenta propuesta de credencialización por parte de una empresa 100% Sudcaliforniana:



FOTO DIAZ Plaza del Sol Blv. Camino Real esq. Calle Salmón Col. Camino Real tel. 612.12.776.03- 12.829.21

Ante la necesidad de identificar a los escolares usuarios del Sistema de Transporte Urbano de La Paz, y puedan acceder al 50 % de descuento en el pasaje, realizaremos la credencialización de estudiantes del nivel secundaria hasta nivel posgrado, como única vía para obtener este beneficio mediante el proceso que a continuación se detalla:

- Toma de fotografías en los planteles
- Diseño de la credencial (Requerimos datos del alumno proporcionados por la SEP estatal)
- Impresión por sublimación en material plástico PVC
- La información directa a los interesados, publicidad en los planteles, spots informativos, así como todas las actividades que se generen en este proceso serán por nuestra cuenta.
- Entrega de credenciales por medio de la dirección de cada plantel

El frente de la credencial cuenta con los siguientes elementos:

En un fondo blanco;

- Nombre del alumno
- Fotografía del alumno en color tamaño infantil 2.5 cm x 3.00 cm

- Logotipo de la Secretaria de Educación Pública Estatal
- Escudo de Armas del H. Ayuntamiento de La Paz
- Logotipo del Quinceavo Ayuntamiento de La Paz
- Nombre, Dirección y Clave de la escuela a la que pertenece el alumno
- Grado, Grupo y Ciclo Escolar
- Firma del funcionario autorizado (secretario de SEP estatal, Presidente Municipal de La Paz ó Secretario General del Ayuntamiento)
- Sello oficial de la SEP Estatal.

El reverso de la credencial cuenta con los siguientes elementos:

En un fondo de tres colores;

- La categoría a la que pertenece (ESTUDIANTE)
- El nombre de la escuela
- El periodo de vigencia
 - En el caso de secundaria y preparatoria (1 AÑO)
 - Universidades particulares (cuatro meses)
 - Universidad Autónoma de Baja california Sur y Tecnológico de la Paz (seis meses)
- Dentro de una franja de seguridad blanca, un código QR que permitirá en caso necesario validar la autenticidad de la credencial.
- Datos personales del alumno, (fecha de nacimiento, dirección, teléfono y grupo sanguíneo)
- Fotografía pequeña del alumno
- Logotipo (escudo) del plantel
- Leyenda (esta credencial es única e intransferible y es el documento oficial único para obtener 50% de descuento en el pasaje del sistema de transporte urbano de La Paz)

La credencial cuenta con 3 medidas de seguridad; Línea Azul al frente, en el reverso una fotografía pequeña del alumno en marca de agua y un código QR, inalterable e infalsificable, para que en caso necesario se pueda validar su autenticidad mediante un escaneo. Se proporcionará un seguro de reposición inmediata en nuestro domicilio en caso de robo o pérdida comprobada y sólo se hará la reposición por una vez sin costo, si la pérdida fuera recurrente se hará un cargo igual al del pago inicial.

Costo de la credencial:

1. Credencialización a la totalidad de los alumnos;
Se paga mediante contrato convenido con las instituciones (dentro de este contrato se especificará en cuantas exhibiciones se hará la entrega de credenciales y los pagos, así como las fechas para realizar los mismos)
El costo por unidad es de \$ 32.00 (treinta y dos pesos 00/100 m.n.)

La escuela proporcionará en formato digital la información necesaria de cada alumno para elaborar las credenciales, realizaremos una calendarización para captar las fotografías de todos los estudiantes, contaremos con 72 horas hábiles para hacer la entrega de credenciales a la dirección de los planteles.

A la entrega de las credenciales la dirección de la escuela nos dará un recibo que contenga los siguientes datos;

- Cantidad de credenciales entregadas
 - Cantidad en dinero en efectivo para cubrir el importe total del costo de las credenciales (\$ 32.00 treinta y dos pesos por unidad)
 - Nombre del director
 - Firma
 - Informarnos en caso de que algún alumno hubiera faltado el día de la toma de fotografías, y este tendrá que asistir a nuestra dirección a fin de que se le haga su credencial, previa autorización del director del plantel (en este recibo adjuntará nombre y datos del alumno que haya faltado)
2. Credencialización sólo de los alumnos interesados en recibir el beneficio del descuento del 50% en el pasaje, usando esta credencial como único documento autorizado para tener este derecho, en el entendido de que si no cuentan con esta credencial no podrán hacer valer ninguna otra, aunque sea expedida por su propia escuela para el respectivo descuento.
- El costo por unidad es de \$ 42.00 (cuarenta y dos pesos 00/100 m.n.)

La empresa ID.DÍAZ proporcionara a la escuela un formato a la totalidad del alumnado (39,478 volantes foliados) solo los alumnos interesados deberán anotar sus datos generales (Nombre, Dirección, Teléfono y Tipo sanguíneo). Para elaborar las credenciales, realizaremos una calendarización para captar las fotografías de los estudiantes interesados, contaremos con 72 horas hábiles para hacer la entrega de credenciales a la dirección de los planteles. A la entrega de las credenciales la dirección de la escuela nos hará entrega del pago correspondiente mediante un recibo que contenga los siguientes datos;

- Cantidad de credenciales entregadas
- Cantidad en dinero en efectivo para cubrir el importe total del costo de las credenciales (\$42.00 cuarenta y dos pesos por unidad)
- Nombre del director
- Firma
- Informarnos en caso de que algún alumno hubiera faltado el día de la toma de fotografías, y este tendrá que asistir a nuestra dirección a fin de que se le haga su credencial, previa autorización del director del plantel (en este recibo adjuntará nombre y datos del alumno que haya faltado)

Formando parte de este programa de credencialización para descuento en el pasaje a estudiantes se instalará una calcomanía en tamaño tabloide (11 x 17 pulgadas) en cada una de las unidades del servicio de transporte. Conteniendo toda la información e imágenes por ambos lados de la credencial oficial vigente para hacer efectivo el descuento. En este documento que será visible por todos los pasajeros se especificará que esta credencial es el único medio para obtener el 50 de descuento en el pasaje, ninguna otra credencial tendrá validez para este efecto.

Dicha calcomanía tiene un costo de 100 pesos por unidad, siendo un requisito obligatorio la portación de este aviso en lugar visible para informar a los usuarios de esta disposición oficial. Este costo lo deberá cubrir

el transportista. Todos los precios son más IVA en caso de ser facturados. Durante un periodo de dos meses, comprendido entre el 15 de septiembre al 15 de noviembre de 2017 se realizará la credencialización, para que este programa entre en vigor a partir del 1 de diciembre de 2017. El descuento del 50% en el pasaje a estudiantes usuarios del sistema de transporte urbano de La Paz BCS estará condicionado a la presentación de esta credencial, de tal suerte que los transportistas no admitirán ningún otro documento aunque sea expedido por la propia escuela, de esta manera el beneficio del descuento en el pasaje llegará a quien realmente lo necesita, beneficiando al usuario y al prestador de servicios quien lo aplicará únicamente a estudiantes en activo, evitando que otros sectores de la población o estudiantes que han dejado de serlo, evadan el pago del pasaje completo. Pues el descuento lo absorbe al 100% el gremio transportista.

José Antonio Díaz Cruz

Gerente

iD-Díaz

Relación de escuelas y alumnos del Municipio de La Paz:

SECUNDARIAS GENERALES:				
CLAVE	NOMBRE	TURNOS	ALUMNOS	
03DES0001M	José María Morelos y Pavón	1	607	
03DES0001M	José María Morelos y Pavón	2	237	
03DES0003K	EDUCADORES DE BAJA CALIFORNIA	1	440	
03DES00010U	GABRIEL FCO. OJEDA AGUNDEZ	1	535	
03DES00010U	GABRIEL FCO. OJEDA AGUNDEZ	2	98	
03DES00012S	ALEJANDRO MEZA LEON	1	69	
03DES00014Q	RAFEL RAMIREZ	1	566	
03DES00023Y	DAVID PERALTA OSUNA	1	575	
03DES00026V	JOSÉ MA. GARMA GONZÁLEZ	1	243	
03DES00028T	HUMBERTO M. ZAZUETA	1	539	
03DES00031G	JOSÉ VASCONCELOS	1	628	
03DES00031G	JOSÉ VASCONCELOS	2	324	
03DES00032F	OCTAVIO HBERTO ARCE MAYORAL	1	143	
03DES00033E	JOSÉ PILAR COTA CARRILLO	1	379	
03DES00037A	ESC. SEC NUEVA CREACION 37	1	447	
03DES00037A	ESC. SEC NUEVA CREACION 37	2	309	
03DSN0005Q	MTRO MIGUEL LIERA IBARRA	3	38	
TOTAL	ALUMNOS		6177	

SECUNDARIAS TÉCNICAS:

03DST0003C	ESC. SEC. TÉCNICA NUM 3	4	71
03DST0008Y	ESC. SEC. TÉCNICA NUM 8 VENTURA MOYRON OJEDA	1	192
03DST0010M	ESC. SEC. TÉCNICA NUM 10	1	699
03DST0010M	ESC. SEC. TÉCNICA NUM 10	2	177
03DST0013J	ESC. SEC. TÉCNICA NUM 13 AAA	1	665
03DST0013J	ESC. SEC. TÉCNICA NUM 13 AAA	2	241
03DST0017F	ESC. SEC. TÉCNICA 17	1	571
03DST0017F	ESC. SEC. TÉCNICA 17	2	136
03DST0020T	ESC. SEC. TÉCNICA NUM. 20 FC. CONTRERAS VERDUGO	1	769
03DST0020T	ESC. SEC. TÉCNICA NUM. 20 FC. CONTRERAS VERDUGO	2	228
03DST0026N	ESC. SEC. TÉCNICA NUEVA CREACIÓN	1	369
TOTAL	ALUMNOS		4837

TELESECUNDARIAS:

03DTV0002R	TELESECUNDARIA 2 (PESCADERO)	1	168
03DTV0003Q	TELESECUNDARIA 3 (EL CARRIZAL)	1	91
03DTV0004P	TELESECUNDARIA 4 (SAN JUAN DE LA COSTA)	1	21
03DTV0005O	TELESECUNDARIA 5 (LAS POCITAS)	1	42
03DTV0008L	TELESECUNDARIA 8 (SAN PEDRO)	1	65
03DTV0009K	TELESECUNDARIA 9 (NCPE CONQUISTA AGRARIA)	1	31
03DTV00010Z	TELESECUNDARIA 10 (EL SARGENTO)	1	104
03DTV00025B	TELESECUNDARIA JOSÉ M. MORELOS Y PAVÓN (PTO. CHALE	1	21
03DTV00026A	TELESECUNDARIA 26 (EL CARDONAL)	1	41
03DTV00027Z	TELESECUNDARIA 27 (STA. MARIA TORIS)	1	13
03DTV00028Z	TELESECUNDARIA 28 (LA SOLEDAD)	1	35
03DTV00038F	TELESECUNDARIA 38 (CHAMETLA)	1	97
03DTV00040B	TELESECUNDARIA 40 (LA PAZ)	1	124
03DTV00046O	TELESECUNDARIA (STA. RITA)	1	10
03DTV00047N	TELESECUNDARIA 47 (MELITON ALBAÑEZ)	1	85
03DTV00049L	TELESECUNDARIA 49 (LA PAZ)	1	139
03DTV00050A	TELESECUNDARIA 50 (LA PAZ)	1	174
03DTV00053Y	TELESECUNDARIA 53 (LA PAZ)	1	197
03DTV00058T	TELESECUNDARIA 58 (LA PAZ)	1	89
03DTV00062F	TELESECUNDARIA 62 (CHAMETLA)	1	15
03DTV00063E	TELESECUNDARIA 63 (LA MATANZA)	1	23
TOTAL	ALUMNOS		1585

SECUNDARIAS PARTICULARES:

CLAVE	NOMBRE	TURNOS	ALUMNOS
03PES0002Q	ANAHUAC	1	182
03PES0003P	SECUNDARIA CALIFORNIA	1	106
03PES0005N	INSTITUTO MEXICO BILINGUE	1	123
03PES0008K	COLEGIO LA PAZ	1	135
03PES0024B	LUIS GARIBAY GUTIERREZ	1	52
03PES0031L	COLEGIO VALLADOLID UNIDAD URBANA	1	58
03PES0034I	COLEGIO MARIA FERNANDA	1	80
03PES0040D	COLEGIO DA VINCI	1	46
03PES0041S	SECUNDARIA JUAN PABLO II	1	165
03PES0042R	COLEGIO ST. JOHN SSC	1	119
03PES0043Q	COLEGIO VALLADOLID UNIDAD CENTRO	1	101
03PES0045O	INSTITUTO BILINGÜE DEL VALLE QUALITY EDUCACIONAL	1	48
03PES0049K	COLEGIO LOYOLA LA PAZ	1	82
03PES0053X	COLEGIO GIORDANI	1	7
03PES0054W	INSTITUTO JEAN PIAGET	1	42
TOTAL	ALUMNOS		1346

