

I. DATOS GENERALES DE IDENTIFICACIÓN

1. Sujeto Obligado: *(Dependencia, organismo o entidad)*

Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad

2. Unidad administrativa responsable de la Propuesta: *(Nombre oficial)*

Subsecretaría de Movilidad

3. Persona responsable de la Propuesta Regulatoria:

Nombre completo: Lic. Blanca Ballesteros Uribe

Cargo: Subsecretaria de Movilidad

Correo:
blanca.ballesteros.semov@gmail.com

Teléfono: 312 316 2000 Ext. 51070

4. Enlace de Simplificación y Digitalización:

Nombre completo: Mtra. en Arq. Rita Claudia Palos Robles

Cargo: Dir. Gral. de Regulación y Ordenamiento Urbano

Correo:
dgrou.seidum.ordenamiento@gmail.com

Teléfono: 312 313 0150

5. Tipo de Regulación:

<input type="checkbox"/>	Ley	<input type="checkbox"/>	Reglamento	<input type="checkbox"/>	Decreto
<input type="checkbox"/>	Acuerdo	<input checked="" type="checkbox"/>	Lineamientos: Norma Técnica	<input type="checkbox"/>	Otro:

6. Nombre preliminar de la Propuesta Regulatoria:

Norma Técnica de Puntos de Parada para el Servicio de Transporte Público Colectivo del Estado de Colima

7. Fecha estimada de publicación en el Medio de Difusión Oficial:



06 de Marzo de 2026

II. FUNDAMENTO JURÍDICO DE LA PROPUESTA REGULATORIA

8. Fundamento legal y competencial para emitir la regulación: *(Indique de manera expresa: Constitución, Leyes, Reglamentos, Artículos, fracciones e incisos específicos). Ejemplo: Artículo XX de la Ley _____; Artículo XX del Reglamento _____.*

- Artículo 25 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (reconoce la rectoría del Estado en el desarrollo nacional y la obligación de promover condiciones que favorezcan el desarrollo económico y social, lo que comprende la planeación, regulación y provisión de infraestructura estratégica para la movilidad y el transporte público).

Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima:

- **Artículo 2, numeral 1, fracciones I a VI**, que reconoce el derecho a la movilidad y sus principios rectores (calidad, seguridad, accesibilidad, eficiencia y sostenibilidad).
- **Artículo 3, numeral 1, fracciones I a XIII**, que obliga a las autoridades en materia de movilidad a garantizar que los puntos de parada cuenten con condiciones adecuadas de acceso, seguridad y uso.
- **Artículo 6, numerales 1 y 2, fracción V**, que establece que el Sistema de Movilidad se integra por infraestructura y servicios de transporte, cuya planeación debe priorizar a la persona usuaria.
- **Artículo 13, numeral 1, fracción XL**, que reconoce a los puntos de parada como accesorios del servicio de transporte público colectivo, sujetos a autorización de la autoridad competente.
- **Artículo 17, numeral 1, fracción IV y VI**, que faculta a la autoridad estatal en materia de movilidad para emitir criterios y lineamientos en infraestructura vial y transporte público.
- **Artículos 92, fracción X; 105, fracción V; 106, numeral 2; y 112**, que reconocen a los puntos de parada como equipamiento e infraestructura para la movilidad,



cuya determinación y autorización corresponde a la autoridad estatal en coordinación con los municipios.

Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Colima:

- **Artículos 107, fracción XII; 213, fracción V; y 217, fracción III**, que reconocen la movilidad, accesibilidad y la infraestructura del transporte público como asuntos de interés público y parte de las acciones de urbanización.

Ley sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad en el Estado de Colima:

- **Artículos 13 y 31, fracción II**, que obligan a garantizar accesibilidad, inclusión y condiciones de seguridad y funcionalidad en la infraestructura del transporte público, facultando a la SEIDUM para emitir normas técnicas en la materia.

Normatividad técnica de referencia:

- **Manual de Señalización Vial y Dispositivos de Seguridad de la SICT**, aplicable como referencia para el señalamiento de los puntos de parada del transporte público.

III. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA PÚBLICO

9. Problemática que se pretende atender:

a) Situación actual: *Explique brevemente la situación actual que se considera problemática. Guía de apoyo: ¿Qué ocurre actualmente?, ¿Qué trámite, proceso o situación genera la problemática?, ¿Desde cuándo se presenta?*

Actualmente, en el Estado de Colima no existe un marco técnico homogéneo y vinculante que establezca criterios claros, uniformes y mínimos para el diseño, localización, autorización, modificación, cancelación y evaluación de los puntos de parada del transporte público colectivo.



En la práctica, la ubicación e instalación de puntos de parada se ha realizado de manera heterogénea y casuística, con base en criterios no estandarizados, decisiones aisladas o condiciones particulares de cada intervención urbana, lo que ha generado: Inconsistencias en el diseño y equipamiento de los puntos de parada; Riesgos para la seguridad vial y peatonal, por ubicaciones inadecuadas o carencia de criterios mínimos de accesibilidad; Falta de certeza técnica y operativa para autoridades, municipios, concesionarios y desarrolladores urbanos; Ausencia de criterios objetivos de oferta y demanda que orienten la planeación de la infraestructura de transporte público.

Esta situación se presenta de manera estructural desde la ausencia de una norma técnica especializada en la materia, lo que ha dificultado la planeación integral del sistema de movilidad y la coordinación entre autoridades estatales, municipales y actores privados involucrados en el desarrollo urbano y la prestación del servicio de transporte público.

b) Consecuencias de no intervenir: *Describe qué efectos negativos continuarían o se agravarían si la autoridad no adopta ninguna medida regulatoria. Guía de apoyo: ¿Qué pasaría si no se emite la regulación?, ¿Se mantendrían retrasos, costos, riesgos o afectaciones?, ¿Aumentaría el problema con el tiempo?*

De no emitirse la Norma Técnica de Puntos de Parada para el Servicio de Transporte Público Colectivo del Estado de Colima, se mantendrían y, en su caso, se agravarían las siguientes problemáticas:

- Persistencia de criterios heterogéneos y discrecionales en la ubicación, diseño e intervención de los puntos de parada, generando decisiones no uniformes entre municipios, autoridades y actores involucrados.
- Incremento de riesgos para la seguridad vial y peatonal, derivado de puntos de parada mal ubicados, con condiciones deficientes de accesibilidad, iluminación, señalización o integración al entorno urbano.
- Afectaciones a la calidad del servicio de transporte público, al no contar con infraestructura adecuada que garantice condiciones mínimas de seguridad, comodidad y funcionalidad para las personas usuarias.
- Mayor incertidumbre jurídica y técnica para concesionarios, desarrolladores urbanos y autoridades municipales, al no existir parámetros claros y estandarizados que orienten la planeación y autorización de puntos de parada.
- Desarticulación del sistema de movilidad y falta de coherencia entre el crecimiento urbano y la infraestructura del transporte público, lo que puede



generar mayores costos de corrección, reubicación o adecuación futura de la infraestructura.

En la medida en que el crecimiento urbano y la demanda de movilidad continúan, la ausencia de una norma técnica especializada tendería a profundizar los problemas existentes, incrementando los costos de intervención posterior, los riesgos para la seguridad de las personas usuarias y la ineficiencia operativa del sistema de transporte público colectivo.

c) Personas o sectores afectados: *Identifique a quiénes afecta directamente la problemática. Guía de apoyo: personas físicas, empresas o unidades económicas, sectores específicos (ej. comercio, servicios, industria, ciudadanía en general)*

La problemática asociada a la ausencia de criterios técnicos homogéneos para la planeación, diseño y operación de los puntos de parada del transporte público colectivo **afecta de manera directa** a los siguientes grupos y sectores:

- **Personas usuarias del transporte público colectivo**, quienes enfrentan riesgos en su seguridad, accesibilidad y comodidad al utilizar puntos de parada con condiciones inadecuadas o desiguales.
- **Personas peatonas y ciclistas**, particularmente en zonas donde los puntos de parada no se encuentran integrados adecuadamente al entorno vial y peatonal, incrementando el riesgo de incidentes.
- **Personas con discapacidad y grupos en situación de vulnerabilidad**, al no contar de manera sistemática con infraestructura accesible e incluyente en los puntos de parada.
- **Concesionarios y operadores del transporte público**, quienes enfrentan incertidumbre técnica y operativa por la falta de lineamientos claros para la localización y adecuación de puntos de parada.
- **Desarrolladores urbanos y unidades económicas**, que requieren criterios técnicos definidos para la planeación de proyectos que interactúan con la infraestructura de movilidad.
- **Autoridades estatales y municipales**, que actualmente carecen de un referente técnico uniforme para la toma de decisiones en materia de puntos de parada e infraestructura de transporte público.



d) Justificación como problema público: *Explique brevemente por qué la problemática requiere intervención de la autoridad y no puede resolverse únicamente por mecanismos privados o voluntarios. Guía de apoyo: ¿Se afectan derechos, servicios públicos o el interés general?, ¿Existe una obligación legal de la autoridad para intervenir?*

La problemática identificada constituye un **problema público** que requiere intervención de la autoridad, ya que incide directamente en el **derecho a la movilidad**, en la **prestación de un servicio público esencial** (transporte público colectivo) y en la **seguridad vial, accesibilidad y calidad del espacio público**, los cuales son ámbitos de competencia y responsabilidad del Estado.

La planeación, localización y diseño de los puntos de parada del transporte público no puede quedar sujeta exclusivamente a **mecanismos privados, decisiones voluntarias o acuerdos aislados**, dado que se trata de **infraestructura instalada en el espacio público**, que impacta a la ciudadanía en general y forma parte del sistema de movilidad del Estado. La ausencia de reglas técnicas uniformes genera externalidades negativas (riesgos, ineficiencias, afectaciones a la seguridad y accesibilidad) que **no pueden ser corregidas adecuadamente por el mercado o por la autorregulación de los actores involucrados**.

Asimismo, existe una **obligación legal expresa de la autoridad estatal en materia de movilidad e infraestructura** para regular, planear y coordinar la infraestructura del transporte público colectivo, garantizar condiciones de accesibilidad para todas las personas —en particular para personas con discapacidad— y asegurar la prestación del servicio bajo principios de seguridad, calidad y eficiencia. En este sentido, la emisión de la Norma Técnica responde al **interés general**, al cumplimiento del marco jurídico aplicable y a la necesidad de asegurar condiciones mínimas homogéneas en la infraestructura del sistema de movilidad del Estado de Colima.

e) Magnitud del problema: *Indique, cuando sea posible, la dimensión o alcance del problema. Guía de apoyo: Número aproximado de personas o empresas afectadas, Frecuencia con la que ocurre, Impacto económico, social o administrativo estimado (Si no se cuenta con datos exactos, describa de manera cualitativa)*

La problemática tiene un **alcance estructural y de carácter general** en el territorio del Estado de Colima, al incidir en la **totalidad de los puntos de parada del transporte público colectivo existentes y de nueva creación**, así como en las intervenciones urbanas que interactúan con la infraestructura de movilidad.



De manera cualitativa, su magnitud se refleja en:

- **Afectación cotidiana a un número significativo de personas usuarias del transporte público colectivo**, al tratarse de un servicio de uso diario para amplios sectores de la población, particularmente personas trabajadoras, estudiantes y grupos en situación de vulnerabilidad.
- **Impacto recurrente en el entorno urbano y vial**, ya que la ubicación inadecuada de puntos de parada influye en la seguridad vial, la accesibilidad peatonal y la operación del tránsito en múltiples zonas urbanas y metropolitanas del Estado.
- **Efectos económicos indirectos**, derivados de ineficiencias operativas del transporte público por la falta de una regulación, mayores tiempos de traslado, posibles costos por adecuaciones posteriores de infraestructura y riesgos de siniestros viales.
- **Carga administrativa adicional para las autoridades estatales y municipales**, al tener que resolver de manera casuística y no estandarizada solicitudes de instalación, modificación o cancelación de puntos de parada, lo que genera criterios dispares y retrabajos institucionales.

