

ESTUDIO TÉCNICO DE NECESIDAD PARA EL OTORGAMIENTO DE CONCESIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE MUNICIPAL EN RUTA URBANA Y SUBURBANA DEL MUNICIPIO DE GUANAJUATO



Subsecretaría de Tránsito, Movilidad y Transporte Municipal

Septiembre de 2025

Contenido

1. Introducción	4
2. Antecedentes	5
3. Marco normativo	7
Marco normativo nacional	7
Marco normativo del estado de Guanajuato.....	8
Marco normativo para el municipio de Guanajuato	9
4. Diagnóstico	10
4.1 Análisis del servicio actual;	10
Inventario de rutas.....	10
Cobertura	14
Sobreposición de rutas.....	16
Inventario de unidades	17
Concesiones y permisos	23
4.2 Análisis de patrones de viaje Origen-Destino;	35
Motivo de viaje.....	36
Frecuencia de viajes	37
Tiempo de espera	38
Transbordo	38
4.3 Estimación de la oferta y la demanda.....	40
Estudio de Frecuencia y Ocupación (FOV)	41
Estudio de Ascenso y Descenso de Pasajeros (AD).....	45
Análisis de sobreoferta.....	47
4.4 Identificación de zonas de generación y atracción de viajes	48
Zonificación del municipio	48
Construcción de matrices de viajes	49
Carga en corredores principales.....	51
4.5 Siniestralidad del transporte público municipal	52
4.6 Identificación de las necesidades diferenciadas de grupos en situación de vulnerabilidad	53
Mujeres y niñas (perspectiva de género).....	53
Personas con discapacidad y adultos mayores	54
Adolescentes y jóvenes (estudiantado)	54
Personas peatonas (incluyendo personas con discapacidad, movilidad limitada, adultos mayores, mujeres y niños)	54
Personas ciclistas y usuarias de vehículos no motorizados (incluyendo electromovilidad de bajo impacto).....	55
Habitantes de comunidades rurales.....	55
5. Propuesta de servicio.....	56
5.1 Imagen objetivo de la movilidad motorizada y el transporte público	56

5.2	Estrategia de movilidad integrada y multisectorial	58
5.3	Vehículos requeridos y características técnicas	60
	Características generales.....	60
	Características por tipo de ruta:	61
	Estrategia de reposición del parque vehicular	62
5.4	Estrategia de regularización de rutas.....	62
6.	<i>Evaluación económica</i>	65
6.1	Costos de operación	65
	Costos fijos:.....	65
	Costos variables:	66
	Costos de capital:.....	66
	Modelo para la estimación de los costos de operación:	67
6.2	Análisis de tarifas.....	69
6.3	Beneficios	74
	Certeza Jurídica	74
	Garantía del Servicio para los Usuarios	75
	Mejora en el servicio de transporte.....	75
7.	<i>Conclusión</i>	77

1. Introducción

El presente documento tiene como objetivo principal brindar los **elementos técnicos de soporte** necesarios para el proceso de otorgamiento de las concesiones del servicio público de transporte municipal (urbano y/o suburbano) en el municipio de Guanajuato. Este proceso se fundamenta en la **Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios**, así como en otras disposiciones legales y reglamentarias aplicables.

La movilidad es reconocida como un **derecho humano fundamental** en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y su planeación, regulación y gestión deben asegurar condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad para todas las personas. En este sentido, la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios establece que la **prestación del servicio público de transporte requiere de una concesión** otorgada por el Ejecutivo del Estado o por los Ayuntamientos, en el ámbito de sus respectivas competencias. Los Ayuntamientos tienen la facultad de prestar directamente el servicio de transporte urbano y suburbano en ruta fija, siendo la autoridad competente para su planeación, administración y supervisión.

Actualmente, el servicio público de transporte de personas en las modalidades urbano y suburbano en ruta fija en el municipio de Guanajuato enfrenta la necesidad de una **regularización y modernización integral**. Desde 2003, no se ha completado la regularización de las concesiones, generando un "vacío legal" y falta de certeza jurídica tanto para usuarios como para transportistas. Además, la autoridad municipal carece de información completa en su registro sobre aspectos fundamentales del servicio, como la red de rutas y las revisiones físico-mecánicas de los vehículos.

