



Diario Oficial

del Gobierno del Estado de Yucatán

Edición Vespertina

Edificio Administrativo Siglo XXI

Dirección: Calle 20 A No. 284-B, 3er. piso

Colonia Xcumpich, Mérida, Yucatán.

C.P. 97204. Tel: (999) 924-23-57

Publicación periódica: Permiso No. 0100921. Características: 111182816. Autorizado por SEPOMEX

Directora: Lic. Suemy Leticia Canto Salas.

-SUMARIO-

GOBIERNO DEL ESTADO

ORGANISMO PÚBLICO AUTÓNOMO

AGENCIA DE TRANSPORTE DE YUCATÁN

ACUERDO 01/2025

INCREMENTO (AJUSTE) DE LAS TARIFAS GENERAL Y SOCIAL DEL
SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS PASAJERAS,
EN SU TIPO CONVENCIONAL/VAGONETA TIPO VAN O CAMIONETAS,
EN LAS MODALIDADES URBANA Y SUBURBANA; OPERADAS POR
PERSONAS CONCESIONARIAS ASOCIADAS AL FRENTE ÚNICO DE
TRABAJADORES DEL VOLANTE EN LA CIUDAD DE MÉRIDA Y
ALGUNAS ZONAS ESPECÍFICAS CONURBADAS..... 3

AGENCIA DE TRANSPORTE DE YUCATAN

Despacho del Titular

ACUERDO 01/2025 de incremento (ajuste) de las tarifas general y social del servicio de transporte público de personas pasajeras, en su tipo convencional/vagoneta tipo van o camionetas, en las modalidades urbana y suburbana; operadas por personas concesionarias asociadas al Frente Único de Trabajadores del Volante en la ciudad de Mérida y algunas zonas específicas conurbadas.

José Jacinto Sosa Novelo, Titular de la Agencia de Transporte de Yucatán; de conformidad a los artículos 4, fracciones II, V, IX, XI y XVI; 10 fracción VIII; 16 fracción X; 61 y 64 de la Ley de la Agencia de Transporte de Yucatán, publicada mediante el Decreto 710/2023 en el Diario Oficial del Estado el 28 de diciembre del año 2023; así como en lo dispuesto en el Apartado A del artículo 7, fracción II del Reglamento Interior, publicado en el Acuerdo ATY 01/2025 en fecha 22 de julio del año próximo pasado, en el mismo medio de difusión oficial; por lo que se hace del conocimiento para los efectos pertinentes, lo siguiente:

ANTECEDENTES:

PRIMERO. – Mediante Decreto 441/2016 publicado en el Diario Oficial del Estado de fecha 30 de diciembre de 2016, se publicó la última determinación de nuevas tarifas en el servicio público de transporte de pasajeros (entonces) en autobuses convencionales, minibuses y taxis de ruta en el municipio de Mérida y su zona conurbada, pasando la tarifa ordinaria a \$8.00 y la social a \$3.00 (moneda nacional). El ajuste anterior fue el publicado a través del Decreto 116/2013 de fecha 19 de octubre de 2013; es decir, medió entre ambos Acuerdos un tiempo de poco más de 3 años, y de ese último al año en curso han transcurrido 9 años.

SEGUNDO. – Con fecha 6 de agosto del año en curso, el Comité Ejecutivo del Frente Único de Trabajadores del Volante y los socios delegados de las diversas rutas urbanas y suburbanas en la ciudad de Mérida y algunas zonas específicas conurbadas, presentaron ante el Despacho del Titular de la Agencia de Transporte de Yucatán, una solicitud de *“ajuste a las tarifas del servicio colectivo de camionetas urbanas y suburbanas”*, y en la que de manera sucinta se expresa lo siguiente: *“La difícil situación por la que atravesamos los concesionarios del servicio colectivo de esta ciudad... (en la que) varios factores han sido la causa de la precaria situación económica por la que atravesamos y que nos impide prestar un servicio de calidad, pero hoy en día, el principal factor es la tarifa vigente. Una tarifa que rige desde hace aproximadamente 12 años; todos estos años hemos solicitado desesperadamente un ajuste a nuestras tarifas, a pesar de los múltiples incrementos a insumos como la gasolina, las refacciones, los mantenimientos preventivos, las pólizas de seguros, etc. Por tal motivo, le solicitamos que se nos autorice un ajuste a las tarifas y nuestra propuesta es la siguiente: niños (as) y estudiantes \$5 y adultos \$11. Este ajuste está por debajo de lo que debiera ser la tarifa real de acuerdo a la inflación de todos estos últimos años”*.