En la medida en que el crecimiento urbano y la demanda de movilidad continúan, **la magnitud del problema tiende a incrementarse con el tiempo**, ampliando sus impactos sociales, urbanos y administrativos si no se establecen criterios técnicos homogéneos mediante una intervención regulatoria.

IV. OBJETIVOS DE LA INTERVENCIÓN REGULATORIA

10. Objetivo general: *(En una frase clara y medible)*

Establecer **criterios técnicos homogéneos, claros y de observancia general** para la **planeación, diseño, localización, evaluación, instalación, modificación y cancelación de los puntos de parada del transporte público colectivo en el Estado de Colima**, a fin de **mejorar la seguridad vial, accesibilidad, calidad, funcionalidad e integración urbana** de esta infraestructura, garantizando condiciones mínimas para la prestación eficiente del servicio de transporte público y la protección del derecho a la movilidad de las personas usuarias.



11. Objetivos específicos:

- **Homologar criterios técnicos** para el diseño y localización de los puntos de parada del transporte público colectivo en el Estado de Colima, evitando decisiones discrecionales o heterogéneas entre autoridades y municipios.
- **Mejorar las condiciones de seguridad vial y peatonal** en el entorno de los puntos de parada, reduciendo riesgos de accidentes y conflictos entre los distintos modos de transporte.
- **Garantizar condiciones mínimas de accesibilidad universal**, particularmente para personas con discapacidad y grupos en situación de vulnerabilidad, en la infraestructura asociada a los puntos de parada.
- **Fortalecer la calidad y funcionalidad de la infraestructura del transporte público**, asegurando que los puntos de parada cuenten con condiciones adecuadas de comodidad, señalización e integración al entorno urbano.
- **Incorporar criterios de planeación basados en oferta y demanda**, que permitan ubicar y dimensionar los puntos de parada de manera más eficiente conforme a las necesidades reales de movilidad.
- **Facilitar la coordinación interinstitucional** entre la autoridad estatal, los municipios y otros actores involucrados en el desarrollo urbano y la movilidad, mediante un marco técnico común de referencia.
- **Otorgar certeza técnica y jurídica** a concesionarios, desarrolladores urbanos y autoridades municipales respecto de los criterios aplicables para la instalación, modificación o cancelación de puntos de parada.
- **Prevenir costos de corrección posteriores** derivados de infraestructura mal ubicada o diseñada, mediante la aplicación de lineamientos técnicos desde la etapa de planeación.
- **Promover la integración del transporte público con otros modos de movilidad**, favoreciendo la intermodalidad y el uso eficiente del espacio público.
- **Contribuir a la mejora continua del sistema de movilidad urbana**, alineando la infraestructura de puntos de parada con los principios de movilidad sustentable, seguridad y calidad del servicio.

V. ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

12. Alternativas consideradas para atender la problemática:

Alternativa	(Descripción, ventajas, desventajas, motivo de descarte)
Regulatoria	<p>Emisión de la Norma Técnica de Puntos de Parada para el Servicio de Transporte Público Colectivo del Estado de Colima, que establece criterios técnicos homogéneos de observancia general para la planeación, diseño, localización, evaluación, instalación, modificación y cancelación de puntos de parada.</p> <p>Ventajas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Genera certeza técnica y jurídica. • Homologa criterios técnicos entre autoridades estatales y municipales. • Mejora la seguridad vial, accesibilidad y calidad de la infraestructura. • Fortalece la planeación del sistema de movilidad con base en criterios técnicos de oferta y demanda. <p>Desventajas: Requiere esfuerzos iniciales de difusión, capacitación y adaptación institucional.</p> <p>Motivo de elección: Es la alternativa más eficaz para atender de manera estructural el problema, al establecer reglas técnicas claras, obligatorias y uniformes para todos los actores involucrados.</p>
No regulatoria	<p>Elaboración de guías, manuales o recomendaciones de carácter orientativo para el diseño y ubicación de puntos de parada, sin fuerza obligatoria.</p> <p>Ventajas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Menor carga formal de implementación. • Flexibilidad para los actores involucrados. <p>Desventajas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Carácter no vinculante, lo que limita su cumplimiento.

