Formulario de Análisis de Impacto Regulatorio

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: Subsecretaría 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:

	Ley		Reglamento		Decreto
	Acuerdo		Lineamientos: **Norma Técnica**		Otro *(especifique)*

6. Nombre preliminar de la Propuesta Regulatoria:

Norma Técnica de Unidades, Aditamentos y Mecanismos Especiales para la Prestación del Servicio de Transporte Público Adaptado para Personas con Discapacidad y Movilidad Limitada.

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

27 de julio 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 _____.*

Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Colima:

Artículo 2, fracción XIII, que establece como derecho humano el acceso a un transporte público de calidad, digno y eficiente, agregando además que el Estado deberá de proveer lo necesario para garantizar dicho acceso.

Ley de Movilidad Sustentable del Estado de Colima:

Artículo 5, numeral 1, que Establece la movilidad como un derecho humano.

Artículo 7, numeral 1, fracción I; que dispone que en la jerarquía de la movilidad se encuentran en primer lugar los peatones, priorizando a las personas con alguna discapacidad o movilidad limitada.

Artículo 17, numeral 1, fracción XXXVIII; que establece que es atribución de la Subsecretaría de Movilidad determinar el número, capacidad y demás características de los vehículos de transporte público.

Artículo 119, numeral 1, que establece que el servicio de transporte público opera con vehículos adecuados para cada tipo de servicio.

Artículo 121, que describe las características del servicio de transporte público individual motorizado.

1856-2026
2026, AÑO DEL 170 ANIVERSARIO DE LA CREACIÓN DEL ESTADO DE COLIMA

Artículo 139, que establece que los vehículos para uso de personas con discapacidad deberán cumplir con las especificaciones, equipo, accesorios, sistemas o modificaciones especiales que señala la presente Ley y el Reglamento respectivo.

Artículo 199, que establece que el Ejecutivo del Estado determinará en la norma correspondiente, la incorporación al servicio de transporte público de vehículos que cuenten con aditamentos especiales tales como rampas y elevadores o mecanismos especiales que permitan la entrada y salida a personas en sillas de ruedas, muletas, prótesis y demás aparatos ortopédicos, así como el número, ubicación y características que deberán reunir los espacios para personas con discapacidad en las unidades que se destinen a la prestación de este servicio público.

Artículo 234, que estipula que las características físico-mecánicas de los vehículos deberán describirse en el lineamiento correspondiente que determine la Secretaría.

Artículo 267, que establece los requisitos de explotación del servicio con concesiones o permisos.

Artículo 307, que describe los permisos de operación para transporte público.

Artículo 309, que establece los requisitos para la expedición de permisos de operación de transporte público.

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

Artículo 31, fracción III, que determina que la Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad, a través de la Subsecretaría de Movilidad garantizará a las personas con discapacidad el derecho a la movilidad, el libre tránsito, y al acceso al transporte urbano, suburbano y foráneo, en todas las modalidades de pasajeros.

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?*

La ausencia de sistemas de transporte público que sean simultáneamente accesibles, asequibles y seguros para las personas con discapacidad o movilidad limitada revela una brecha significativa en la provisión de servicios públicos esenciales.

Actualmente, el servicio de transporte público individual (taxi) presenta una omisión casi absoluta en materia de accesibilidad universal. Únicamente 2 de las aproximadamente 2,800 unidades de la flota activa de taxis cuenta con adaptaciones mecánicas para el traslado de este sector de la población; sin embargo, estas no cumplen con los requerimientos técnicos mínimos de seguridad, ergonomía y funcionalidad. Dicha situación compromete severamente las maniobras de ascenso, descenso y traslado seguro de las personas usuarias, sometiéndolas a traslados incómodos y físicamente riesgosos.

Esta situación se presenta de manera estructural desde la falta de una norma técnica especializada en la materia, pues la ausencia de lineamientos que regulen la accesibilidad en el transporte público limita la autonomía y participación social de las personas con discapacidad, restringiendo su capacidad para acceder a oportunidades laborales, educativas y de esparcimiento en igualdad de condiciones. Dicho escenario vulnera sus derechos y contraviene los principios de justicia social y equidad.