Para sustentar su petición de ajuste tarifario, los solicitantes acompañan a su escrito un estudio socio económico en el que sustentan su solicitud, destacando que en ese período de tiempo ocurrieron “dos picos significativos: en 2017 un incremento inflacionario del 6.77% asociado a un alza de los energéticos y en 2022, con un nuevo incremento inflacionario del 7.89 %”. Tales efectos, desde su análisis, debió repercutir en una tarifa general de \$14.30 y social de \$5.36, para conservar su valor adquisitivo. Esta falta de actualización o congelamiento tarifario, a decir del FUTV, “equivale a aceptar recortes silenciosos cada año, lo que compromete la sostenibilidad del servicio y la calidad”. Los solicitantes sostienen que los factores relacionado con el costo de adquisición de las unidades, los gastos de operación y los ingresos por cada unidad en ruta, han tenido variaciones significativas a lo largo de estos 12 años. Actualizar las tarifas no busca aumentar el margen de utilidad sino recuperar el poder adquisitivo de los ingresos derivados por la prestación del servicio, deteriorado por más de una década de la inflación acumulada, concluye la solicitud.

TERCERO. - El pasado 29 de octubre nos fue entregado por parte del Comité Ejecutivo, el padrón de camionetas, mismo que nos permitirá actualizar el Padrón Vehicular que administra la Dirección General de Transporte, quien hará lo propio para su actualización y regularización, y de acuerdo a los datos proporcionados, al margen de las acciones de verificación de la mencionada Unidad Administrativa, con lo dispuesto en el artículo 15 fracciones IX, X, XI y XVIII de la Ley citada; existen en operación 334 camionetas que prestan el servicio en 26 rutas, de las cuales 128, cerca del 40 % y en el corto plazo, de manera paulatina, habrán de ser sustituidas pues corresponden al período 2004-2015, sin omitir que en el mediano plazo otras 191 deberán renovarse de manera progresiva.

CUARTO. - La Agencia de Transporte de Yucatán y el Comité Ejecutivo, durante este proceso de solicitud, sostuvimos varias reuniones de trabajo, pues estamos conscientes del rezago tarifario en el que se encuentra esta modalidad del servicio, así como los efectos inflacionarios acumulados durante los últimos 9 años, y las consecuencias de la pandemia y post-pandemia. El Comité Ejecutivo del FUTV, **suscribió ante la ATY, 7 compromisos** en apego a lo ordenado en la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado, concretamente **para el cumplimiento de los principios de accesibilidad, calidad, confiabilidad, eficiencia, inclusión, igualdad, multimodalidad, participación, perspectiva de género, progresividad, seguridad y seguridad vehicular**, dispuestos en el numeral 7 del mencionado ordenamiento estatal. Todo lo anterior amerita que se expresen los siguientes:

CONSIDERANDOS:

PRIMERO. – Con el fin de procurar y evaluar que el servicio de transporte público de personas pasajeras, en su tipo convencional, vagoneta tipo van o camionetas en las modalidades urbana y suburbana; se proporcione de acuerdo a los principios citados en el ANTECEDENTE TERCERO, conforme a la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado, publicada mediante el Decreto 555/2022 en fecha 22 de septiembre de 2022, esta Agencia de Transporte de Yucatán, en los términos dispuestos en el numeral 16 fracciones V, X y XVI, procedió a través de la Dirección General de Planeación y Finanzas, a la revisión, análisis y emisión de opinión financiera respecto al estudio socio económico presentado por el Comité Ejecutivo del FUTV. Dicha Unidad Administrativa formuló una propuesta que en sus partes modulares describe lo siguiente:

A) Descripción del sistema (subsistema) analizado. - “Este servicio constituye un componente esencial de la red de transporte público metropolitano, al atender zonas de alta demanda hacia y desde la capital, así como áreas periféricas con cobertura limitada del transporte colectivo de personas. Su función principal es complementar la cobertura del sistema urbano (y suburbano)”.