BACHILLERATO GENERAL:

03DBP0002R	CENTRO DE ESTUDIOS DE BACHILLERATO 8/2	1	1001
03DBP0001N	COLEGIO DE BACHILLERES PLANTEL 01	1	876
03DBP0001N	COLEGIO DE BACHILLERES PLANTEL 01	2	533
03DBP0003L	COLEGIO DE BACHILLERES PLANTEL 03	1	445
03DBP0011V	COLEGIO DE BACHILLERES PLANTEL 11	1	659
03DBP0011V	COLEGIO DE BACHILLERES PLANTEL 11	2	552
03EMS0016W	CENTRO DE EDUCACION MEDIA SUP A DISTANCIA 12 (LAS POCITAS)	1	54
03EMS0017V	CENTRO DE EDUCACION MEDIA SUP A DISTANCIA 13 GRAL. MANUEL MARQUEZ DE LEON (LA PAZ)	1	138
03EMS0018U	CENTRO DE EDUCACION MEDIA SUP A DISTANCIA 14 (MELITON ALBAÑEZ)	1	46
03EMS0020I	CENTRO DE EDUCACION MEDIA SUP A DISTANCIA 16 (LOS BARRILES)	1	95
U3ETK0001L	TELEBACHILLERATO COMUNITARIO 1 (EL PESCADERO)	1	22
U3ETK0006G	TELEBACHILLERATO COMUNITARIO 6 (EL CARRIZAL)	1	51
U3ETK0007F	TELEBACHILLERATO COMUNITARIO 7 (SAN PEDRO)	1	30
U3ETK00013O	TELEBACHILLERATO COMUNITARIO 13 (LASOLEDA)	1	15
U3ETK00020Z	TELEBACHILLERATO COMUNITARIO 20 (EL CARDONAL)	1	12
U3ETK00021Z	TELEBACHILLERATO COMUNITARIO 21 (EL SARGENTO)	1	20
U3ETK00022Y	TELEBACHILLERATO COMUNITARIO 22 (NCPE CONQUISTA AGRARIA)	1	19
U3ETK00023X	TELEBACHILLERATO COMUNITARIO 23 (SAN ANTONIO)	1	10
U3ETK00024W	TELEBACHILLERATO COMUNITARIO 24 (SAN JUAN DE LA COSTA)	1	18

U3ETK00025V	TELEBACHILLERATO COMUNITARIO 25 (SANTA RITA)	1	11
U3ETK00032E	TELEBACHILLERATO COMUNITARIO 32 (LA PAZ)	1	17
U3ETK00033D	TELEBACHILLERATO COMUNITARIO 33 (CHAMETLA)	1	13
U3ETK00034C	TELEBACHILLERATO COMUNITARIO 34 (COL. CALAFIA)	1	3
U3ETK00035B	TELEBACHILLERATO COMUNITARIO 35	1	23
U3ETK00036A	TELEBACHILLERATO COMUNITARIO 35 (OLAS ALTAS)	1	27
03PBH0003M	ESCUELA PREPARATORIA JOSÉ MARIA MORELS Y PAVÓN	1	436
03PBH0003M	ESCUELA PREPARATORIA JOSÉ MARIA MORELS Y PAVÓN	2	132
03PBH0006D	COLEGIO SGOLIO A.C.	1	34
03PBH0008H	INSTITUTO CORCORAN S.C.	1	42
03PBH0017P	COLEGIO MARIA FERNANDA	1	21
03PBH38620	BACHILLERATO COLEGIO ANAHUAC	1	32
03PCB0001T	PLANTEL COLEGIO CALLIFORNIA	1	71
03PCB0003R	INSTITUTO MAR DE CORTEZ	1	150
03PCB0005P	PREPARATORIA MAESTRO JOSÉ VASCONCELOS	1	67
03PCB0006O	PREPARATORIA JUAN PABLO II	1	150
03PCB0009L	COLEGIO ST. JOHN'S	1	103
TOTAL	ALUMNOS		6198

BACHILLERATO TECNOLÓGICO:

03DCM0001U	CETMAR NUM. 4 (COMPONENTE BASICO INICIAL)	1	13
03DCM0001U	CETMAR NUM. 4 (ACUACULTURA DE AGUAS MARITIMAS)	1	52
03DCM0001U	CETMAR NUM. 4 (MECANICA NAVAL)	1	36
03DCM0001U	CETMAR NUM. 4 (REFRIGERACION Y CLIMATIZACION)	1	23
03DCM0001U	CETMAR NUM. 4 (ADMINISTRACION DE REC. HUMANOS)	1	25
03DCM0001U	CETMAR NUM. 4 (REECREACIONES ACUATICAS)	1	85
03DCM0001U	CETMAR NUM. 4 (COMPONENTE BASICO INICIAL)	1	346
03DCM0001U	CETMAR NUM. 4 (ADMINISTRACION DE RECURSOS HUMANOS)	1	23
03DCM0001U	CETMAR NUM. 4 (PESCA DDPORTIVA Y BUCEO)	1	79
03DCM0001U	CETMAR NUM. 4 (SISTEMAS DE INFORMACION GEOGRAFICA)	1	36
03DCT0230X	CBTIS 230 (CONSTRUCCION)	1	196
03DCT0230X	CBTIS 230 (COMPONENTE BASICO INICIAL)	1	300
03DCT0230X	CBTIS 230 (PRODUCCION INDUSTRIAL DE ALIMENTOS)	1	101
03DCT0230X	CBTIS 230 (CONSTRUCCION)	2	46
03DCT0230X	CBTIS 230 (PRODUCCION INDUSTRIAL DE ALIMENTOS)	2	59
03DCT0230X	CBTIS 230 (ELECTRONICA)	1	99
03DCT0230X	CBTIS 230 (COMPONENTE BASICO INICIAL)	2	147
03DCT0230X	CBTIS 230 (PROGRAMACION)	1	94
03DCT0230X	CBTIS 230 (PROGRAMACION)	2	56
03DCT0230X	CBTIS 230 (OFIMATICA)	1	94
03DCT0232U	CBTIS 62 (SOPORTE Y MEANTENIMIENTO DE EQUIPO DE COMPUTO=	1	36
03DCT0232U	CBTIS 62 (LOGISTICA)	2	16

03DCT0232U	CBTIS 62 (PROGRAMACION)	2	43
03DCT0232U	CBTIS 62 (ADMINISTRACION DE RECURSOS UMANOS)	2	42
03DCT0232U	CBTIS 62 (OFIMATICA)	1	44
03DCT0232U	CBTIS 62 (PREPARACION DE ALIMENTOS Y BEBIDAS)	1	87
03DCT0232U	CBTIS 62 (OFIMATICA)	2	30
03DCT0232U	CBTIS 62 (COMPONENTE BASICO INICIAL)	1	318
03DCT0232U	CBTIS 62 (PREPARACION DE ALIMENTOS Y BEBIDAS)	2	74
03DCT0232U	CBTIS 62 (SERVICIO DE HOSPEDAJE)	1	78
03DCT0232U	CBTIS 62 (COMPONENTE BASICO INICIAL)	2	324
03DCT0232U	CBTIS 62 (SERVICIO DE HOSPEDAJE)	2	54
03DCT0232U	CBTIS 62 (LOGISTICA)	1	79
03DCT0232U	CBTIS 62 (CONTABILIDAD)	1	79
03DCT0232U	CBTIS 62 (PROGRAMACION)	1	69
03DCT0232U	CBTIS 62 (SOPORTE Y MANTENIMIENTO DE EQUIPO DE COMPUTO)	1	36
03DCT0232U	CBTIS 62 (ADMINISTRACION DE RECURSOS UMANOS)	1	85
03DPT0001H	CONALEP 19 (ELECTROMECHANICA INDUSTRIAL)	2	91
03DPT0001H	CONALEP 19 (COMPONENTE BASICO INICIAL)	2	276
03DPT0001H	CONALEP 19 (COMPONENTE BASICO INICIAL)	1	269
03DPT0001H	CONALEP 19 (PREPARACION DE ALIMENTOS Y BEBIDAS)	1	230
03DPT0001H	CONALEP 19 (COMPONENTE BASICO INICIAL)	2	66
03DPT0001H	CONALEP 19 (ENFERMERIA)	2	173
03DPT0001H	CONALEP 19 (HOSPITALIDAD TURISTICA)	1	131
03ETC0001C	CECYT 2 (TODOS SANTOS) SERVICIO DE HOTELERIA)	1	144
03ETC0001C	CECYT 2 (TODOS SANTOS) COMPONENTE BASICO INICIAL	1	165
03ETC0001C	CECYT 2 (TODOS SANTOS) SOPORTE Y MANTENIMIENTO DE EQUIPO DE COMPUTO	1	92
03ETC0008W	CECYT 8 CAMINO REAL (SOPORTE Y MANTENIMIENTO DE EQUIPO DE COMPUTO)	1	127
03ETC0008W	CECYT 8 CAMINO REAL (SOPORTE Y MANTENIMIENTO DE EQUIPO DE COMPUTO)	2	27
03ETC0008W	CECYT 8 CAMINO REAL (COMPONENTE BASICO INICIAL)	1	142
03ETC0008W	CECYT 8 CAMINO REAL (ECOTURISMO)	1	118
03ETC0008W	CECYT 8 CAMINO REAL (MANTENIMIENTO INDUSTRIAL)	1	70
03ETC0008W	CECYT 8 CAMINO REAL (ECOTURISMO)	2	53
03ETC0008W	CECYT 8 CAMINO REAL (MANTENIMIENTO INDUSTRIAL)	2	46
03ETC0008W	CECYT 8 CAMINO REAL (COMPONENTE BASICO INICIAL)	2	251
03ETC0009V	CECYT 9 LOS PLANES (SOPORTE Y MANTENIMIENTO DE EQUIPO DE COMPUTO)	2	91
03ETC0009V	CECYT 9 LOS PLANES (COMPONENTE BASICO INICIAL)	2	121
03ETC0009V	CECYT 9 LOS PLANES (ECOTURISMO)	2	114
03ETC0014G	CECYT 11 EL CENTENARIO (COMPONENTE BASICO INICIAL)	1	81
03ETC0014G	CECYT 11 EL CENTENARIO (PROGRAMACION)	1	22
03ETC0014G	CECYT 11 EL CENTENARIO (ECOTURISMO)	1	35
03PCT0005E	INSTITUTO CULTURAL TECNOLOGICO CUINCACALI (PUERICULTURA)	1	15

TOTAL ALUMNOS

6396

EDUCACIÓN SUPERIOR

03MSU0001L	BENEMERITA ESCUELA NORMAL URBANA (PREESCOLAR)	1	181
03MSU0001L	BENEMERITA ESCUELA NORMAL URBANA (E. PRIMARIA)	1	272
03MSU0003J	ESCUELA NORMAL SUPERIOR (BIOLOGIA)	1	32
03MSU0003J	ESCUELA NORMAL SUPERIOR (ESPAÑOL)	1	30
03MSU0003J	ESCUELA NORMAL SUPERIOR (FISICA)	1	10
03MSU0003J	ESCUELA NORMAL SUPERIOR (FORMACION CIVIL Y ETICA)	1	28
03MSU0003J	ESCUELA NORMAL SUPERIOR (GEOGRAFIA)	1	33
03MSU0003J	ESCUELA NORMAL SUPERIOR (HISTORIA)	1	22
03MSU0003J	ESCUELA NORMAL SUPERIOR (INGLES)	1	19
03MSU0003J	ESCUELA NORMAL SUPERIOR (MATEMATICAS)	1	26
03MSU0003J	ESCUELA NORMAL SUPERIOR (QUIMICA)	1	25
03MSU0003J	ESCUELA NORMAL SUPERIOR (TELESECUNDARIA)	1	33
03MSU0003J	ESCUELA NORMAL SUPERIOR (AREA DE ATENCION INTELLECTUAL)	1	89
03MSU0003J	ESCUELA NORMAL SUPERIOR (AREA AUDITIVA Y LENGUAJE)	1	30
03MSU0003J	ESCUELA NORMAL SUPERIOR (ATENCION MOTRIZ)	1	69
03MSU0003J	ESCUELA NORMAL SUPERIOR (ATENCION VISUAL)	1	32
03MSU0005H	TECNOLOGICO DE BAJA CALIFORNIA (LIC. EN COMERCIO EXTERIOR Y ADUANAS)	1	1
03MSU0005H	TECNOLOGICO DE BAJA CALIFORNIA (LIC. EN DERECHO)	1	18
03MSU0005H	TECNOLOGICO DE BAJA CALIFORNIA (ING. EN SISTEMAS COMPUTACIONALESN Y TELECOMUNICACIONES))	1	3
03MSU0006G	UNIPAZ (PSICOLOGIA)	1	43
03MSU0006G	UNIPAZ (TRABAJO SOCIAL)	1	113
03MSU0006G	UNIPAZ (CONTADOR PUBLICO)	1	1
03MSU0006G	UNIPAZ (LIC. EN DERECHO)	1	24
03MSU0006G	UNIPAZ (LIC. EN ENFERMERIA)	1	538
03MSU0007F	UNIVERSIDAD DE TIJUANA CAMPUS LA PAZ (LIC. EN CIENCIAS DE LA EDUCACION)	1	5
03MSU0007F	UNIVERSIDAD DE TIJUANA CAMPUS LA PAZ (LIC. EN DISEÑO GRAFICO)	1	6
03MSU0007F	UNIVERSIDAD DE TIJUANA CAMPUS LA PAZ (LIC. EN BIOLOGIA)	1	77
03MSU0007F	UNIVERSIDAD DE TIJUANA CAMPUS LA PAZ (LIC. EN COMUNICACIÓN Y PUBLICIDAD)	1	1
03MSU0007F	UNIVERSIDAD DE TIJUANA CAMPUS LA PAZ (LIC. EN CONTDURIA PUBLICA)	1	25
03MSU0007F	UNIVERSIDAD DE TIJUANA CAMPUS LA PAZ (LIC. EN ADMON DE EMPRESAS)	1	65
03MSU0007F	UNIVERSIDAD DE TIJUANA CAMPUS LA PAZ (LIC. EN DERECHO)	1	76
03MSU0007F	UNIVERSIDAD DE TIJUANA CAMPUS LA PAZ (LIC. EN ARQUITECTURA)	1	24