En este sentido, resulta indispensable adoptar medidas urgentes y concretas para atender esta problemática y construir sistemas de transporte público que sean verdaderamente inclusivos, que permitan a las personas con discapacidad o movilidad limitada acceder a otros derechos básicos como salud, educación y esparcimiento a través del servicio de transporte público.

b) Consecuencias de no intervenir: *Describa 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 Unidades, Aditamentos y Mecanismos Especiales para la Prestación del Servicio de Transporte Público Adaptado para Personas con Discapacidad y Movilidad Limitada, se mantendrían y, en su caso, se agravarían las siguientes problemáticas:

- Permanencia de barreras físicas e institucionales para el ejercicio de otros derechos fundamentales, limitando la capacidad de este sector para acceder a oportunidades laborales, educativas, de salud y esparcimiento en igualdad de condiciones, lo que consolida un escenario de exclusión y desigualdad social.

1856-2026
2026, AÑO DEL 170 ANIVERSARIO DE LA CREACIÓN DEL ESTADO DE COLIMA

- Afectaciones directas a la calidad del servicio de transporte público individual, al persistir la falta de unidades debidamente adaptadas que garanticen traslados seguros, cómodos y funcionales para las personas usuarias.
- Proliferación de adaptaciones empíricas o improvisadas, las cuales, al no estar sujetas a una norma técnica de seguridad y comodidad, representarán un riesgo latente tanto para la persona con discapacidad o movilidad limitada como para el resto de las personas pasajeras.
- Incertidumbre jurídica y técnica para las personas concesionarias, permisionarias y prestadoras del servicio de taxi, al carecer de parámetros claros, estandarizados y oficiales que orienten la inversión y adaptación correcta de las unidades.

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 para la adaptación de vehículos en el transporte público individual afecta de manera directa a los siguientes grupos y sectores:

- **Personas con discapacidad y movilidad limitada**, como usuarias del servicio de taxi, enfrentan riesgos constantes en su seguridad, accesibilidad y comodidad al verse obligadas a utilizar vehículos no adaptados o con adecuaciones inadecuadas, improvisadas e inseguras.
- **Personas concesionarias, permisionarias y operadoras del transporte público individual**, quienes enfrentan incertidumbre técnica, operativa y financiera al carecer de lineamientos claros y oficiales que orienten la inversión y la correcta adaptación de sus unidades.
- **Autoridades estatales competentes**, que actualmente carecen de un referente técnico estandarizado, limitando su capacidad de supervisión, inspección y regulación para garantizar que la prestación del servicio cumpla con las condiciones de seguridad exigidas por la ley.

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?*

1856-2026
2026, AÑO DEL 170 ANIVERSARIO DE LA CREACIÓN DEL ESTADO DE COLIMA

La problemática identificada **constituye un problema público que requiere la intervención de la autoridad, ya que incide directamente en el derecho a la movilidad y en la accesibilidad a un servicio público esencial**. Por tanto, siendo ámbito de competencia del Estado, existe la obligación imperativa de garantizar un transporte adecuado para personas con discapacidad y movilidad limitada, consolidando así la inclusión social.

La adecuación de unidades para la prestación del servicio de transporte público individual no puede quedar sujeta a modificaciones empíricas o improvisadas; al tratarse de un servicio que garantiza un derecho, este debe ofrecerse en óptimas condiciones de seguridad, accesibilidad y asequibilidad. La ausencia de reglas técnicas que aseguren estos principios genera externalidades negativas (riesgos, ineficiencias y afectaciones a la integridad física) que no pueden ser corregidas adecuadamente mediante la autorregulación de los actores involucrados.

Asimismo, existe una obligación legal expresa de la autoridad estatal para garantizar el derecho a la movilidad de este sector, promoviendo la incorporación de vehículos que cuenten con aditamentos especiales —tales como rampas, elevadores o mecanismos que faciliten el acceso y salida de personas en sillas de ruedas, muletas, prótesis u otros aparatos ortopédicos — bajo principios de calidad y eficiencia. En este sentido, la emisión de la presente Norma Técnica responde al interés general, al estricto cumplimiento del marco jurídico aplicable y a la necesidad de asegurar condiciones estandarizadas de seguridad, comodidad y funcionalidad en el servicio de transporte público individual.