Condiciones actuales del sistema (subsistema). – Enfrenta condiciones estructurales relacionados con el incremento sostenido de los costos operativos, la antigüedad del parque vehicular y la ausencia de mecanismos de actualización tarifaria desde el año 2016. **Dichos factores han reducido la rentabilidad operativa y limitan la capacidad de inversión en la renovación de unidades y mejoras del servicio.** La mayoría de los vehículos en operación tienen una antigüedad promedio entre 6 y 11 años, lo que refleja una condición intermedia de desgaste mecánico y tecnológico. El 9.2 % del parque vehicular tiene una antigüedad superior a 10 años, que implica mayores costos de mantenimiento, mayor consumo de combustible y un riesgo operativo más elevado. En conjunto, “**la composición actual del parque vehicular muestra un perfil de envejecimiento gradual**”. Aunado a lo anterior, la desintegración operativa, tarifaria y tecnológica de este subsistema respecto de los demás subsistemas Va y Ven y IETRAM, limita la realización de un análisis integral respecto del equilibrio tarifario, en virtud de que no se dispone datos esenciales de volúmenes de pasajeros, recaudo, kilómetros recorridos, tampoco información desagregada sobre costos y mantenimiento.

Perspectiva del FUTV. - El documento “**Análisis del impacto inflacionario en las tarifas del transporte (2012-2025)**” elaborado por el FUTV, plantea que *la estructura tarifaria vigente ha perdido su correspondencia con las condiciones económicas actuales.*

El estudio parte de la hipótesis de que, de haberse ajustado anualmente conforme al Índice Nacional de Precios al Consumidor, la tarifa general de \$8.00 establecida en 2012 habría alcanzado en 2025 un valor técnico aproximado de \$14.30, mientras que la tarifa preferencial para estudiantes de \$3.00 ascendería a \$5.36. El análisis - como expresamos con anterioridad - identifica dos períodos críticos de presión inflacionaria:

2017, con un incremento del 6.77 %, vinculada al alza de los energéticos y 2022 con un 7.89 % derivado de los choques post pandemia y la inflación global. En el documento referido expresan los costos mas significativos en el precio de una unidad de \$287,211 en 2012 frente a los \$719,900 (precios actuales); el costo de los combustibles de entonces a la fecha ha tenido incremento significativo, igual el costo del financiamiento, etc. El FUTV concluye que, la actualización tarifaria debe considerarse una corrección técnica orientada a recuperar el poder adquisitivo original del ingreso del operador y no como una solicitud de incremento discrecional.

B) Perspectiva de la ATY. – Dadas las limitaciones en la disponibilidad de los datos descritos en el último párrafo del rubro A) Descripción del sistema (subsistema) analizado, el alcance de nuestro análisis es una evaluación de la estructura de costos de carácter técnica y también se efectuó otro de carácter social (cualitativo) sobre la elasticidad tarifaria con la participación de los propios usuarios que más adelante se describirá.

El hallazgo principal es la evidencia de una caída del 54% en el beneficio operativo real (punto de equilibrio financiero) durante el periodo 2012-2024 (2025), lo cual compromete la viabilidad financiera y regularidad del servicio, lo que sustenta la necesidad de revisar la estructura tarifaria vigente, que no ha sido actualizada desde el año 2016 y definir un ajuste que permita restablecer el equilibrio económico del sistema. La metodología aplicada consistió en la replicación de flujos financieros bajo escenarios diversos de costos, precios e inflación, y de igual modo se hicieron proyecciones de flujo financiero y análisis de rentabilidad. A lo anterior es importante mencionar que en febrero de 2012 la gasolina Magna -mayoritariamente consumida en el servicio – tenía un costo de \$9.99 por litro, en marzo del mismo año sufrió nuevo incremento a \$10.00 y en abril de ese mismo año pasó a un costo de \$10.09 por litro. A la fecha el precio por litro de gasolina tipo magna oscila según la Comisión Reguladora de Energía, en la ciudad de Mérida entre \$22.98 y \$24.13, más del 100 % desde ese multicitado año 2012. Y como resultado de esos ejercicios, **se determina que para restablecer la rentabilidad operativa y compensar la pérdida de beneficio real del 54% es necesario un ajuste en los niveles tarifarios**, pues éstos no reflejan los costos reales de operación; luego, la implementación de una tarifa actualizada constituye una medida técnicamente necesaria para garantizar la continuidad, calidad y viabilidad del servicio; sin perder de vista que, una modificación tarifaria desajustada de la realidad y por debajo de las expectativa de los propios usuarios (as) podría generar efectos de sustitución hacia otros modos de transporte.