03MSU0008F	UNIVERSIDD MUNDIAL (LIC. EN ARTES VISUALES)	1	32
03MSU0008F	UNIVERSIDD MUNDIAL (LIC. EN DISEÑO GRAFICO)	1	58
03MSU0008F	UNIVERSIDD MUNDIAL (LIC. EN DISEÑO DE INTERIORES)	1	21
03MSU0008F	UNIVERSIDD MUNDIAL (LIC. EN DISEÑO DE LA INDUSTRIA DEL VESTIDO)	1	44
03MSU0008F	UNIVERSIDD MUNDIAL (LIC. EN PSICOLOGIA)	1	279
03MSU0008F	UNIVERSIDD MUNDIAL (LIC. EN COMUNICACIÓN)	1	6
03MSU0008F	UNIVERSIDD MUNDIAL (LIC. EN ADMINISTRACION)	1	97
03MSU0008F	UNIVERSIDD MUNDIAL (LIC. EN MERCADOTECNIA)	1	34
03MSU0008F	UNIVERSIDD MUNDIAL (LIC. EN CONTADURIA PUBLICA)	1	68
03MSU0008F	UNIVERSIDD MUNDIAL (LIC. EN DESARROLLO TURISTICO)	1	11
03MSU0008F	UNIVERSIDD MUNDIAL (LIC. EN GASTRONOMIA)	1	125
03MSU0008F	UNIVERSIDD MUNDIAL (LIC. EN DERECHO)	1	168
03MSU0008F	UNIVERSIDD MUNDIAL (LIC. EN CRIMINOLOGIA)	1	125
03MSU0008F	UNIVERSIDD MUNDIAL (LIC. EN DESARROLLO ECOLOGICO)	1	25
03MSU0008F	UNIVERSIDD MUNDIAL (LIC. EN ARQUITECTURA)	1	59
03MSU0008F	UNIVERSIDD MUNDIAL (LIC. EN NUTRICION)	1	277
03MSU0013Q	UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DEL NOROESTE (LIC. EN GASTRONOMIA)	1	17
03MSU0014P	UNIDEP (LIC. EN EDUCACION)	1	95
03MSU0014P	UNIDEP (LIC. EN DISEÑO GRAFICO Y MULTIMEDIA)	1	23
03MSU0014P	UNIDEP (LIC. EN PSICOLOGIA INDUSTRIAL)	1	46
03MSU0014P	UNIDEP (LIC. EN PUBLICIDAD Y MERCADOTECNIA)	1	8
03MSU0014P	UNIDEP (LIC. EN CONTADURIA PUBLICA)	1	23
03MSU0014P	UNIDEP (LIC. EN ADMINISTRACION DE EMPRESAS)	1	79
03MSU0014P	UNIDEP (LIC. EN DERECHO)	1	57
03MSU0015O	INSTITUTO CULTURAL TECNOLOGICO CUINCACALI (LIC. EN PEDAGOGIA)	1	17
03MSU0015O	INSTITUTO CULTURAL TECNOLOGICO CUINCACALI (LIC. EN FISIOTERAPIA)	1	55
03MSU0023X	INTITUTO TECNOLGICO DE LA PAZ (LIC. EN ADMINISTRACION)	1	528
03MSU0023X	INTITUTO TECNOLGICO DE LA PAZ (LIC. EN CONTADURIA)	1	568
03MSU0023X	INTITUTO TECNOLGICO DE LA PAZ (ING. GESTION EMPRESARIAL)	1	217
03MSU0023X	INTITUTO TECNOLGICO DE LA PAZ (ING. INDUSTRIAL)	1	202
03MSU0023X	INTITUTO TECNOLGICO DE LA PAZ (ING. ELEGROMECHANICA)	1	390
03MSU0023X	INTITUTO TECNOLGICO DE LA PAZ (ING. EN SISTEMAS COMPUTACIONALES)	1	262
03MSU0023X	INTITUTO TECNOLGICO DE LA PAZ (ING. BIOQUIMICA)	1	246
03MSU0023X	INTITUTO TECNOLGICO DE LA PAZ (LIC. EN ARQUITECTURA)	1	482
03MSU0023X	INTITUTO TECNOLGICO DE LA PAZ (INGENIERIA CIVIL)	1	549
03MSU0049E	UNIVERSIDAD TECNOLOGICA LA PAZ (TECNICO SUPERIOR UNIVERSITARIO EN DESARROLLO DE NEGOCIOS AREA MERCADOTECNIA)	1	117

03MSU0049E	UNIVERSIDAD TECNOLOGICA LA PAZ (TECNICO SUPERIOR UNIVERSITARIO EN TURISMO)	1	54
03MSU0049E	UNIVERSIDAD TECNOLOGICA LA PAZ (TECNICO SUPERIOR UNIVERSITARIO EN GASTRONOMIA)	1	166
03MSU0049E	UNIVERSIDAD TECNOLOGICA LA PAZ (TECNICO SUPERIOR UNIVERSITARIO EN MANTENIMIENTO INDUSTRIAL)	1	77
03MSU0049E	UNIVERSIDAD TECNOLOGICA LA PAZ (TECNICO SUPERIOR UNIVERSITARIO EN ENERGIA RENOVABLE AREA ENERGIA SOLAR)	1	76
03MSU0049E	UNIVERSIDAD TECNOLOGICA LA PAZ (ING. EN DESARROLLO E INNOVACION EMPRESARIAL)	1	31
03MSU0049E	UNIVERSIDAD TECNOLOGICA LA PAZ (LIC. EN GESTION DE DESARROLLO TURISTICO)	1	44
03MSU0049E	UNIVERSIDAD TECNOLOGICA LA PAZ (LIC. EN GASTRONOMIA)	1	97
03MSU0049E	UNIVERSIDAD TECNOLOGICA LA PAZ (ING. EN MANTENIMIENTO INDUSTRIAL)	1	31
03MSU0049E	UNIVERSIDAD TECNOLOGICA LA PAZ (ING. EN ENERGIAS RENOVABLES)	1	19
03MSU0051T	ESCUFI (LIC. EN EDUCACION FISICA)	1	92
03MSU0051T	ESCUFI (LIC. EN CULTURA FISICA)	1	74
03MSU0064X	UABCS (LIC. EN BIOLOGIA MARINA)	1	342
03MSU0064X	UABCS (GEOLOGO)	1	96
03MSU0064X	UABCS (LIC. EN AGUA)	1	56
03MSU0064X	UABCS (LIC. EN COMPUTACION)	1	229
03MSU0064X	UABCS (ING. EN FUENTES DE ENERGIA RENOVABLE)	1	162
03MSU0064X	UABCS (ING. TECNOLOGIA COMPUTACIONAL)	1	259
03MSU0064X	UABCS (ING. PESQUERIAS)	1	151
03MSU0064X	UABCS (LIC. EN LENGUAS MODERNAS)	1	189
03MSU0064X	UABCS (LIC. EN LENGUA Y LITERATURA)	1	112
03MSU0064X	UABCS (LIC. EN HISTORIA)	1	65
03MSU0064X	UABCS (LIC. EN FILOSOFIA)	1	57
03MSU0064X	UABCS (LIC. EN CIENCIAS COMPUTACIONALES Y ADMINISTRACION PUBLICA)	1	312
03MSU0064X	UABCS (LIC. EN ECONOMIA)	1	99
03MSU0064X	UABCS (LIC. EN COMUNICACION)	1	296
03MSU0064X	UABCS (LIC. EN COMERCIO EXTERIOR))	1	351
03MSU0064X	UABCS (LIC. EN TURISMO ALTERNATIVO)	1	398
03MSU0064X	UABCS (LIC. EN DERECHO)	1	748
03MSU0064X	UABCS (LIC. EN ADMON DE AGRONEGOCIOS)	1	144
03MSU0064X	UABCS (ING. AGRONOMO)	1	172
03MSU0064X	UABCS (ING. EN PRODUCCION ANIMAL)	1	189
03MSU0064X	UABCS (MEDICO VETERINARIO ZOOTECNISTA)	1	228
03MSU00800	UNIVERSIDAD PEDAGOGICA NACIONAL (LIC. EN PEDAGOGIA)	1	34
03MSU00800	UNIVERSIDAD PEDAGOGICA NACIONAL (LIC. EN EDUCACION PREESCOLAR)	1	14

03MSU00800	UNIVERSIDAD PEDAGOGICA NACIONAL (LIC. EN EDUCACION PRIMARIA)	1	45
03MSU00800	UNIVERSIDAD PEDAGOGICA NACIONAL (LIC. EN PSICOLOGIA EDUCATIVA)	1	69
TOTAL	ALUMNOS		12939

14.1. Ejemplo Credencial estudiante.

GOBIERNO DE BAJA CALIFORNIA SUR
SECRETARÍA DE EDUCACIÓN PÚBLICA

ESCUELA SECUNDARIA TÉCNICA NUM. 20
Calle Salmón col. Camino Real La Paz B.C.S.
CLAVE:03DST0020T tel. 6121277603

La Paz

Nombre: Diego Antonio Díaz Mendoza
Grado: 2° Grupo: A
Ciclo Escolar: 2017-2018

Director del Plantel

José María Avilés

SISTEMA EDUCATIVO NACIONAL BAJA CALIFORNIA SUR

Fecha de Nacimiento: **22/04/2004**
Teléfono: **612.12.776.03**
Domicilio: **Blv. Camino Real esq. Calle Salmón Col. Camino Real La Paz, B.C.S.**
Tipo de Sangre: **A+**

SEPTIEMBRE
2017
AGOSTO
2018

ESCUELA SECUNDARIA TÉCNICA No. 20
ESTUDIANTE

CREDECIAL VÁLIDA PARA DESCUENTO DEL 50% EN EL PASAJE DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO DE LA PAZ

15. TARIFA SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO Y COLECTIVO DE LA PAZ:

- Sin duda los mejores días para la prestación del servicio de transporte urbano y colectivo son los 200 días de hábiles del sistema educativo, (siempre y cuando se cumpla con dicho calendario) y por supuesto dependen mucho de la recuperación que se de en el sector productivo del municipio en los hoteles, restaurantes y empresas prestadoras de los servicios turísticos a los visitantes extranjeros y nacionales, el repunte del sector comercial y la continuidad de las oficinas gubernamentales, se realizaron 458 observaciones en diferentes rutas, es decir, se dieron 522 vueltas en las rutas por personal de MFT Transportes.
- Se tienen un total de 332 unidades prestando el servicio de transporte urbano y colectivo de Los Cabos, con una capacidad de asientos instalada de 9,373, más un 30% de personas que pueden ir paradas dentro de las unidades. Las unidades tienen en promedio una frecuencia de 11 a 15 minutos en las diferentes rutas de trabajo autorizadas por el H. Cabildo de La Paz, B.C.S.
- El monitoreo de los lugares de interés público estuvo en los rangos de 6 a 10 lugares del 42.5%, en segundo lugar, tenemos en los que la ruta pasa de 0 a 5 lugares con el 37.4% y en tercer lugar los de 11 a 15 lugares públicos con el 14.9%. por su parte las escuelas por donde transitan las unidades están en el parámetro de 0 a 5 escuelas con el 43.1%, el rango de 6 a 10 escuelas con el 4.1% y en tercer lugar, el rango de 11 a 15 escuelas por donde pasan las rutas del sistema de transporte urbano y colectivo.