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)*

El problema tiene un alcance estructural que afecta directamente a dos sectores prioritarios en el Estado de Colima:

- **Personas con discapacidad y movilidad limitada:** De acuerdo con los datos del Censo de Población y Vivienda del INEGI, en el Estado de Colima aproximadamente el 17% de la población vive con alguna discapacidad, limitación en la actividad cotidiana o condición mental, teniendo como principales limitaciones la movilidad (caminar,

1856-2026
2026, AÑO DEL 170 ANIVERSARIO DE LA CREACIÓN DEL ESTADO DE COLIMA

subir o bajar) y la vista. Este sector padece de manera diaria la exclusión del sistema de transporte público individual.

- **Personas concesionarias, permisionarias y operadoras:** De manera indirecta, afecta a la totalidad de las personas concesionarias, permisionarias y operadoras del servicio de transporte público individual (taxis) en el estado, quienes, al carecer de un marco regulatorio homogéneo, restringen su mercado potencial y operan bajo incertidumbre técnica y jurídica.

La problemática ocurre de manera continua y sistemática. Cada vez que una persona con discapacidad o movilidad limitada requiere realizar un traslado para acceder a servicios de salud, educación, trabajo o esparcimiento, se enfrenta a la inexistencia de unidades adaptadas. La frecuencia del impacto negativo es diaria, consolidando el aislamiento social y la dependencia de terceros para la movilidad básica.

El impacto económico se ve reflejado en la falta de una oferta pública estandarizada de taxis adaptados, donde las personas con discapacidad deben incurrir en un gasto excesivo, recurriendo a servicios privados especializados de alto costo o transportes informales inseguros.

El impacto administrativo se refleja en la generación de vacíos operativos. Al no existir una norma técnica, el personal de supervisión carece de facultades y criterios objetivos para evaluar, dictaminar o sancionar las condiciones de accesibilidad de las unidades durante los operativos, revisiones vehiculares o procesos de ordenamiento.

IV. OBJETIVOS DE LA INTERVENCIÓN REGULATORIA

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

Regular y homologar los criterios técnicos para la adaptación de las unidades destinadas al servicio de transporte público individual motorizado en su modalidad de taxi adaptado para personas con discapacidad o movilidad limitada, asegurando que cumplan con el derecho humano de la accesibilidad, la seguridad en sus desplazamientos y atendiendo siempre al orden público y al interés social, a fin de satisfacer la demanda de los usuarios, procurando un óptimo funcionamiento del servicio.

1856-2026
2026, AÑO DEL 170 ANIVERSARIO DE LA CREACIÓN DEL ESTADO DE COLIMA

11. Objetivos específicos:

- **Establecer las especificaciones técnicas obligatorias** para el diseño, dimensiones y materiales de los aditamentos especiales (como rampas, elevadores y sistemas de anclaje), garantizando la integridad física de las personas usuarias durante el ascenso, descenso y traslado.
- **Homologar los criterios de diseño universal y ergonomía** en el habitáculo y los accesos de las unidades, asegurando que los traslados se realicen bajo condiciones óptimas de comodidad, dignidad y autonomía para las personas con discapacidad o movilidad limitada.
- **Brindar certeza jurídica y técnica a las personas concesionarias y permisionarias**, mediante la publicación de lineamientos claros y estandarizados que orienten de manera eficiente sus inversiones en la adquisición o adaptación de los vehículos.
- **Erradicar la implementación de modificaciones empíricas, artesanales o improvisadas** en la flota vehicular activa, eliminando los riesgos latentes de siniestralidad derivados de la falta de ingeniería automotriz adaptada.
- **Dotar a la autoridad estatal de un referente técnico e instrumento operativo objetivo** para los procesos de supervisión y revisión vehicular, facilitando la evaluación del cumplimiento de las condiciones de accesibilidad y seguridad.
- **Incentivar el incremento progresivo y ordenado de la oferta** del servicio de taxi adaptado en la entidad, permitiendo satisfacer la demanda latente de movilidad y promoviendo la inclusión social de manera eficiente.

V. ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

12. Alternativas consideradas para atender la problemática:

Alternativa	(Descripción, ventajas, desventajas, motivo de descarte)
Regulatoria	Consiste en la expedición de la Norma Técnica de Unidades, Aditamentos y Mecanismos Especiales para la Prestación del Servicio de Transporte Público Adaptado para Personas con Discapacidad y Movilidad Limitada, de carácter obligatorio para la flota destinada a esta modalidad. **Ventajas:** • Garantiza la seguridad y calidad en el servicio al establecer

1856-2026
2026, AÑO DEL 170 ANIVERSARIO DE LA CREACIÓN DEL ESTADO DE COLIMA

Alternativa	(Descripción, ventajas, desventajas, motivo de descarte)
	estándares claros que erradican la improvisación y protegen la vida e integridad de los usuarios. • Genera certeza jurídica y financiera al proporcionar a los concesionarios la claridad técnica necesaria para orientar sus inversiones sin riesgo de que sus adaptaciones sean invalidadas o resulten disfuncionales. • Funciona como herramienta de control estatal al otorgar a la autoridad un parámetro objetivo para la supervisión, dictaminación y aprobación de unidades en los procesos de revisión vehicular. • Mitigar cualquier criterio discrecional o disposición arbitraria en el ejercicio de las funciones públicas. • Cumplimiento con el interés social al garantizar de forma efectiva la accesibilidad universal y la inclusión de las personas con discapacidad al sistema de transporte. **Motivo de elección:** Es la alternativa idónea para resolver de manera estructural la problemática identificada. Establece estándares de adaptación claros, uniformes y de carácter obligatorio para todos los actores involucrados.
No regulatoria	Consiste en la elaboración y publicación de manuales, guías informativas de adaptación o recomendaciones técnicas que orienten a las personas concesionarias y permisionarias sobre cómo adecuar sus unidades, pero sin un carácter legalmente vinculante ni obligatorio. **Ventajas:** • Ofrece una referencia técnica a las personas concesionarias y permisionarias para la adaptación de sus unidades con flexibilidad para decidir materiales. **Desventajas:** • Falta de vinculación jurídica. Al ser un instrumento voluntario, no existe la obligación legal de cumplir con los parámetros de seguridad y ergonomía recomendados. • Tasa de adopción baja o nula, al ser una guía de carácter

1856-2026
2026, AÑO DEL 170 ANIVERSARIO DE LA CREACIÓN DEL ESTADO DE COLIMA

Alternativa	(Descripción, ventajas, desventajas, motivo de descarte)
	voluntario que implica una inversión económica en la adaptación del vehículo. • Riesgo de heterogeneidad e inseguridad, pues las unidades que se adopten voluntariamente tendrán criterios dispares de diseño, seguridad y espacio, imposibilitando la homologación del servicio a nivel estatal. • Criterios discrecionales o disposiciones arbitrarias en el ejercicio de las funciones públicas. **Motivo de descarte:** Falta de vinculación jurídica y obligatoriedad. Al ser un instrumento de adopción sugerida, el nivel de implementación será bajo al implicar costos de inversión para las personas concesionarias y permisionarias. Asimismo, la falta de obligatoriedad abriría la puerta a interpretaciones parciales o adaptaciones informales e inseguras que pondrían en riesgo la integridad física de las personas usuarias, sin que la autoridad tenga facultades normativas para sancionar o impedir el uso de unidades inadecuadas.
Mejora administrativa	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. **Ventajas:** • Es de rápida implementación y no genera costos económicos directos a las personas concesionarias o permisionarias. • Sensibiliza al personal administrativo y de supervisión sobre la importancia de la inclusión. **Desventajas:** • Inoperatividad técnica sobre el objeto real, pues no modifica la infraestructura física de los vehículos ni resuelve la falta de unidades adaptadas en las calles. • Sin parámetros técnicos obligatorios, el personal administrativo y de supervisión siguen careciendo de un sustento legal para rechazar adaptaciones inseguras en las revisiones vehiculares.