C) Percepción de valor y análisis de sensibilidad / Grupo Focal. – Con el fin de profundizar en las experiencias y expectativas de las y los usuarios, obtener retroalimentación sobre el impacto del servicio en las necesidades de movilidad y conocer los factores que pueden motivar o limitar la elasticidad de la solicitud de ajuste tarifario en esta modalidad del servicio de transporte, un ejercicio participativo en 2 momentos distintos y con 4 grupos focales, con 27 participantes de personas pasajeras con perfiles socio demográficos diversos y ubicación de sus viviendas, además algunas de ellas, de bajos ingresos y predominio femenino, mujeres trabajadoras del sector público y diversidad generacional con contrastes socio-económicos; y mediante un muestreo por saturación teórica y representatividad socio-económica, se evaluaron 3 ejes, que fueron: percepción tarifaria y disposición de pago, expectativas del servicio e impacto social. **El resultado fue el siguiente: existe un umbral de tolerancia claro, un incremento mayor a \$11 genera inconformidad y sin mejoras aceptables en el servicio.** Con mejoras sustanciales, integración operativa y tarifaria, el umbral de aceptación puede ser un poco mayor. Otro hallazgo importante fue que las y los usuarios expresan una mayor comodidad, cobertura del servicio y mejor trato por parte del chofer. Los usuarios realizan un cálculo de costo beneficio claro. Otro, es la posibilidad en la integración operativa y tarifaria con el subsistema Va y Ven, particularmente para la realización de transbordos. Sin duda una de las áreas de mejora urgentes obtenidas de este análisis cualitativo, son los ajustes mecánicos o estructurales a las unidades en operación, en función de su accesibilidad universal, y otro, es la relacionada con los usuarios con “cargas” familiares con mayor nivel de resistencia frente a cualquier ajuste de tarifas. Dadas las circunstancias imperantes en la prestación del servicio de transporte público de personas pasajeras, en su tipo convencional/vagoneta tipo van o camionetas, operadas por personas concesionarias asociadas al Frente Único de Trabajadores del Volante, en la ciudad de Mérida y

algunas zonas específicas conurbadas; **el rango tarifario aceptable es de \$10.00 en tarifa general y \$5.00, para la de tipo social.**

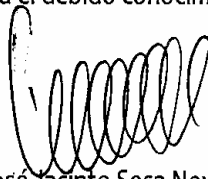
SEGUNDO. – Recibida la solicitud del FUTV en forma, misma que acompañaron del estudio socio-económico y de los datos relacionados para la continuación de la regularización del padrón vehicular, conforme a la Ley de la ATY, a su Reglamento Interior y a la Ley de Movilidad y Seguridad Vial, todos del Estado de Yucatán; nos dimos a la tarea de realizar varias reuniones de seguimiento, en la que se habló de los actuales alcances del marco legal imperante en materia de transporte y movilidad. También para conocer los alcances de la misma, se procedió a la revisión y análisis técnico financiero de la solicitud de ajuste tarifario, y más aún, se evaluaron las sensibilidades por parte de las y los usuarios en lo que se refiere a sus expectativas respecto al de transporte público de personas pasajeras, en su **tipo convencional/vagoneta tipo van o camionetas**, en las **modalidades urbana y suburbana**; operadas por personas **concesionarias asociadas al Frente Único de Trabajadores del Volante**, en la ciudad de **Mérida y algunas zonas específicas conurbadas**. Que este servicio publico de pasajeros debe ser tutelado desde lo que representa para el interés público, la funcionalidad y movilidad de la ciudad y la zona metropolitana, el objetivo de consolidación y transformación de la modernización del transporte y de su estructuración ordena, inteligente y armónica con el resto de los subsistemas Vaivén, y IETRAM.

Protesto lo necesario en la ciudad de Mérida, Estado de Yucatán; a los 22 días del mes de noviembre del año 2025. En tal virtud, se ACUERDA:

PRIMERO. - Un incremento (ajuste tarifario) en el servicio público de personas pasajeras, proporcionado en las **diversas rutas urbanas y suburbanas de esta ciudad y Municipio de Mérida y localidades de la zona metropolitana**; en el **servicio tipo convencional/vagoneta tipo van o camionetas**, con una **nueva tarifa general de \$8.00 a \$10.00 y por tarifa social, de \$3.00 a \$5.00**;

SEGUNDO. - Publíquese el presente Acuerdo en el Diario Oficial del Gobierno del Estado, para sus efectos, a partir del día siguiente de su publicación;

TERCERO. - Fíjese un extracto del presente Acuerdo en las diversas unidades y rutas del servicio en sus **modalidades urbano y suburbano**, para el debido conocimiento de las y los usuarios.



Mtro. José Jacinto Sosa Novelo

Titular de la Agencia de Transporte de Yucatán

PODER EJECUTIVO



CONSEJERIA JURIDICA