- El monitoreo de la afluencia de pasajeros **ESTUDIANTES** arroja los siguientes datos estadísticos:

Conceptos	Modalidad de la unidad monitoreada		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
De 0 a 5	271	35	306
De 6 a 10	97	22	119
De 11 a 15	29	15	44
De 16 a 20	15	5	20
De 21 a 25	4	4	8
De 26 a 30	6	3	9
De 31 a 35	4	4	8
De 41 a 45	0	1	1
De 46 a 50	0	3	3
De 51 a 55	1	0	1
De 56 a 60	1	0	1
De 61 a 65	1	0	1
De 76 a 80	1	0	1
Total	430	92	522

- El monitoreo de la afluencia de pasajeros **GENERAL** arroja los siguientes datos estadísticos:

Conceptos	Modalidad de la unidad monitoreada		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
De 0 a 5	27	1	28
De 6 a 10	99	11	110
De 11 a 15	107	10	117
De 16 a 20	76	17	93
De 21 a 25	48	7	55
De 26 a 30	27	9	36
De 31 a 35	19	6	25
De 36 a 40	10	9	19
De 41 a 45	4	5	9
De 46 a 50	3	8	11
De 51 a 55	5	0	5
De 56 a 60	0	2	2
De 61 a 65	1	2	3
De 66 a 70	1	1	2
De 71 a 75	2	2	4
De 76 a 80	1	2	3
Total	430	92	522

- El monitoreo de la afluencia de pasajeros **DISCAPACITADOS O ADULTOS MAYORES** arroja los siguientes datos estadísticos:

Conceptos	Modalidad de la unidad monitoreada		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
De 0 a 5	351	67	418
De 6 a 10	67	20	87
De 11 a 15	10	5	15
De 16 a 20	2	0	2
Total	430	92	522

- El monitoreo de la afluencia de pasajeros **NIÑOS QUE NO PAGAN BOLETO** arroja los siguientes datos estadísticos:

Conceptos	Modalidad de la unidad monitoreada		Total
	Transporte Colectivo	Transporte Urbano	
De 0 a 5	412	85	497
De 6 a 10	18	7	25
Total	430	92	522



A continuación, se presenta el análisis de los ingresos provenientes del proceso de monitoreo, base para el cálculo de las proyecciones para la determinación de la tarifa en cuanto al rubro de ingresos:

Escala	Pasaje General	Estudiante	Discapacitado y/o Adulto Mayor
De 0 a 5	28	306	418
De 6 a 10	110	119	87
De 11 a 15	117	44	15
De 16 a 20	93	20	2
De 21 a 25	55	8	
De 26 a 30	36	9	
De 31 a 35	25	8	
De 36 a 40	19	1	
De 41 a 45	9	3	
De 46 a 50	11	1	
De 51 a 55	5	1	
De 56 a 60	2	1	
De 61 a 65	3	1	
De 66 a 70	2		
De 71 a 75	4		
De 76 a 80	3		
TOTALES	522	522	522



Se procedió a calcular la media aritmética:

Escala	Media aritmética
De 0 a 5	2.5
De 6 a 10	8
De 11 a 15	18.5
De 16 a 20	26
De 21 a 25	33.5
De 26 a 30	41
De 31 a 35	33
De 36 a 40	56
De 41 a 45	63.5
De 46 a 50	71
De 51 a 55	78.5
De 56 a 60	86
De 61 a 65	93.5
De 66 a 70	101
De 71 a 75	108.5
De 76 a 80	116



Como tercer paso se multiplico la media aritmética por el número de veces que se repitió la observación, durante las 522 unidades monitoreadas, obteniéndose el siguiente resultado por cada uno de los segmentos de población que utilizan el servicio de transporte urbano y colectivo.

Escala	Media aritmética	FRECUENCIA PASAJE GENERAL	CANTIDAD PASAJE PERSONAL	FRECUENCIA PASAJE ESTUDIANTE	CANTIDAD PASAJE ESTUDIANTE	FRECUENCIA PASAJE ADULTO MAYOR	CANTIDAD PASAJE ADULTO MAYOR
De 0 a 5	2.5	28	70	306	765	497	1,243
De 6 a 10	8	110	880	119	952	25	200
De 11 a 15	18.5	117	2,165	44	814		
De 16 a 20	26	93	2,418	20	520		
De 21 a 25	33.5	55	1,843	8	268		
De 26 a 30	41	36	1,476	9	369		
De 31 a 35	33	25	825	8	264		
De 36 a 40	56	19	1,064	1	56		
De 41 a 45	63.5	9	572	3	191		
De 46 a 50	71	11	781	1	71		
De 51 a 55	78.5	5	393	1	79		
De 56 a 60	86	2	172	1	86		
De 61 a 65	93.5	3	281	1	94		
De 66 a 70	101	2	202				
De 71 a 75	108.5	4	434				
De 76 a 80	116	3	348				
TOTALES	611	522	13922	522	4528	522	1443
MEDIA ARITMETICA	32						

Como cuarto paso multiplicamos el número de pasajeros en sus diferentes segmentos por el precio del pasaje que pagan al momento de utilizar las unidades de urbano y colectivo, bajo el esquema de una tarifa de **\$10.00 general y de \$5.00 estudiante, discapacitado y adulto mayor.**

Segmento	Frecuencia	Tarifa	Ingreso	% de ingreso
Pasaje general	13,922	\$10.00	\$139,215.00	82.3
Estudiante	4,528	\$5.00	\$22,637.50	13.4
Adulto Mayor	1,443	\$5.00	\$7,212.50	4.3
Totales			\$169,065.00	100.0

**Calculo ingresos promedio del sistema de transporte urbano y colectivo
LA PAZ, B.C.S.**

CONCEPTO	CANTIDAD
Unidades	332
Monitoreos	522
Media aritmética monitoreos	\$323.88
Ingreso de un día de trabajo	\$2,591.03
Días del año vacaciones, inhábiles	165
Días del año con clases	200
Media aritmética vueltas al día	8
Ingreso al día	\$2,591.03
Promedio ingresos por unidad temporada baja	\$427,520.69
Promedio ingresos por unidad temporada alta	\$518,206.90
30% adicionales ingresos por unidad temporada alta	\$777.31
Suma ingreso por un año por unidad	\$945,727.59
30% de aumento de ingreso monitoreo temporada alta	\$777.31
Media aritmética monitoreos temporada alta	\$3,368.34
Ingreso total urbanos y colectivos por día	\$1,118,290.48
ingreso total urbanos y colectivo al año	\$408,176,026.21

El sistema de transporte urbano y colectivos, cuenta con **332 unidades** vehiculares, se realizaron **522 monitoreos**, que permiten obtener una media aritmética de ingresos por vuelta de **\$323.88**, que da un ingreso promedio al día de **\$2,591.03** en temporada baja, tenemos **165 días considerados como temporada baja** (sábados, domingos, días inhábiles, vacaciones escolares), y se tienen **200 días de temporada alta** (año escolar), el ingreso calculado de **\$777.31** por vuelta es calculado de 8 vueltas completas de horas pico y horas no pico, normalmente se realizan de 3 a 4 vueltas en horas no pico, se calculó el promedio de las **7 u 8 vueltas que dan las unidades en el transcurso del día**, en promedio **los ingresos por unidad en temporada baja en los 165 días es de \$427,520.69**, y en la **temporada alta en promedio \$518,206.90 por unidad**, le sumamos un **30% adicionales a sus ingresos diarios por unidad en la temporada alta** al no realizar los trabajos del estudio técnico dentro del periodo escolar, lo que nos da, un ingreso promedio por unidad de **\$779.31 adicionales**, es decir al día la media aritmética de ingresos en los monitoreos es de **\$3,368.34**, lo que genera un ingreso al día entre las **332 unidades de \$1,118,290.48** y al año un ingreso total de **\$408,176,026.21**, sin descontar gastos.

15.1. Análisis del impacto de combustibles en el servicio.

- Precios del combustible Diesel periodo diciembre 2012 a septiembre 2017.

DIC/AÑO	DIESEL	AUMENTO	% AUMENTO
2012	\$11.17	0	0
2013	\$12.49	\$1.32	11.82
2014	\$13.94	\$1.45	11.61
2015	\$14.20	\$0.26	1.87
2016	\$14.63	\$0.43	3.03
2017	\$17.23	\$2.60	17.77
		+\$6.06	46.1%

Fuente: Diario Oficial de la Federación

Los precios del combustible Diesel, como el insumo principal para la operación diaria del sistema de transporte Urbano y Colectivo, ha sufrido un incremento desde **diciembre de 2012 a la fecha de \$6.06 sobre el precio que estaba vigente de \$11.17 a un precio actualizado al 01 de septiembre de 2017 de \$17.23 por litro de Diesel**, lo que representa **un incremento en dicho periodo de un 46.1%**.

Lo que representa un alto impacto en los gastos de operación de los concesionarios del servicio público de transporte, que como sabemos es su principal insumo, aunque han sido paulatinos dichos incrementos, el efecto más importante se da en **enero de 2017 al incrementarse el costo del Diesel de \$14.63 a \$17.23 por litro**.

Considerando el precio del último incremento de la tarifa al sistema de transporte urbano y colectivo en La Paz **vigente a diciembre de 2012**, el análisis quedaría de la siguiente manera:

DIC/AÑO	DIESEL	AUMENTO	% AUMENTO
2012	\$11.17	0	0
2013	\$12.49	\$1.32	11.82
2014	\$13.94	\$1.45	11.61
2015	\$14.20	\$0.26	1.87
2016	\$14.63	\$0.43	3.03
2017	\$17.23	\$2.60	17.77
		+\$6.06	46.1%

Lo que se observa el incremento en dicho periodo del combustible Diesel es de **\$6.06**, representando un **46.1%** de aumento, trabajando con la misma tarifa de transporte urbano y colectivo desde diciembre de 2012 a septiembre de 2017.



15.2. Análisis de impacto del índice Nacional de Precios al Consumidor.

En lo referente al impacto de los incrementos del Índice Nacional de Precios al Consumidor, durante el periodo del año 2012 fecha del último incremento de las tarifas del sistema de transporte urbano y colectivo, al 01 de septiembre de 2017, fecha de conclusión del estudio técnico para determinar las tarifas del sistema de transporte, se puede apreciar lo siguiente. Pasando al tema del Índice Nacional de Precios al Consumidor, durante el periodo del año 2012 al 2017, se muestra a continuación en la tabla.

ÍNDICE NACIONAL DE PRECIOS AL CONSUMIDOR 2012

Para determinar el pago de las contribuciones y sus accesorios, se aplicará el índice nacional de precios al consumidor (INPC) que se da a conocer por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) que se publica en el Diario Oficial de la Federación (DOF) dentro de los primeros diez días del mes siguiente al que corresponda.

Mes	Índices	Fecha de publicación
Diciembre	*107.246	10 de enero de 2013
Noviembre	*107.000	10 de diciembre de 2012
Octubre	*106.278	09 de noviembre de 2012
Septiembre	*105.743	10 de octubre de 2012
Agosto	*105.279	10 de septiembre de 2012
Julio	*104.964	10 de agosto de 2012
Junio	*104.378	10 de julio de 2012
Mayo	*103.899	08 de junio de 2012
Abril	*104.228	10 de mayo de 2012
Marzo	*104.556	10 de abril de 2012
Febrero	*104.496	09 de marzo de 2012
Enero	*104.284	10 de febrero de 2012

* El Banco de México, con la participación del INEGI, ha resuelto actualizar la base del Índice Nacional de Precios al Consumidor (INPC) y las metodologías que se utilizan para compilarlo. El periodo de referencia es la segunda quincena de diciembre de 2010.

ÍNDICE NACIONAL DE PRECIOS AL CONSUMIDOR 2013

Para determinar el pago de las contribuciones y sus accesorios, se aplicará el índice nacional de precios al consumidor (INPC) que se da a conocer por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía e Informática (INEGI) que se publica en el Diario Oficial de la Federación (DOF) dentro de los primeros diez días del mes siguiente al que corresponda.

MES	Índices	Fecha de Publicación en el DOF
Diciembre	*111.508	10 de enero de 2014
Noviembre	*110.872	10 de diciembre de 2013
Octubre	*109.848	08 de noviembre de 2013
Septiembre	*109.328	10 de octubre de 2013
Agosto	*108.918	10 de septiembre de 2013
Julio	*108.609	09 de agosto de 2013
Junio	*108.645	10 de julio de 2013
Mayo	*108.711	10 de junio de 2013
Abril	*109.074	10 de mayo de 2013
Marzo	*109.002	10 de abril de 2013
Febrero	*108.208	08 de marzo de 2013
Enero	*107.678	08 de febrero de 2013

** El Banco de México, con la participación del INEGI, ha resuelto actualizar la base del INPC y las metodologías que se utilizan para compilarlo. El periodo de referencia es la segunda quincena de diciembre de 2010.*

ÍNDICE NACIONAL DE PRECIOS AL CONSUMIDOR 2014

Para determinar el pago de las contribuciones y sus accesorios, se utiliza el índice nacional de precios al consumidor (INPC) que se da a conocer por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía e Informática (INEGI) y se publica en el *Diario Oficial de la Federación* en los primeros diez días del mes siguiente al que corresponda.