Alternativa	(Descripción, ventajas, desventajas, motivo de descarte)
	<ul style="list-style-type: none"> No corrige la heterogeneidad de criterios ni reduce la discrecionalidad. No garantiza condiciones mínimas de seguridad, accesibilidad y calidad. <p>Motivo de descarte: Resulta insuficiente para resolver el problema estructural, al no asegurar la aplicación homogénea de criterios técnicos en todo el territorio estatal.</p>
Mejora administrativa	<p>Implementación de criterios técnicos únicamente a través de acuerdos internos, capacitaciones o prácticas administrativas de la autoridad, sin emitir una norma técnica de observancia general.</p> <p>Ventajas:</p> <ul style="list-style-type: none"> Implementación relativamente rápida al interior de la administración pública. Mejora la operación interna de la autoridad estatal. <p>Desventajas:</p> <ul style="list-style-type: none"> No vincula formalmente a municipios, desarrolladores ni concesionarios. Mantiene la dispersión de criterios entre actores externos. Limita el alcance territorial y la efectividad de la intervención. <p>Motivo de descarte: No resuelve de manera integral el problema, ya que la infraestructura de puntos de parada involucra a múltiples actores fuera del ámbito interno de la autoridad estatal.</p>
No intervención	<p>Mantener el estado actual sin emitir ninguna disposición técnica adicional.</p> <p>Ventajas:</p> <ul style="list-style-type: none"> No genera costos inmediatos de implementación. <p>Desventajas:</p>

Alternativa	(Descripción, ventajas, desventajas, motivo de descarte)
	<ul style="list-style-type: none"> • Persisten riesgos a la seguridad vial y a la accesibilidad. • Continúa la heterogeneidad de criterios y la incertidumbre técnica. • Se agravan las afectaciones al servicio de transporte público y al entorno urbano conforme aumenta la demanda de movilidad. <p>Motivo de descarte: La no intervención profundiza la problemática existente y genera mayores costos sociales, urbanos y administrativos en el mediano y largo plazo.</p>

13. Justificación de la alternativa seleccionada: *(Explique por qué la Propuesta Regulatoria es la mejor opción).*

La emisión de la **Norma Técnica de Puntos de Parada para el Servicio de Transporte Público Colectivo del Estado de Colima** constituye la **mejor alternativa** para atender de manera estructural la problemática identificada, ya que permite **establecer criterios técnicos homogéneos, claros y de observancia general** para la planeación, diseño, localización e intervención de los puntos de parada en todo el territorio estatal.

A diferencia de alternativas no regulatorias o de ajustes administrativos internos, la Norma Técnica **garantiza certeza técnica y jurídica** para las autoridades estatales y municipales, concesionarios, desarrolladores urbanos y demás actores involucrados, reduce la discrecionalidad en la toma de decisiones y **asegura condiciones mínimas de seguridad, accesibilidad y calidad de la infraestructura**, en beneficio directo de las personas usuarias del transporte público colectivo.

Asimismo, la alternativa seleccionada es **proporcional y adecuada al problema público identificado**, al tratarse de una regulación de carácter técnico que no introduce nuevas cargas administrativas injustificadas, sino que **ordena, homologa y estandariza prácticas ya existentes**, contribuyendo a la mejora de la planeación urbana, la eficiencia del sistema de movilidad y la protección del derecho a la movilidad en el Estado de Colima.