1856-2026
2026, AÑO DEL 170 ANIVERSARIO DE LA CREACIÓN DEL ESTADO DE COLIMA

Alternativa	(Descripción, ventajas, desventajas, motivo de descarte)
	• Perpetuación de la inseguridad, pues los prestadores del servicio corren el riesgo de realizar inversiones en aditamentos que no cumplan con estándares ergonómicos reales al no tener una norma o guía técnica oficial. **Motivo de descarte:** Insuficiencia operativa e ineficacia para modificar las condiciones físicas del servicio. Si bien la capacitación interna mejora la gestión administrativa de la autoridad, estas acciones resultan insuficientes frente al problema de fondo. La mejora administrativa no modifica las características de las unidades ni otorga atribuciones legales a los supervisores y peritos para exigir o rechazar adaptaciones en los vehículos, dejando intacto el riesgo en la prestación del servicio.
No intervención	Mantener el estado actual sin emitir ninguna disposición técnica adicional. **Ventajas:** • No genera costos administrativos de implementación y supervisión para la autoridad estatal. • No impone compromisos de inversión a las personas concesionarias o permisionarias. **Desventajas:** • Perpetuación de la falla de mercado y de la exclusión social. • Riesgo latente a la seguridad e integración física. Al no haber control, las unidades que intenten adaptarse seguirán recurriendo a modificaciones empíricas e improvisadas, exponiendo a los usuarios a siniestros o lesiones. • Incumplimiento de los mandatos legales que obligan al Estado a garantizar la accesibilidad universal en el transporte público. **Motivo de descarte:** La no intervención perpetúa y profundiza el estado de desprotección e inaccesibilidad a las personas con discapacidad o movilidad limitada. Esta inacción contraviene los mandatos legales que obligan al Estado a garantizar el derecho humano a la movilidad de forma segura e

1856-2026
2026, AÑO DEL 170 ANIVERSARIO DE LA CREACIÓN DEL ESTADO DE COLIMA

Alternativa	(Descripción, ventajas, desventajas, motivo de descarte)
	incluyente, perpetuando un escenario de discriminación e ineficiencia en el transporte público.

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

La emisión de la Norma Técnica de Unidades, Aditamentos y Mecanismos Especiales para la Prestación del Servicio de Transporte Público Adaptado para Personas con Discapacidad y Movilidad Limitada se elige como la única alternativa viable, idónea y efectiva para resolver la problemática identificada.

Esta opción permite establecer estándares de adaptación de vehículos del sistema de transporte público individual de carácter obligatorio que garantizan el derecho a la movilidad bajo criterios homogéneos de seguridad, accesibilidad universal y comodidad.

A diferencia de alternativas no regulatorias o de ajustes administrativos internos, la Norma Técnica garantiza certeza técnica y jurídica para las autoridades estatales, personas concesionarias, permisionarias y demás actores involucrados. Asimismo, reduce la discrecionalidad en los procesos de revisión y supervisión de vehículos y asegura condiciones mínimas de seguridad, accesibilidad y calidad en beneficio directo de las personas usuarias del transporte público individual.

VI. IDENTIFICACIÓN DE TRÁMITES Y COSTOS BUROCRÁTICOS

14. Trámites o servicios creados o modificados

Nombre del trámite	Nuevo / Modificado	Sujetos obligados	Autoridad responsable
Ninguno			

15. Identificación de costos burocráticos.

1856-2026
2026, AÑO DEL 170 ANIVERSARIO DE LA CREACIÓN DEL ESTADO DE COLIMA

Describa los costos que deberán asumir las personas:

Tiempo	Las personas solicitantes (conductoras de la unidad) deberá destinar un tiempo estimado de 2 horas para la asistencia al curso de capacitación especializada, así como 30 minutos aproximadamente para la recolección en ventanilla de la calcomanía que acredita su capacitación.
Dinero	No se genera ningún tipo de pago de derechos ni costo económico directo para la persona concesionaria, permisionaria o conductora, ya que se aprovecha el gafete de taxi previamente expedido y vigente, al cual únicamente se le adhiere la calcomanía que acredita la capacitación.
Traslados	Las personas solicitantes realizarán traslados a las oficinas de la autoridad competente para la asistencia al curso de capacitación especializada y la recolección de la calcomanía.
Requisitos	Para la obtención de la calcomanía distintiva, la persona solicitante deberá acreditar el curso de capacitación en atención a personas con discapacidad, y contar con gafete vigente de prestador del servicio de transporte público individual.
Documentación	Se solicita únicamente la presentación en físico del gafete de identificación vigente para conducir transporte público individual, sin requerir copias ni expedientes adicionales.
Otro	Inversión para la adquisición y adaptación de la unidad vehicular destinada a la prestación del servicio de transporte público individual, de conformidad con las especificaciones técnicas, ergonómicas y de seguridad establecidas en la presente Norma Técnica.

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)

1856-2026
2026, AÑO DEL 170 ANIVERSARIO DE LA CREACIÓN DEL ESTADO DE COLIMA

Metodología utilizada:
Se aplica el Standard Cost Model (SCM).

Costo = Tiempo invertido × Costo por hora del perfil que realiza el trámite + Costos directos asociados (combustible o transporte).