Mes	Índices	Fecha de publicación en el DOF
Diciembre	*116.059	9 de enero de 2015
Noviembre	*115.493	10 de diciembre de 2014
Octubre	*114.569	10 de noviembre de 2014
Septiembre	*113.939	10 de octubre de 2014
Agosto	*113.438	10 de septiembre de 2014
Julio	*113.032	8 de agosto de 2014
Junio	*112.722	10 de julio de 2014
Mayo	*112.527	10 de junio de 2014
Abril	*112.888	9 de mayo de 2014
Marzo	*113.099	10 de abril de 2014
Febrero	*112.790	10 de marzo de 2014
Enero	*112.505	10 de febrero de 2014

* El Banco de México, con la participación del INEGI, ha resuelto actualizar la base del índice nacional de precios al consumidor y las metodologías que se utilizan para compilarlo. El periodo de referencia es la segunda quincena de diciembre de 2010.

Índice Nacional de Precios al Consumidor 2015

Mes	Índices (INPC)	Fecha de publicación en el DOF
Diciembre	*118.532	8 de enero de 2016
Noviembre	*118.051	10 de diciembre de 2015
Octubre	*117.410	10 de noviembre de 2015
Septiembre	*116.809	9 de octubre de 2015
Agosto	*116.373	10 de septiembre de 2015
Julio	*116.128	10 de agosto de 2015
Junio	*115.958	10 de julio de 2015
Mayo	*115.764	10 de junio de 2015
Abril	*116.345	8 de mayo de 2015
Marzo	*116.647	10 de abril de 2015
Febrero	*116.174	10 de marzo de 2015
Enero	*115.954	10 de febrero de 2015

* El Banco de México, con la participación del INEGI, ha resuelto actualizar la base del Índice Nacional de Precios al Consumidor y las metodologías que se utilizan para compilarlo. El periodo de referencia es la segunda quincena del mes de diciembre de 2010.

Índice Nacional de Precios al Consumidor 2016

Mes	Índices (INPC)	Fecha de publicación en el DOF
Diciembre	*122.515	10 de enero de 2017
Noviembre	*121.953	9 de diciembre de 2016
Octubre	*121.007	10 de noviembre de 2016
Septiembre	*120.277	10 de octubre de 2016
Agosto	*119.547	9 de septiembre de 2016
Julio	*119.211	10 de agosto de 2016
Junio	*118.901	8 de julio de 2016
Mayo	*118.770	10 de junio de 2016
Abril	*119.302	10 de mayo de 2016
Marzo	*119.681	8 de abril de 2016
Febrero	*119.505	10 de marzo de 2016
Enero	*118.984	10 de febrero de 2016

* El Banco de México, con la participación del INEGI, ha resuelto actualizar la base del Índice Nacional de Precios al Consumidor y las metodologías que se utilizan para compilarlo. El periodo de referencia es la segunda quincena del mes de diciembre de 2010.

Para determinar el pago de las contribuciones y sus accesorios, se utiliza el índice nacional de precios al consumidor (INPC) que se da a conocer por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía e Informática (INEGI) y se publica en el *Diario Oficial de la Federación* en los primeros diez días del mes siguiente al que corresponda.

Mes	Índice	Fecha de publicación en el DOF
Enero	*124.598	10 de febrero de 2017
Febrero	*125.318	10 de marzo de 2017
Marzo	*126.087	10 de abril de 2017
Abril	*126.242	10 de mayo de 2017
Mayo	*126.091	09 de junio de 2017
Junio	*126.408	10 de julio de 2017
Julio	*126.886	10 de agosto de 2017

* El Banco de México, con la participación del INEGI, ha resuelto actualizar la base del índice nacional de precios al consumidor y las metodologías que se utilizan para compilarlo. El periodo de referencia es la segunda quincena de diciembre de 2010.

Traduciendo la información del Índice Nacional de Precios al Consumidor a números entendibles podemos determinar que:

Año	Índice acumulado año	Aumento	Porcentaje Acumulado
2012	96.488		
2013	109.200	12.76	11.68
2014	104.098	5.102	4.90
2015	116.679	12.581	10.78
2016	120.013	3.334	2.777
2017	126.302	7.289	5.771
		41.066	

Fuente: INEGI.

15.3. Propuesta de sistema tarifario.

A continuación, se presentan varios sistemas tarifarios que pueden implementarse en la ciudad de La Paz, Baja California Sur, para las modalidades del transporte público de Urbano y Colectivo, con la finalidad de que el H. Cabildo de La Paz, tenga diferentes opciones para determinar el mecanismo más efectivo en la búsqueda del punto de equilibrio entre lo que están dispuestos a pagar los usuarios del sistema, lo que solicitan los concesionarios de acuerdo a su estudio presentado ante el Ayuntamiento en enero del año 2017, y los resultados de los incrementos de combustibles, del Índice Nacional de Precios al Consumidor y los resultados obtenidos en el presente estudio de tarifas:

Después de diciembre de 2012, la tarifa del sistema de transporte Urbano y Colectivo está:

Tarifa vigente después de diciembre 2012	
Pasaje	Urbano y colectivo
General	\$10.0
Estudiantes, discapacitados, adulto mayor	\$5.00

15.3.1. Tarifa solicitada por los concesionarios.

TARIFAS

PASAJE	ACTUAL URBANOS Y COLECTIVOS	PROPUESTA URBANOS Y COLECTIVOS	INCREMENTO EN PESOS	PORCENTAJE AUMENTO
General	\$10.0	\$15.00	\$5.00	50.0%
Estudiantes, discapacitados y adulto mayor	\$5.00	\$7.50	\$2.50	50.0%

FUENTE. Solicitud presentada por parte de los concesionarios al H. XV Ayuntamiento de La Paz en enero de 2017.

La solicitud de los concesionarios es incrementar las tarifas en un **50.0%** en promedio en los diferentes segmentos de la población usuaria del sistema de transporte urbano y colectivo, los justifican que durante CINCO años que ha estado vigente la actual tarifa, se incrementaron combustibles, insumos, energía, sueldos, servicios mecánicos y refacciones).

15.3.2. Tarifa relacionada al porcentaje de incremento en combustibles.

SE CONSIDERA UN AUMENTO DEL 46.1% DEL COMBUSTIBLE DE 2012 A 2017.

TARIFAS

PASAJE	ACTUAL URBANOS Y COLECTIVO	PROPUESTA URBANOS Y COLECTIVO	INCREMENTO EN PESOS	PORCENTAJE AUMENTO
General	\$10.00	\$4.61	\$14.61	46.1%
Estudiantes, discapacitados y adulto mayor	\$5.00	\$2.30	\$7.30	46.1%

FUENTE. Porcentajes de aumentos de los combustibles según SHCP y elaboración propia.

Es la metodología utilizada para calcular el incremento de la tarifa con referencia al porcentaje de incrementos del Diesel, se consideraron los diferentes porcentajes de incrementos desde diciembre de 2012 que se autorizó el último incremento de las tarifas, hasta septiembre de 2017, que fue de **46.1%**.

15.3.3. Tarifa relacionada al porcentaje de incremento en el Índice Nacional de Precios al Consumidor.

SE CONSIDERA UN AUMENTO DEL 41.06%
en el INPC periodo 2012-2017

TARIFAS

PASAJE	ACTUAL URBANOS Y COLECTIVO	PROPUESTA URBANOS Y COLECTIVO	INCREMENTO EN PESOS	PORCENTAJE AUMENTO
General	\$10.00	\$4.11	\$14.11	41.06
Estudiantes, discapacitados y adulto mayor	\$5.00	\$2.05	\$7.05	41.06

FUENTE. INEGI y elaboración propia.

En la metodología utilizada para calcular el incremento de la tarifa con referencia al porcentaje de incrementos del Índice Nacional de Precios al Consumidor, se consideraron los diferentes porcentajes de incrementos desde diciembre de 2012 que se autorizó el último incremento de las tarifas, hasta septiembre de 2017, que fue de **41.06%**.

15.3.4. Tarifa que están dispuestos a pagar los usuarios del sistema.

Resultados arrojados por la encuesta aplicada a los usuarios \$0.00 de incremento que están dispuestos a pagar

TARIFAS

PASAJE	ACTUAL URBANOS	PROPUESTA URBANOS	INCREMENTO EN PESOS	PORCENTAJE AUMENTO
General	\$10.00	\$0.00	\$0.00	0.0%
Estudiantes, discapacitados y adulto mayor	\$5.00	\$0.00	\$0.00	0.0%

TARIFAS

15.3.5. Tarifa que están dispuestos a pagar los estudiantes, discapacitados y sociedad civil organizada.

Resultados arrojados por la encuesta aplicada \$0.00 de incremento que están dispuestos a pagar

TARIFAS

PASAJE	ACTUAL URBANOS	PROPUESTA URBANOS	INCREMENTO EN PESOS	PORCENTAJE AUMENTO
General	\$10.00	\$0.00	\$0.00	0.0%
Estudiantes, discapacitados y adulto mayor	\$5.00	\$0.00	\$0.00	0.0%

TARIFAS

FUENTE. Resultado análisis de los datos encuesta usuarios.

En la metodología utilizada para calcular el incremento de la tarifa con referencia a la disposición que tienen los usuarios, estudiantes, discapacitados y sociedad civil organizada de pagar un incremento en las tarifas se estableció en el estudio **LA MAYORÍA DE LOS USUARIOS, ESTUDIANTES, DISCAPACITADOS Y SOCIEDAD CIVIL ORGANIZADA NO ESTAN DISPUESTOS A PAGAR UN INCREMENTO.**

15.3.6. Tarifa resultante del análisis económico de los ingresos y gastos de los concesionarios, arrojados por el estudio técnico de las tarifas del sistema de transporte urbano y colectivo de los cabos. MÉTODO 1. COSTOS UNITARIOS.

Método Costos Unitarios	TARIFAS		INCREMENTO EN PESOS	PORCENTAJE AUMENTO
	ACTUAL URBANOS Y COLECTIVOS	PROPUESTA URBANOS Y COLECTIVOS		
PASAJE				
General	\$10.00	\$12.30	\$2.30	23.0%
Estudiantes, discapacitados y adulto mayor	\$5.00	\$6.15	\$1.15	23.0%

FUENTE. Elaboración propia datos económicos del mercado.

En este método de Costos Unitarios el aumento de la tarifa se estaría aplicando un **23.0% de incremento** en cada uno de los segmentos de la población al que va dirigido, tanto para el transporte urbano, como para el transporte colectivo.

15.3.7. Tarifa resultante del análisis económico de los ingresos y gastos de los concesionarios, arrojados por el estudio técnico de las tarifas del sistema de transporte urbano y colectivo de los cabos. MÉTODO 2. ANÁLISIS DE INGRESOS Y EGRESOS POR INCREMENTOS EN LOS PRECIOS DEL MERCADO DE BIENES Y SERVICIOS.

Método análisis de ingresos y egresos	TARIFAS		INCREMENTO EN PESOS	PORCENTAJE AUMENTO
	ACTUAL URBANOS Y COLECTIVOS	PROPUESTA URBANOS Y COLECTIVOS		
PASAJE				
General	\$10.00	\$13.97	\$3.97	39.65%
Estudiantes, discapacitados y adulto mayor	\$5.00	\$6.83	\$1.83	39.65%

FUENTE. Elaboración propia con datos económicos del mercado

Este método de Análisis de Ingresos y Egresos por Incrementos en los Precios del Mercado de Bienes y Servicios establece en su cálculo un incremento en la tarifa del **39.65%** en ambos servicios del sistema de transporte urbano y colectivo.