VI. IDENTIFICACIÓN DE TRÁMITES Y COSTOS BUROCRÁTICOS

14. Trámites o servicios creados o modificados

Nombre del trámite	Nuevo / Modificado	Sujetos obligados	Autoridad responsable
Solicitud de instalación de puntos de parada	Nuevo	Concesionarios del transporte público; autoridades municipales; desarrolladores urbanos, instituciones y personas interesadas.	Subsecretaría de Movilidad (SUBSEMOV)
Solicitud de modificación o reubicación de puntos de parada	Nuevo	Concesionarios del transporte público; autoridades municipales; desarrolladores urbanos, instituciones y personas interesadas.	Subsecretaría de Movilidad (SUBSEMOV)
Solicitud de cancelación de puntos de parada	Nuevo	Concesionarios del transporte público; autoridades municipales; desarrolladores urbanos, instituciones y personas interesadas.	Subsecretaría de Movilidad (SUBSEMOV)
Solicitud de permiso para la explotación de la infraestructura de puntos de parada	Nuevo	Personas físicas o morales interesadas en la explotación de infraestructura/mobiliario urbano.	Subsecretaría de Movilidad (SUBSEMOV)

15. Identificación de costos burocráticos.

Describe los costos que deberán asumir las personas:

Tiempo	Las personas solicitantes (concesionarios, desarrolladores urbanos, personas físicas, morales o instituciones) deberán destinar tiempo para la preparación de solicitudes , integración de expedientes técnicos (estudios de oferta y demanda, planos, fichas técnicas),
--------	---

	atención de prevenciones y seguimiento del trámite ante la autoridad competente.
Dinero	Podrán generarse costos asociados a la elaboración de estudios técnicos , levantamientos de campo, proyectos ejecutivos, adecuaciones de diseño y, en su caso, contratación de servicios profesionales para el cumplimiento de los criterios técnicos establecidos en la Norma. No se prevén derechos o pagos adicionales distintos a los que, en su caso, establezcan las disposiciones fiscales aplicables.
Traslados	Las personas solicitantes podrán incurrir en traslados a las oficinas de la autoridad competente para la presentación de solicitudes, entrega de documentación, atención de requerimientos o notificación de resoluciones, particularmente en los casos en que el trámite no se realice de manera totalmente digital.
Requisitos	Se deberán cumplir requisitos técnicos y administrativos para la instalación, modificación, reubicación o cancelación de puntos de parada, tales como la presentación de información técnica, cumplimiento de tipologías, fichas técnicas y criterios de diseño establecidos en la Norma.
Documentación	Las personas deberán integrar y presentar documentación técnica y administrativa (formatos de solicitud, planos, memorias técnicas, estudios de oferta y demanda, fotografías, croquis u otros documentos que establezca la regulación), lo que implica un esfuerzo adicional de preparación y sistematización de información.
Otro	En su caso, podrán generarse costos indirectos de adecuación o ajuste de proyectos para cumplir con los criterios técnicos de la Norma (reubicación de elementos de mobiliario urbano, adecuación de banquetas, señalización, etc.), así como costos derivados de la espera de resolución administrativa (costos de oportunidad por diferimiento de obras o intervenciones).

16. Estimación del costo burocrático

NOTA: La siguiente es una **estimación referencial** basada en la Metodología de Costeo Estándar (SCM), utilizando supuestos conservadores de tiempo, perfil del solicitante y

costos de mercado observables públicamente. Los montos pueden variar según la complejidad del caso y el perfil del solicitante.

Estimación del costo burocrático (personas solicitantes – SCM)

Metodología utilizada

Se aplica el **Standard Cost Model (SCM)**:

Costo = Tiempo invertido × Costo por hora del perfil que realiza el trámite + Costos directos asociados (documentación/estudios).

Perfil considerado: Persona moral (concesionario o desarrollador urbano) que contrata apoyo técnico básico (ingeniero/arquitecto) para integrar expediente.

a) Valor de la hora de trabajo

Salario promedio de profesionistas técnicos en México: De acuerdo con **INEGI (ENOE)** y portales de mercado laboral como **Talent.com / Indeed**, el salario promedio mensual de un ingeniero/arquitecto junior–mid ronda **\$12,000–\$18,000 MXN mensuales**.

Supuesto conservador: **\$100 MXN por hora** (equivalente a ~\$16,000 MXN mensuales / 160 h).