Perfil considerado: Persona física (concesionaria, permisionaria o conductora) que tramita su acreditación como personal capacitado para la prestación del servicio de transporte público individual adaptado.

a) Valor de la hora de trabajo:

Salario promedio de persona conductora de transporte público individual: De acuerdo con información de la Subsecretaría de Movilidad y sitios web, el salario promedio mensual de un conductor de transporte público individual ronda $6,000–$7,200 MXN mensuales.

Supuesto conservador: $35.00 MXN por hora (equivalente a ~$6,720 MXN mensuales / 192 h).

b) Identificación de actividades y tiempos:

Actividad	Tiempo estimado
Asistencia al curso de capacitación especializada	2.0 h
Recolección en ventanilla de la calcomanía acreditativa del curso.	0.5 h
Tiempo total estimado	**2.5 h**

c) Traducción del tiempo en dinero:

Costo por hora: $35.00 MXN
Tiempo total: 2.5 horas

Costo por tiempo = 2.5 h x $35.00 MXN/h = $87.50 MXN por solicitud

Nota: Los $87.50 MXN se contemplan como un costo, derivado del tiempo de trabajo no laborado durante las 2.5 horas destinadas al cumplimiento de la capacitación y el trámite presencial.

d) Costos directos asociados (combustible o transporte):

1856-2026
2026, AÑO DEL 170 ANIVERSARIO DE LA CREACIÓN DEL ESTADO DE COLIMA

Concepto	Rango estimado	Fuente
Adquisición de la unidad vehicular destinada a la prestación del servicio de transporte público individual (modelo van o van compacta)	$360,000.00 - $530,000.00	Mercado libre
Adaptación de la unidad vehicular destinada a la prestación del servicio de transporte público individual (modelo van o van compacta)	$267,728.00 - $306,124.00	Adapta
Transporte al curso de capacitación especializada.	$46.00	https://gasolinamexico.com.mx/estados/colima/
Transporte a la recolección en ventanilla de la calcomanía acreditativa del curso.	$46.00	https://gasolinamexico.com.mx/estados/colima/

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

Componente	Costo estimado (MXN)
Asistencia al curso de capacitación especializada y recolección en ventanilla de la calcomanía acreditativa del curso.	$87.50
Adquisición de la unidad vehicular destinada a la prestación del servicio de transporte público individual (modelo van o van compacta) con hasta 4 años de antigüedad.	$360,000.00
Adaptación de la unidad vehicular destinada a la prestación del servicio de transporte público individual (modelo van o van compacta).	$267,728.00

1856-2026
2026, AÑO DEL 170 ANIVERSARIO DE LA CREACIÓN DEL ESTADO DE COLIMA

Transporte al curso de capacitación especializada.	$46.00
Transporte a la recolección en ventanilla de la calcomanía acreditativa del curso.	$46.00
Costo total estimado	**$627,907.50**

Rango razonable de costo por trámite: La estimación se determinó considerando los costos mínimos de adquisición y adaptación vehicular, al ser esta la opción con mayor probabilidad de adopción por parte de las personas concesionarias debido a su viabilidad económica y balance costo-beneficio.

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 2.5 horas por trámite y un costo de $35 MXN por hora (determinado a partir de ingresos promedio de personas conductoras de transporte individual en el Estado de Colima, conforme a información de la Subsecretaría de Movilidad y portales web), el costo administrativo por tiempo dedicado asciende a aproximadamente $87.50 MXN por solicitud.

Adicionalmente, se contemplan los costos directos mínimos de cumplimiento asociados a la adquisición y adaptación de la unidad vehicular destinada a la prestación del servicio de transporte público individual, así como costos indirectos de traslado para la capacitación de las personas conductoras, los cuales ascienden a un escenario base estimado de $627,820.00 conforme a precios de mercado observables.

En consecuencia, el costo total de cumplimiento e inversión estimado por unidad para las personas solicitantes se ubica en un rango mínimo aproximado de $627,907.50 MXN, pudiendo incrementarse en función del costo de la unidad vehicular, los costos y materiales de adaptación y el precio del combustible.

Es importante considerar que este esquema de inversión está proyectado para ser considerado dentro de la estructura tarifaria del servicio de transporte público individual adaptado, permitiendo su amortización progresiva mediante la operación del servicio. Por tanto, estos costos resultan plenamente proporcionales y razonables frente al beneficio público esperado en términos de garantía de derechos humanos, accesibilidad universal, seguridad vial, calidad e inclusión en la movilidad estatal.