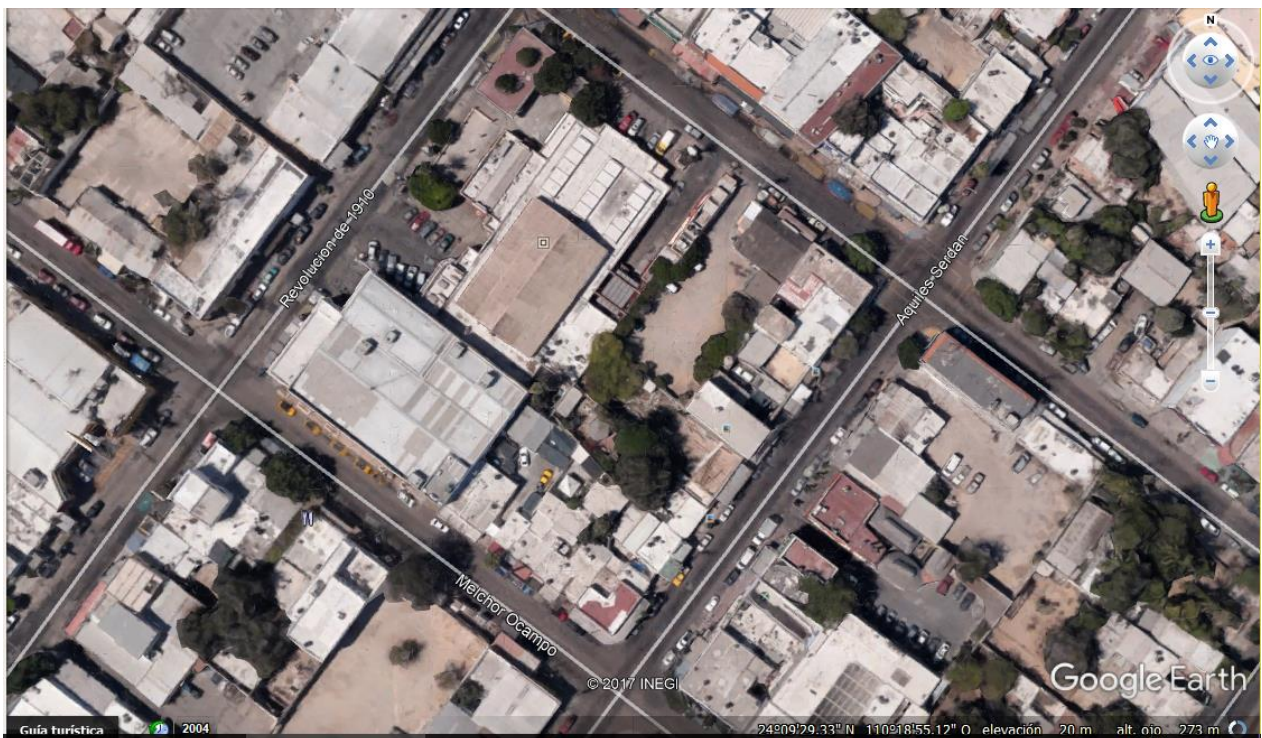
4. ANÁLISIS DE RUTAS, TIEMPOS DE DEMANDA DEL SERVICIO, FRECUENCIAS.

Dentro de los trabajos del estudio técnico está el análisis de las rutas, tiempos de demanda del servicio y su frecuencia se procedió al levantamiento de las frecuencias de las rutas, que a continuación se detallan, además en el USB que anexo se entregan los videos de las filmaciones de las rutas del sistema de transporte urbano y colectivo.

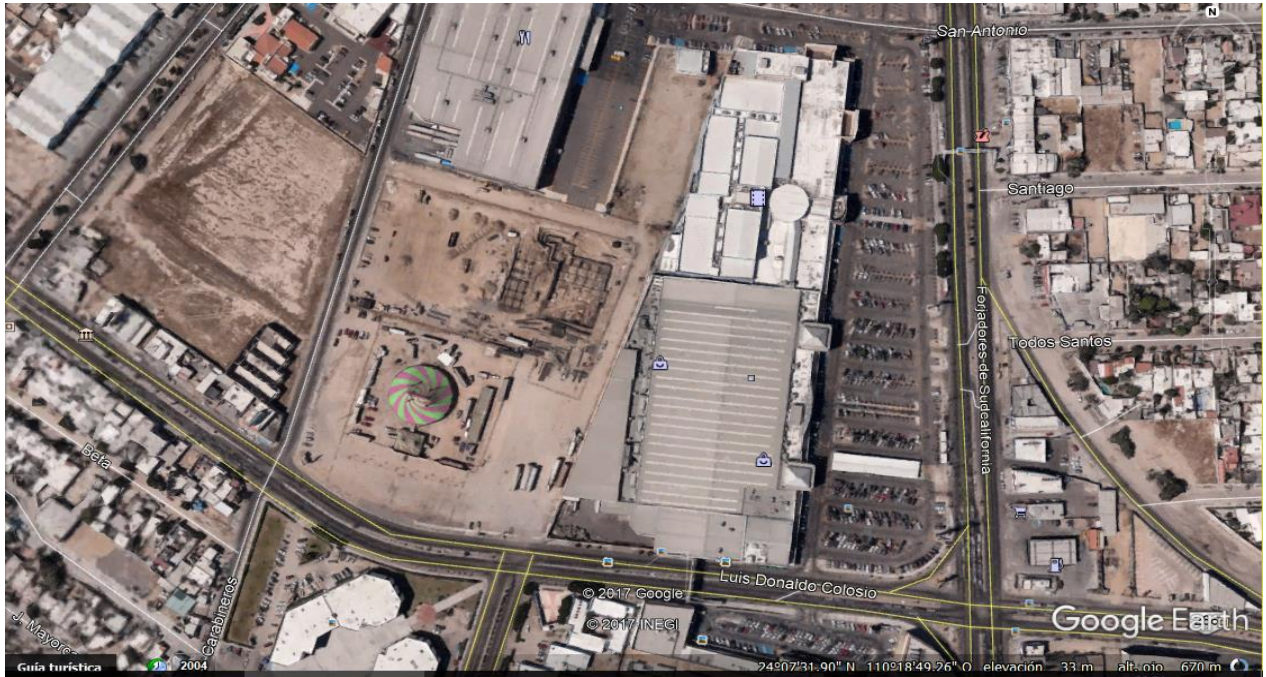
5. ZONA DE APLICACIÓN DEL ESTUDIO CON MAPEO; CIUDAD DE LA PAZ.

Se determino en el estudio realizar un mapeo de los diferentes puntos o paraderos de la población estudiada, para su ubicación micro y macro dentro de la aplicación de las encuestas a los usuarios del sistema de transporte urbano y colectivo de La Paz, Baja California Sur, que a continuación se detallan:

PARADEROS APLICACIÓN SONDEO DE OPINIÓN USUARIOS.



PARADEROS ZONA CENTRO



PARADEROS ZONA PLAZA LA PAZ SORIANA

6. ESQUEMAS DE FINANCIAMIENTO AUTOMOTRIZ.

La empresa MERCEDES-BENZ ofrece esquemas de financiamiento a los transportistas de la ciudad de La Paz, para la adquisición de unidades nuevas, con aire acondicionado tipo microbús y autobús que se presentan enseguida.



CABO SAN LUCAS, B. C. S 04 DE OCTUBRE DEL 2016

CARTA FACTURA

AQUIEN CORRESPONDA:

FOLIO: UA00002720

Por medio de la presente, hacemos constar sobre la venta de una unidad marca, **MERCEDES-BENZ** que efectuamos con los siguientes datos:

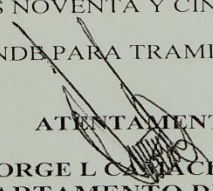
COMPRADOR: CORDINADO CB, S.A. DE C.V.
R.F.C: CCB160121NV1
DOMICILIO: ISLA MAGDALENA MANZANA 59 LOTE 14
COL. LOS CANGREJOS 1
CABO SAN LUCAS, B.C.S. C.P. 23473.
FECHA DE VENTA: 29 DE SEPTIEMBRE DEL 2016
MARCA: MERCEDES-BENZ
MODELO Y AÑO: MBO 1019/44, AÑO MODELO 2017
SERIE: 3MBAA1DM8HM059497
MOTOR: 924933C1101126
COLOR: BLANCO
TIPO: PASAJE
VALOR: 1'695,000.00 M.N.

(SON: UN MILLON SEISCIENTOS NOVENTA Y CINCO MIL PESOS 00/100 M.N.)

ESTE DOCUMENTOS SE EXTIENDE PARA TRAMITE DE PLACAS Y TENENCIAS CON VIGENCIA DE: TREINTA DIAS.

CAMIONES VENCE S.A DE C.V.
RFC: CVE-930225-KZ1
Av. de las Brisas # 5205
Col. Lomas del Pacifico
Cabo San Lucas, B.C.S., C.P. 23473
Tel. 172-50-24 y 25

ATENTAMENTE:


L.C.P. JORGE L. PACHICO QUEVEDO
DEPARTAMENTO DE VENTAS
Camiones Vence, S.A. de C.V.
Distribuidor Autorizado de las Marcas Mercedes Benz y Freightliner

Ave. Las Brisas No. 5205, Col. Lomas del Pacifico C.P. 23473 Cabo San Lucas, B.C.S. Tels. (624) 172-50-24 y 25
www.camionesvence.com



TABLA DE AMORTIZACIÓN

Cliente: COORDINADO DE ASOCIADOS Sociedad Anonima de Capital Variable
 Número de Cliente: 111500 Contrato:28249-CD Referencia :3109721483

Tipo de Operación		CD		Rentas en depósito		N/A	
		28249-CD				0.00	
Contrato		13.50%		Aportación extra capital		423,750.00	
Tasa Inicial		60		Comisión		1.50%	
Periodos		25.00%		Importe comisión s/IVA		19,068.75	
Enganche		1,695,000.00		Importe comisión c/IVA		22,119.75	
Capital		0.00					
Valor Final							
No.Pago	Saldo Capital	Capital	Interés	Pago	Iva Interés	Pago Total	Fecha
1	1,271,250.00	0.00	14,301.56	14,301.56	0.00	14,301.56	16-Ene-2017
2	1,271,250.00	15,297.75	14,301.56	29,599.32	0.00	29,599.32	16-Feb-2017
3	1,255,952.25	15,469.85	14,129.46	29,599.32	0.00	29,599.32	16-Mar-2017
4	1,240,482.38	15,643.89	13,955.43	29,599.32	0.00	29,599.32	16-Abr-2017
5	1,224,838.50	15,819.88	13,779.43	29,599.32	0.00	29,599.32	16-May-2017
6	1,209,018.63	15,997.86	13,601.46	29,599.32	0.00	29,599.32	16-Jun-2017
7	1,193,020.75	16,177.83	13,421.48	29,599.32	0.00	29,599.32	16-Jul-2017
8	1,176,842.88	16,359.83	13,239.48	29,599.32	0.00	29,599.32	16-Ago-2017
9	1,160,483.00	16,543.88	13,055.43	29,599.32	0.00	29,599.32	16-Sep-2017
10	1,143,939.13	16,730.00	12,869.32	29,599.32	0.00	29,599.32	16-Oct-2017
11	1,127,209.13	16,918.21	12,681.10	29,599.32	0.00	29,599.32	16-Nov-2017
12	1,110,290.88	17,108.54	12,490.77	29,599.32	0.00	29,599.32	16-Dic-2017
13	1,093,182.38	17,301.02	12,298.30	29,599.32	0.00	29,599.32	16-Ene-2018
14	1,075,881.38	17,495.65	12,103.67	29,599.32	0.00	29,599.32	16-Feb-2018
15	1,058,385.75	17,692.48	11,906.84	29,599.32	0.00	29,599.32	16-Mar-2018
16	1,040,693.25	17,891.52	11,707.80	29,599.32	0.00	29,599.32	16-Abr-2018
17	1,022,801.75	18,092.80	11,506.52	29,599.32	0.00	29,599.32	16-May-2018
18	1,004,708.94	18,296.34	11,302.98	29,599.32	0.00	29,599.32	16-Jun-2018
19	986,412.63	18,502.17	11,097.14	29,599.32	0.00	29,599.32	16-Jul-2018
20	967,910.44	18,710.32	10,888.99	29,599.32	0.00	29,599.32	16-Ago-2018
21	949,200.13	18,920.81	10,678.50	29,599.32	0.00	29,599.32	16-Sep-2018
22	930,279.31	19,133.67	10,465.64	29,599.32	0.00	29,599.32	16-Oct-2018
23	911,145.63	19,348.93	10,250.39	29,599.32	0.00	29,599.32	16-Nov-2018
24	891,796.69	19,566.60	10,032.71	29,599.32	0.00	29,599.32	16-Dic-2018
25	872,230.06	19,786.73	9,812.59	29,599.32	0.00	29,599.32	16-Ene-2019
26	852,443.31	20,009.33	9,589.99	29,599.32	0.00	29,599.32	16-Feb-2019
27	832,434.00	20,234.43	9,364.88	29,599.32	0.00	29,599.32	16-Mar-2019
28	812,199.56	20,462.07	9,137.25	29,599.32	0.00	29,599.32	16-Abr-2019
29	791,737.50	20,692.27	8,907.05	29,599.32	0.00	29,599.32	16-May-2019
30	771,045.25	20,925.06	8,674.26	29,599.32	0.00	29,599.32	16-Jun-2019
31	750,120.19	21,160.46	8,438.85	29,599.32	0.00	29,599.32	16-Jul-2019
32	728,959.75	21,398.52	8,200.80	29,599.32	0.00	29,599.32	16-Ago-2019
33	707,561.25	21,639.25	7,960.06	29,599.32	0.00	29,599.32	16-Sep-2019
34	685,922.00	21,882.69	7,716.62	29,599.32	0.00	29,599.32	16-Oct-2019
35	664,039.31	22,128.88	7,470.44	29,599.32	0.00	29,599.32	16-Nov-2019
36	641,910.44	22,377.82	7,221.49	29,599.32	0.00	29,599.32	16-Dic-2019
37	619,532.63	22,629.57	6,969.74	29,599.32	0.00	29,599.32	16-Ene-2020
38	596,903.06	22,884.16	6,715.16	29,599.32	0.00	29,599.32	16-Feb-2020
39	574,018.88	23,141.60	6,457.71	29,599.32	0.00	29,599.32	16-Mar-2020
40	550,877.25	23,401.95	6,197.37	29,599.32	0.00	29,599.32	16-Abr-2020
41	527,475.31	23,665.22	5,934.10	29,599.32	0.00	29,599.32	16-May-2020
42	503,810.09	23,931.45	5,667.86	29,599.32	0.00	29,599.32	16-Jun-2020
43	479,878.63	24,200.68	5,398.63	29,599.32	0.00	29,599.32	16-Jul-2020
44	455,677.94	24,472.94	5,126.38	29,599.32	0.00	29,599.32	16-Ago-2020
45	431,205.00	24,748.26	4,851.06	29,599.32	0.00	29,599.32	16-Sep-2020
46	406,456.75	25,026.68	4,572.64	29,599.32	0.00	29,599.32	16-Oct-2020
47	381,430.06	25,308.23	4,291.09	29,599.32	0.00	29,599.32	16-Nov-2020
48	356,121.84	25,592.95	4,006.37	29,599.32	0.00	29,599.32	16-Dic-2020
49	330,528.91	25,880.87	3,718.45	29,599.32	0.00	29,599.32	16-Ene-2021
50	304,648.03	26,172.03	3,427.29	29,599.32	0.00	29,599.32	16-Feb-2021
51	278,476.00	26,466.46	3,132.86	29,599.32	0.00	29,599.32	16-Mar-2021
52	252,009.53	26,764.21	2,835.11	29,599.32	0.00	29,599.32	16-Abr-2021
53	225,245.33	27,065.31	2,534.01	29,599.32	0.00	29,599.32	16-May-2021
54	198,180.02	27,369.79	2,229.53	29,599.32	0.00	29,599.32	16-Jun-2021
55	170,810.22	27,677.70	1,921.62	29,599.32	0.00	29,599.32	16-Jul-2021
56	143,132.52	27,989.08	1,610.24	29,599.32	0.00	29,599.32	16-Ago-2021
57	115,143.44	28,303.95	1,295.36	29,599.32	0.00	29,599.32	16-Sep-2021
58	86,839.48	28,622.37	976.94	29,599.32	0.00	29,599.32	16-Oct-2021
59	58,217.11	28,944.37	654.94	29,599.32	0.00	29,599.32	16-Nov-2021
60	29,272.74	29,272.81	326.50	29,599.32	0.00	29,599.32	16-Dic-2021
		1,271,250.00	489,411.23	1,760,661.23	0.00	1,760,661.23	