Fuente: INEGI – Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE) y Portales de salarios: Talent.com, Indeed México.

b) Identificación de actividades y tiempos

Actividad	Tiempo estimado
Revisión de requisitos y criterios técnicos	1.0 h
Llenado de formato de solicitud	1.0 h
Integración de documentación básica (planos, croquis, fichas técnicas)	2.0 h
Elaboración o recopilación de información técnica (oferta/demanda básica)	2.0 h
Preparación y entrega del expediente	1.0 h
Atención de una prevención o aclaración (promedio)	1.0 h
Tiempo total estimado por trámite	8 horas

c) Traducción del tiempo en dinero (SCM)

Costo por hora: \$100 MXN

Tiempo total: 8 horas

Costo por tiempo = 8 h × \$100 MXN/h = \$800 MXN por solicitud

d). Costos directos asociados (documentación técnica mínima)

Estos costos no son derechos ni pagos gubernamentales, sino **costos privados de cumplimiento**:

Concepto	Rango estimado (MXN)	Fuente
Elaboración de plano/croquis técnico básico	\$500 – \$1,500	Precios de servicios de dibujo técnico en portales de freelancers (Workana, Fiverr, Freelancer México)
Estudio técnico básico (oferta/demanda simple)	\$1,500 – \$3,000	Cotizaciones públicas de despachos de ingeniería/urbanismo (sitios web de consultores urbanos)
Impresiones, copias, escaneos	\$100 – \$300	Costos promedio de centros de impresión (Office Depot, Lumen, Copymart)

Supuesto conservador para AIR:

Se considera el escenario mínimo: **\$500 MXN** (cuando el solicitante ya cuenta con información técnica básica y solo realiza adecuaciones menores).

e) Estimación total de costo burocrático por persona solicitante (por trámite)

Componente	Costo estimado (MXN)
Tiempo administrativo	\$800
Documentación técnica mínima	\$500
Costo total estimado	\$1,300 MXN

Rango razonable de costo por trámite: Escenario mínimo: \$1,300 MXN. **Escenario medio (con estudio técnico básico completo):** \$2,800 – \$4,000 MXN

Resumen: Con base en la Metodología de Costeo Estándar (SCM), se realizó una estimación referencial del costo burocrático para las personas solicitantes. Considerando

un tiempo promedio de 8 horas por trámite y un costo de \$100 MXN por hora (estimado a partir de salarios promedio de profesionistas técnicos en México conforme a información pública de INEGI-ENOE y portales de empleo), el costo por tiempo asciende a aproximadamente \$800 MXN por solicitud.

Adicionalmente, se estiman costos directos mínimos por integración de documentación técnica (planos, croquis o fichas técnicas) del orden de \$500 MXN, conforme a precios de mercado observables en servicios de dibujo técnico y consultoría básica.

En consecuencia, el **costo burocrático total estimado por trámite** para las personas solicitantes se ubica en un rango mínimo aproximado de **\$1,300 MXN**, pudiendo incrementarse en función de la complejidad técnica del caso. Estos costos se consideran proporcionales al beneficio público esperado en términos de seguridad vial, accesibilidad, calidad de la infraestructura y eficiencia del sistema de movilidad.

VII. ANÁLISIS DE BENEFICIOS E IMPACTOS

17. Beneficios esperados

Tipo de beneficio	Descripción
Económico	Reducción de costos futuros por correcciones, reubicaciones o adecuaciones de infraestructura mal diseñada; mayor eficiencia operativa del transporte público al contar con puntos de parada mejor ubicados y funcionales; ahorro de recursos públicos y privados al estandarizar criterios técnicos desde la etapa de planeación.
Social	Mejora en la seguridad vial y peatonal en el entorno de los puntos de parada; incremento en la accesibilidad universal , especialmente para personas con discapacidad y grupos en situación de vulnerabilidad; mejor calidad de la experiencia de viaje para las personas usuarias del transporte público; fortalecimiento del derecho a la movilidad.