1856-2026
2026, AÑO DEL 170 ANIVERSARIO DE LA CREACIÓN DEL ESTADO DE COLIMA

VII. ANÁLISIS DE BENEFICIOS E IMPACTOS

17. Beneficios esperados

Tipo de beneficio	Descripción
Económico	Prevención de gastos futuros por correcciones o readecuaciones en vehículos con modificaciones no normadas; mayor sostenibilidad y eficiencia financiera en la prestación del servicio al incorporar los costos de adaptación en la estructura tarifaria; e incentivo a la inversión eficiente mediante la estandarización de criterios técnicos desde la fase de adquisición de la unidad.
Social	Garantía y fortalecimiento del derecho humano a la movilidad; incremento sustancial en la accesibilidad al transporte público individual para personas con discapacidad, movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad; optimización en las condiciones de comodidad, dignidad y seguridad vial durante el traslado; reducción sustancial del riesgo de siniestralidad, lesiones e incidentes durante el ascenso, traslado y descenso de pasajeros; fomento a la inclusión e integración social activa de los usuarios.
Administrativo	Certeza técnica y jurídica para las autoridades estatales, personas concesionarias, permisionarias y conductoras; armonización del marco normativo estatal con los tratados internacionales, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima y la legislación en materia de derechos de las personas con discapacidad; eliminación de la discrecionalidad y la heterogeneidad de criterios en la dictaminación de unidades; homologación de especificaciones técnicas y materiales; y agilización de los procesos de inspección y revista vehicular al contar con parámetros objetivos de verificación.
Ambiental	Promoción de la eficiencia energética y reducción de la huella de carbono al incentivar la renovación del parque vehicular por unidades de modelos recientes y eficientes y disminución de residuos

1856-2026
2026, AÑO DEL 170 ANIVERSARIO DE LA CREACIÓN DEL ESTADO DE COLIMA

	derivados del descarte de adaptaciones artesanales o empíricas no duraderas.

18. Otros impactos identificados

X	Actividad económica	X	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 taxis adaptados en circulación que cumplen con los parámetros de la	Número de unidades adaptadas dictaminadas favorablemente /	2 vehículos.	100% de los taxis adaptados en el primer año de implementación.

1856-2026
2026, AÑO DEL 170 ANIVERSARIO DE LA CREACIÓN DEL ESTADO DE COLIMA

Norma Técnica respecto al total de taxis en esa modalidad.	Total de taxis adaptados registrados x 100		
Porcentaje de personas conductoras de taxi adaptado que cuentan con el distintivo acreditativo vigente otorgado tras tomar la capacitación	Conductores con distintivo activo de capacitación / Total de conductores operando unidades adaptadas x 100	No existe medición sistemática previa.	100% de las personas conductoras de taxis adaptados en el primer año de implementación.
Porcentaje de unidades con reportes o fallas mecánicas asociadas a fallas en aditamentos de accesibilidad (rampas, anclajes, elevadores)	Número de incidentes o fallas reportadas en aditamentos de accesibilidad / Total de unidades adaptadas en operación x 100	No existe medición sistemática previa.	<10% de las unidades adaptadas en operación.

X. CONSULTA PÚBLICA

22. Consulta pública previa realizada:

Sí	x	No	

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

1856-2026
2026, AÑO DEL 170 ANIVERSARIO DE LA CREACIÓN DEL ESTADO DE COLIMA

Para la implementación y adecuada instrumentación de la presente Propuesta Regulatoria y considerando su ámbito de aplicación e impacto directo en la prestación de un servicio público, se prevé el desarrollo de un proceso de consulta pública. Dicho mecanismo de socialización y retroalimentación será coordinado por la Autoridad Estatal competente en materia de Mejora Regulatoria a través del portal institucional de la Secretaría de Desarrollo Económico, a efecto de recabar observaciones técnicas y operativas de la ciudadanía, colectivos y del sector transporte que permitan fortalecer el contenido de la Norma Técnica y garantizar su viabilidad operativa.

XI. LISTA DE ANEXOS

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

1856-2026
2026, AÑO DEL 170 ANIVERSARIO DE LA CREACIÓN DEL ESTADO DE COLIMA