TABLA DE AMORTIZACIÓN

Cliente: CORDINADO CB SOCIEDAD ANONIMA DE CAPITAL VARIABLE
 Número de Cliente: 111607 Contrato:27962-CD Referencia :3109597431

Tipo de Operación	CD		N/A
Contrato	27962-CD	Rentas en depósito	0.00
Tasa Inicial	12.90%	Aportación extra capital	1,286,000.00
Periodos	60	Comisión	1.50%
Enganche	20.00%	Importe comisión s/IVA	77,160.00
Capital	6,430,000.00	Importe comisión c/IVA	89,505.60
Valor Final	0.00		

No. Pago	Saldo Capital	Capital	Interés	Pago	Iva Interés	Pago Total	Fecha
1	5,144,000.00	0.00	55,298.00	55,298.00	0.00	55,298.00	10-Dic-2016
2	5,144,000.00	62,892.93	55,298.00	118,190.93	0.00	118,190.93	10-Ene-2017
3	5,081,107.17	63,569.03	54,621.90	118,190.93	0.00	118,190.93	10-Feb-2017
4	5,017,538.25	64,252.39	53,938.53	118,190.93	0.00	118,190.93	10-Mar-2017
5	4,953,285.92	64,943.11	53,247.82	118,190.93	0.00	118,190.93	10-Abr-2017
6	4,888,342.81	65,641.24	52,549.69	118,190.93	0.00	118,190.93	10-May-2017
7	4,822,701.67	66,346.88	51,844.04	118,190.93	0.00	118,190.93	10-Jun-2017
8	4,756,354.85	67,060.12	51,130.81	118,190.93	0.00	118,190.93	10-Jul-2017
9	4,689,294.79	67,781.01	50,409.92	118,190.93	0.00	118,190.93	10-Ago-2017
10	4,621,513.69	68,509.66	49,681.27	118,190.93	0.00	118,190.93	10-Sep-2017
11	4,553,004.10	69,246.14	48,944.79	118,190.92	0.00	118,190.92	10-Oct-2017
12	4,483,758.03	69,990.53	48,200.39	118,190.93	0.00	118,190.93	10-Nov-2017
13	4,413,767.55	70,742.93	47,448.00	118,190.93	0.00	118,190.93	10-Dic-2017
14	4,343,024.59	71,503.41	46,687.51	118,190.93	0.00	118,190.93	10-Ene-2018
15	4,271,521.10	72,272.08	45,918.85	118,190.92	0.00	118,190.92	10-Feb-2018
16	4,199,248.97	73,049.00	45,141.92	118,190.93	0.00	118,190.93	10-Mar-2018
17	4,126,200.00	73,834.28	44,356.65	118,190.93	0.00	118,190.93	10-Abr-2018
18	4,052,365.76	74,628.00	43,562.93	118,190.93	0.00	118,190.93	10-May-2018
19	3,977,737.78	75,430.25	42,760.68	118,190.93	0.00	118,190.93	10-Jun-2018
20	3,902,307.51	76,241.12	41,949.81	118,190.93	0.00	118,190.93	10-Jul-2018
21	3,826,066.38	77,060.71	41,130.21	118,190.93	0.00	118,190.93	10-Ago-2018
22	3,749,005.63	77,889.12	40,301.81	118,190.92	0.00	118,190.92	10-Sep-2018
23	3,671,116.48	78,726.43	39,464.50	118,190.93	0.00	118,190.93	10-Oct-2018
24	3,592,390.09	79,572.73	38,618.20	118,190.93	0.00	118,190.93	10-Nov-2018
25	3,512,817.33	80,428.14	37,762.78	118,190.93	0.00	118,190.93	10-Dic-2018
26	3,432,389.10	81,292.74	36,898.18	118,190.92	0.00	118,190.92	10-Ene-2019
27	3,351,096.36	82,166.65	36,024.28	118,190.93	0.00	118,190.93	10-Feb-2019
28	3,268,929.72	83,049.93	35,140.99	118,190.93	0.00	118,190.93	10-Mar-2019
29	3,185,879.72	83,942.72	34,248.20	118,190.93	0.00	118,190.93	10-Abr-2019
30	3,101,936.98	84,845.11	33,345.82	118,190.93	0.00	118,190.93	10-May-2019
31	3,017,091.85	85,757.20	32,433.73	118,190.93	0.00	118,190.93	10-Jun-2019
32	2,931,334.68	86,679.08	31,511.84	118,190.93	0.00	118,190.93	10-Jul-2019
33	2,844,655.65	87,610.87	30,580.05	118,190.93	0.00	118,190.93	10-Ago-2019
34	2,757,044.79	88,552.69	29,638.24	118,190.93	0.00	118,190.93	10-Sep-2019
35	2,668,492.04	89,504.64	28,686.29	118,190.93	0.00	118,190.93	10-Oct-2019
36	2,578,987.37	90,466.80	27,724.12	118,190.93	0.00	118,190.93	10-Nov-2019
37	2,488,520.58	91,439.33	26,751.60	118,190.93	0.00	118,190.93	10-Dic-2019
38	2,397,081.20	92,422.30	25,768.63	118,190.93	0.00	118,190.93	10-Ene-2020
39	2,304,658.82	93,415.84	24,775.08	118,190.93	0.00	118,190.93	10-Feb-2020
40	2,211,242.98	94,420.05	23,770.87	118,190.93	0.00	118,190.93	10-Mar-2020
41	2,116,822.89	95,435.08	22,755.85	118,190.92	0.00	118,190.92	10-Abr-2020
42	2,021,387.75	96,461.01	21,729.91	118,190.93	0.00	118,190.93	10-May-2020
43	1,924,926.77	97,497.96	20,692.97	118,190.93	0.00	118,190.93	10-Jun-2020
44	1,827,428.80	98,546.06	19,644.87	118,190.93	0.00	118,190.93	10-Jul-2020
45	1,728,882.72	99,605.43	18,585.50	118,190.93	0.00	118,190.93	10-Ago-2020
46	1,629,277.30	100,676.20	17,514.73	118,190.93	0.00	118,190.93	10-Sep-2020
47	1,528,601.13	101,758.46	16,432.47	118,190.93	0.00	118,190.93	10-Oct-2020
48	1,426,842.67	102,852.36	15,338.57	118,190.93	0.00	118,190.93	10-Nov-2020
49	1,323,990.32	103,958.03	14,232.90	118,190.93	0.00	118,190.93	10-Dic-2020
50	1,220,032.29	105,075.57	13,115.36	118,190.93	0.00	118,190.93	10-Ene-2021
51	1,114,956.75	106,205.14	11,985.79	118,190.92	0.00	118,190.92	10-Feb-2021
52	1,008,751.58	107,346.84	10,844.08	118,190.93	0.00	118,190.93	10-Mar-2021
53	901,404.72	108,500.83	9,690.10	118,190.93	0.00	118,190.93	10-Abr-2021
54	792,903.91	109,667.20	8,523.73	118,190.93	0.00	118,190.93	10-May-2021
55	683,236.71	110,846.13	7,344.80	118,190.93	0.00	118,190.93	10-Jun-2021
56	572,390.57	112,037.72	6,153.20	118,190.93	0.00	118,190.93	10-Jul-2021
57	460,352.84	113,242.13	4,948.79	118,190.93	0.00	118,190.93	10-Ago-2021
58	347,110.70	114,459.47	3,731.45	118,190.93	0.00	118,190.93	10-Sep-2021
59	232,651.23	115,689.92	2,501.00	118,190.92	0.00	118,190.92	10-Oct-2021
60	116,961.30	116,961.23	1,229.70	118,190.93	0.00	118,190.93	10-Nov-2021
		5,144,000.00	1,884,562.69	7,028,562.69	0.00	7,028,562.69	



Camiones Zuyuki

ISIS ARADIA VIRUETTE ESCOBEDO.
RFC: VIEI901113RX3

La Paz Baja California Sur., 08 de septiembre de 2017.

EMPRESA: _____
DIRECCION: Conocido
COLONIA: _____ CIUDAD: La Paz BCS.
NOMBRE: Prof. Héctor Hirales. TEL. 6121872838

COTIZACION

No. CZ-HVS-701

A continuación sometemos a tu amable nuestra propuesta técnica y comercial de carrocería **NOVABUS** con las siguientes especificaciones en **Chasis CHEVROLET DE 3 ½ Alargado.**

CARACTERÍSTICAS:

1.0 ESTRUCTURA.

- Estructura en acero fosfatizado.
- Pisos en acero fosfatizado reticular y madera con resinas fenólicas.

2.0 LAMINACIONES.

- Laminación exterior en aluminio.
- Laminación interior Liner Panel (Glasliner).
- Frente, cofre y trasero en plástico reforzado.

3.0 DEFENSAS.

- Defensa delantera en plástico reforzado con estructura tubular.
- Defensa trasera en plástico reforzado con estructura tubular.

4.0 AISLAMIENTOS.

- Cofre interior en plástico reforzado, con aislamientos de calor.
- Poliuretano esperado en trasero y pared de fuego.
- Placas de poli estireno en costados.
- Pasta antirruido en la parte inferior del piso y faldillas.

5.0 CAJUELAS.

- Puerta 2 de servicio plegadizas.
- Cajuela porta batería de aluminio con chapa.
- Tapa para mantenimiento de motor y radiador.

6.0 VENTANILLAS Y PARABRISAS.

- Parabrisas curvos en dos piezas de cristal inastillable claro.
- Ventanillas doble corredizo superior GRIS PLUS tipo urbano con marco de aluminio.