Administrativo	Mayor certeza técnica y jurídica para autoridades estatales y municipales; reducción de la discrecionalidad y de criterios heterogéneos en la toma de decisiones; homologación de procedimientos para la instalación, modificación y cancelación de puntos de parada; disminución de retrabajos y conflictos administrativos.
Ambiental	Promoción del uso del transporte público colectivo al mejorar su infraestructura y condiciones de operación; contribución indirecta a la reducción de emisiones contaminantes y de la congestión vehicular; mejor integración de la infraestructura de movilidad con el entorno urbano, favoreciendo una movilidad más sustentable.

18. Otros impactos identificados

X	Actividad económica		Competencia
X	Inversión	X	Derechos de las personas
X	Medio ambiente		Otro/ninguno (especifique)

VIII. SIMPLIFICACIÓN Y DIGITALIZACIÓN

19. Acciones de simplificación administrativa previstas:

	Reducción de requisitos		Reducción de plazos
	Eliminación de trámites		Fusión de trámites
	Otro (especifique)	X	Ninguno

20. Acciones de digitalización previstas:

	Trámite en línea		Ventanilla Digital
	Uso de firma electrónica		Interoperabilidad

Otro (especifique)	X	Ninguno
--------------------	---	---------

IX. INDICADORES PARA EVALUACIÓN

21. Indicadores propuestos:

Indicador	Fórmula	Línea base	Meta
Porcentaje de puntos de parada que cumplen con la Norma Técnica	(Número de puntos de parada que cumplen con los criterios mínimos de la Norma / Total de puntos de parada evaluados) × 100	No existe medición sistemática previa (línea base = 0% de puntos evaluados conforme a Norma)	≥ 60% en el primer año de implementación; ≥ 85% al tercer año
Número de puntos de parada regularizados conforme al procedimiento de autorización	Conteo anual de autorizaciones emitidas conforme al procedimiento establecido en la Norma	No existe procedimiento formal estandarizado o previo	Incremento anual sostenido de regularización (meta: regularizar al menos el 50% de los puntos no formalizados en 2 años)
Porcentaje de puntos de parada con condiciones mínimas de accesibilidad universal	(Puntos de parada que cumplen criterios de accesibilidad / Total de puntos de parada intervenidos) × 100	Accesibilidad heterogénea, sin medición estandarizada	100% de los nuevos puntos de parada y ≥ 70% de los existentes intervenidos
Reducción de incidencias de seguridad vial en entornos de puntos de parada intervenidos	(Incidentes antes de la intervención – Incidentes después de la intervención) / Incidentes antes de la intervención × 100	Incidencias previas sin medición específica por punto de parada	Reducción ≥ 20% en zonas intervenidas a 2 años
Tiempo promedio de resolución de solicitudes de	Promedio de días hábiles desde la	No existe medición	Establecer línea base el primer

Indicador	Fórmula	Línea base	Meta
instalación/modificación/cancelación	solicitud completa hasta la resolución	estandarizada previa	año; reducción del 20% del tiempo promedio al segundo año
Porcentaje de puntos de parada alineados al Plan de Puntos de Parada	(Puntos de parada ubicados conforme al Plan / Total de puntos de parada evaluados) × 100	Sin línea base documentada	≥ 70% de alineación en 2 años; ≥ 90% en 4 años

X. CONSULTA PÚBLICA

22. Consulta pública previa realizada:

Sí	X	No	
----	---	----	--

23. En caso afirmativo, describa: *Mecanismo utilizado, periodo, resultados principales*

Para la implementación y adecuada instrumentación de la presente Propuesta Regulatoria, se prevé la realización de consultas y mesas de trabajo con los diez municipios del Estado de Colima, en atención a su ámbito de competencia en materia de desarrollo urbano y gestión del espacio público. Dicho proceso de socialización y retroalimentación se llevará a cabo en la misma temporalidad en que la Propuesta Regulatoria se someta a consulta pública por parte de la Autoridad Estatal de Simplificación y Digitalización, a efecto de recabar observaciones técnicas, operativas y territoriales que permitan fortalecer el contenido de la Norma Técnica, asegurar su viabilidad de implementación y promover su adecuada coordinación interinstitucional.

XI. LISTA DE ANEXOS

- Proyecto normativo**
- Metodología de costos
- Estudios técnicos
- Evidencia de consulta
- Otros (especificar)