7.0 EQUIPO EXTERIOR.

- Limpiaparabrisas izquierdo y derecho con chisguetero.



Misiones No. 160 Colonia. Pedregal del Cortes, C.P. 23018, La Paz Baja California Sur.

Teléfono: 01(612)1215391 E-mail: viruette@hotmail.com



Camiones Suzuki.

Distribuidor Autorizado en BCS.



¡¡¡ATENCIÓN TRANSPORTISTAS DE BCS!!!

Adquiera su Minibús **CHEVROLET 2018**
 SIN buro de crédito a partir de
 10 concesionarios.
 Enganche de 40%
 A 24 meses SIN intereses.







Costo de la unidad: \$990,000.00 M.N.

Enganche 40%: \$396,000.00 M.N.
 (Desglose de enganche)

A la firma del contrato: \$200,000.00 M.N.
 Entrega de la unidad: \$196,000.00 M.N.

Plazo de financiamiento: 24 meses.
Pago mensual: \$ 24,775.00



Para mayor información:
 Tel: (612) 1215391 Cel. (612) 1029120
 Email: viruette@hotmail.com
 La Paz B.C.S.

Vigencia: Hasta 30 de septiembre 2017.

6.1. Información colectiva de las agrupaciones sobreoferta y demanda.

Los transportistas comentan en su escrito que tienen desde el 7 de diciembre de 2012, sin recibir un solo aumento en las tarifas a la fecha de la entrega del oficio del día 5 de enero de 2017. Solicitan un urgente aumento de la tarifa, mencionan que están a punto de la quiebra, además el subsidio que se les da al estudiantado, a la tercera edad y discapacitado sin contar con el apoyo de un programa por parte de autoridades de gobierno para llevar un control de las credenciales de todos los usuarios se quieren el 50% de descuento sin considerar este sale del bolsillo del concesionario de su trabajo diario y que ya no les alcanza ni para operar, ni para la familia y tampoco para subsidio. Por otro lado, en los demás municipios del estado, ya tienen 2 años cobrando \$12.00, se había solicitado que se igualara cuando menos a \$12.50, debido a que la tarifa tenía un déficit de \$6.92, debido a que no se va ajustando anualmente según el último estudio socioeconómico debería valer hasta 2015 de \$16.92, para zona urbana, en aquel tiempo se solicitaba un aumento emergente de \$2.50.

Hoy se requiere según sus cálculos como sector de lo que necesitan es aplicar un costo real para operar en buenas condiciones con solvencia sería \$20.00. hoy se necesita mínimo de un ajuste emergente al aumento de la tarifa de \$5.00, cobrando pasaje general a \$15.00 solamente se aplicaría en este momento la justifica solamente el alto costo del combustible, ya que aplicando todos los índices nos da que el costo real es de \$17.71 y el concesionario está dando un subsidio del 70% al pasaje cobrando realmente una tarifa de \$6.50 por alto índice de credenciales patito. Los costos generales. Captación del pasaje, por la prestación del servicio, costo de operación, adquisición y depreciación de unidades, mantenimientos preventivos correctivos de las unidades, combustibles, refacciones, pólizas de seguros, comisiones prestaciones de operadores, gastos administrativos, gastos indirectos, actual aumento del 21% a hidrocarburos por el gobierno federal.

Es por ello se solicita:

1. Se elabore el dictamen de aumento de la tarifa de \$5.00 a costo de pasaje general \$10.00 a \$15.00 es una solicitud emergente esperamos una respuesta pronto.
2. Se cite a reunión de cabildo extraordinaria para tratar este único punto de aumento a la tarifa y se les invite.
3. Que se elabore un dictamen o acuerdo para que sin intervención de las autoridades se den los aumentos se prevé paulatinamente automáticamente a como vaya aumentando la gasolina y Diesel, esto ya aplica en Los Cabos.

Desde diciembre de 2012 a la fecha no se ha realizado una actualización a las tarifas del transporte público en su modalidad de transporte colectivo, o comúnmente denominadas peseras, de aquella fecha a la actual se ha registrado cambios importantes en las variables económicas que afectan el costo operativo de los concesionarios del transporte, tal es el caso del costo del Diesel, el pago a choferes y el costo de mantenimiento de las unidades. Por tal motivo los concesionarios solicitan la elaboración del presente calculo, en base al cual promoverán ante las autoridades del municipio de La Paz, un incremento en la tarifa que permita equilibrar lo más posible el impacto en su economía y sobre todo en la capacidad de mantener un servicio con la calidad y eficiencia que exigen los usuarios. Cabe destacar que el cálculo del incremento en la tarifa contenido de este documento se realiza sobre la misma base o modelo matemático que se usó en el anterior cambio autorizado a la misma por las autoridades municipales. Adicional al estudio y desde un enfoque de mejorar las bases del cálculo a futuro, se concluye con la propuesta de un nuevo modelo de cálculo y algunas recomendaciones para atender un mejor control de las variables que de alguna manera puede ser gestionadas por parte de los concesionarios.

Explicación de la formula.

La fórmula se conforma por 4 variables que, a juicio de un grupo representativo de los concesionarios del municipio de La Paz, son las de mayor impacto en el costo operativo de sus actividades, para ello a su vez se asignó una ponderación a cada variable en

función de la proporción que en promedio guardan estas variables en la totalidad de costos operativos de los concesionarios.

Variables del modelo:

S	crecimiento en pago de comisión a choferes de peseras.
D	crecimiento en precio del Diesel.
M	crecimiento en el costo de mantenimiento.
I	crecimiento en el INPC.

Ponderación de cada variable:

S	42.51%
D	36.04%
M	20.05%
I	1.40%

Formula:

Factor de incremento = $(42.50 (s) + 36.04 (D) + 20.05 (M) + 1.4 (I) - 100)$

Detalle de las variables.

a) Crecimiento en porcentaje de comisión a choferes de los peseros.

Para determinar el crecimiento en la cantidad que se paga a los choferes como contraprestación de sus servicios, se lleva a cabo un cálculo somero por parte de los concesionarios, quienes parten de la base diaria de la captación total del pasaje cobrado, menos el gasto diario que se paga en la compra de combustible y al resultado le aplican un porcentaje que va desde un 20% a un 30%, según el criterio del concesionario. El crecimiento en el pago de comisiones ha sido de un 45% promedio entre un muestro realizado entre concesionarios, sin embargo, existe una merma por ingresos no reportados por parte del chofer que se estima que ha crecido en un 30% aproximadamente, por lo que el crecimiento total de esta variable es por un aproximado de 75%. Cabe destacar que no se mencionan datos precisos de las fuentes, dada la confidencialidad que se respeta hacia los concesionarios que accedieron a brindar su información para los presentes cálculos.

b) Crecimiento en precio del Diesel.

Esta variable es una de las que refleja el mayor impacto en los costos de operación, dado el crecimiento decretado para el 2017, por el gobierno federal. Investigando los datos históricos de la venta del Diesel, según cifras de PEMEX, se tiene que, a enero del 2011, el costo de este combustible era de \$9.12 por litro y en enero de 2017 de \$17.07, lo cual implicó un crecimiento del 87%.

c) Crecimiento en el costo de mantenimiento de las unidades.

La mayoría de los concesionarios cuentan con vehículos importados, cuyos modelos son del año 1991 en promedio y dado el número de recorridos, las condiciones viales y las formas de manejo de los choferes, esta variable representa también un costo importante para los concesionarios. La mayoría de las piezas de repuestos tienen que importarse de los Estados Unidos de Norteamérica, por lo que las recientes variaciones en el tipo de cambio han afectado de manera importante este costo, así mismo la mano de obra que se paga a talleres mecánicos o auto pago que generan porque muchas de las veces los propios concesionarios tienen que invertir su tiempo en estos servicios, lo anterior considerando que la antigüedad de los vehículos exige una mayor frecuencia de mantenimientos correctivos sobre todo. Tan solo el tipo de cambio de 2011 a 2017 tuvo una variación del 67%, aunado al incremento en los gastos de mano de obra y de los servicios correctivos, este costo se ha incrementado considerablemente.

d) Crecimiento en el INPC.

El Índice Nacional de Precios al Consumidor tuvo un crecimiento del 21% de enero de 2011 a diciembre de 2016, esta variable considera la afectación que el concesionario tiene en su capacidad adquisitiva en general, es decir tanto en su ámbito de negocio como personal.

Nuevas tarifas propuestas por las agrupaciones de transportistas.

Aplicando el factor de incremento a la tarifa actual de \$10.00 por pasaje normal, se determina un crecimiento a \$17.71, el cual se sugiere para las rutas de la ciudad de La Paz, Centenario y Fraccionamiento Calafia, lo anterior se resume en un incremento de \$7.71 a la tarifa vigente.

7. Conclusión del estudio técnico para el sistema tarifario.

Como conclusión del Estudio Técnico de Transporte de Tarifas de la ciudad de La Paz, en primer lugar se tiene que destacar que las unidades vehiculares con las que cuenta el sistema de transporte Urbano, Colectivo y Suburbano no corresponden a la calidad y eficiencia que se debería de prestar ante una tarifa de \$10.00 y de \$5.00, en donde es prácticamente nula la reinversión de sus utilidades en el mejoramiento de las unidades, como se observó en el análisis del monitoreo de las rutas que se realizó durante 522 vueltas, se puede obtener una media aritmética de ingresos por vuelta de \$323.88, que da un ingreso promedio al día de \$2,591.03 en temporada baja, tenemos 165 días (sábados, domingos, días inhábiles, vacaciones escolares), y se tienen 200 días de temporada alta (año escolar, días hábiles), el ingreso calculado da un promedio de \$777.31 por vuelta es calculado de 8 vueltas en horas pico y no pico, normalmente se realizan de 3 a 4 vueltas en horas pico, se calculó el promedio de las 7 u 8 vueltas que dan las unidades en el día, en promedio los ingresos por unidad en temporada baja en los 165 días es de \$427,520.69 y en la temporada alta en promedio \$518,206.90 por unidad, le sumamos un 30% adicionales a sus ingresos diarios por unidad en la temporada alta al no realizar los trabajos del estudio técnico dentro del periodo escolar, lo que nos da, un ingreso promedio por unidad de \$779.31 adicionales, es decir al día **LA MEDIA ARITMÉTICA DE INGRESOS** en los monitoreos es de \$3,368.34, lo que genera un ingreso al día entre las 332 unidades de \$1,118,290.48 y al año un ingreso total de \$408,176,026.21, sin descontar los gastos relativos, que de acuerdo a la información recabada los márgenes de ganancia por unidad están en un promedio diario de \$800.00 a \$1,500.00.

MFT Transporte, recomienda que **NO SE REALICE NINGÚN AJUSTE EN EL SISTEMA TARIFARIO** del transporte Urbano y Colectivo de La Paz, lo que se debe realizar primero antes de pensar en un alza de las tarifas, los transportistas deben de constituirse en empresas, establecer mayores controles de sus ingresos (el día de hoy en el caso del transporte colectivo es nulo), se deben realizar un reordenamiento de las rutas por parte de las autoridades municipales de transporte, y la Dirección de Transporte del Gobierno del Estado, debe de suspender la circulación a las unidades que no garanticen la seguridad mínima de los usuarios del sistema de transporte urbano, colectivo

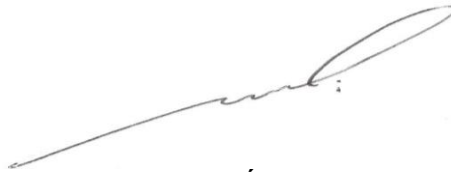
y suburbano de la ciudad de La Paz, finalmente una vez que se cumplan dichas condiciones se puede establecer una tarifa más apegada a la realidad del transporte, al obtener rutas más eficientes, vehículos más cómodos y ahorradores de combustible, mejor prestación del servicio, con incrementos en las tarifas según el Índice Nacional de Precios al Consumidor, como un indicador externo y no manipulable por ninguna de las partes del sector gubernamental y de transporte.

Finalmente, se considera por parte de la empresa **MFT Transporte**, haber tomado en cuenta prácticamente a todos los sectores que intervienen en el transporte de pasaje Urbano, Sub urbano y Colectivo en La Paz.

Sin otro particular, nos despedimos de Ustedes, reiterando nuestro reconocimiento a su labor.



ATENTAMENTE



DR. GUILLERMO SÁNCHEZ FLORES
Lic. En C.P. y A.P.

Lic. En Derecho Burocrático

Maestría en Liderazgo y Mercadotecnia Empresarial

Doctorado Internacional en C.P. y Sociales

Doctorado en la Búsqueda de la Ciencia del Derecho, la Política y la Comunicación

guillermotransporte@hotmail.com

CEL. 612 13 10073

Responsable de la elaboración del Estudio Técnico de Tarifas del Sistema de Transporte Urbano, Sub Urbano y Colectivo de LA PAZ, B.C.S., año 2017.