Para abordar estos desafíos, el Municipio de Guanajuato encargó la elaboración de un **Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable para el Municipio de Guanajuato (PIMUS GTO)**, como una herramienta de política pública a partir del cual se busca transformar el servicio de transporte público en uno **moderno, eficiente, equitativo y de calidad** y cuyo resultado es el punto de partida para la elaboración del presente estudio y de otros programas específicos que tengan a bien elaborarse por las diversas autoridades en el municipio.

El proceso de concesionamiento, liderado por la Subsecretaría de Tránsito, Movilidad y Transporte y con la aprobación del Ayuntamiento, contempla la realización de **estudios técnicos** para identificar las necesidades del servicio, la emisión de una **declaratoria de necesidad pública**, y la publicación de una **convocatoria pública** que invite a los interesados a presentar propuestas que demuestren su capacidad para cumplir con los estándares de servicio, incluyendo planificación, cobertura, accesibilidad, integración física y de pago, y tarifas asequibles. La **transparencia** y la **certeza jurídica** son principios fundamentales en cada etapa de este procedimiento.

2. Antecedentes

Los antecedentes en materia de movilidad y de transporte público en el municipio y el estado de Guanajuato son claves fundamentales para entender la situación actual y la necesidad de modernización del servicio de transporte público municipal de Guanajuato.

Hasta el año 2002, la administración y supervisión del transporte público en todas sus modalidades en Guanajuato estaba en manos del Gobierno del Estado. Sin embargo, el **5 de abril de 2002**, el Congreso del Estado de Guanajuato modificó la Ley de Tránsito y Transporte, **transfiriendo la responsabilidad** de vigilar y controlar el servicio de transporte público de personas en ruta fija (modalidades urbana y suburbana) **a los municipios**. La entrega formal de la documentación e información al Municipio de Guanajuato se completó el **28 de agosto de 2002**, con una entrega adicional el 16 de abril de 2007. A partir de ese momento, el **Ayuntamiento Municipal de Guanajuato asumió el control** de la operación y prestación de estos servicios, incluyendo la obligación de dar seguimiento a los expedientes de trámite que ya había iniciado el Gobierno del Estado.

El marco legal actual, específicamente la **Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios**, publicada el 18 de marzo de 2016, establece que la prestación del servicio público de transporte **requiere de una concesión**. Esta concesión puede ser otorgada por el Ejecutivo del Estado o, en el caso del transporte **urbano y suburbano, por los Ayuntamientos**, ya que estas modalidades son de su competencia. El Reglamento de Transporte Municipal de Guanajuato, vigente desde el 23 de septiembre de 2016, detalla las atribuciones del Ayuntamiento y de otras dependencias municipales en esta materia. Las concesiones tienen una **duración de quince años** y pueden ser prorrogadas por un periodo similar si el concesionario demuestra cumplir con las capacidades legal, técnica, material y financiera requeridas. Además, los concesionarios están obligados a realizar un **refrendo anual** de su concesión.

A pesar de este marco legal, la situación actual del servicio de transporte público municipal en Guanajuato es compleja. **Desde el año 2003, no se ha completado la regularización de las concesiones** para adaptarlas a la normativa municipal. Esto ha generado lo que se describe como un "**vacío legal**", causando incertidumbre tanto para los usuarios como para los propios transportistas, quienes carecen de un soporte jurídico claro. El Gobierno del Estado transfirió al municipio 132 expedientes de concesionarios y permisionarios, algunos con títulos de concesión, otros con resoluciones definitivas, e incluso algunos con procesos legales incompletos.

Las rutas que fueron legalmente establecidas en los títulos de concesión y permisos **se han modificado con el tiempo** debido al crecimiento de la población y del territorio de la ciudad, pero estas nuevas rutas no cuentan con el respaldo técnico-legal necesario. A esto se suma que el municipio ha otorgado nuevas autorizaciones y permisos temporales para cubrir el servicio en fraccionamientos de reciente creación, especialmente en la zona sur de la ciudad.

El servicio de transporte público también atraviesa una **grave crisis financiera y operacional**, con la mayoría de las concesiones vencidas. De 212 vehículos registrados, **solo 36 unidades (un 17%) cumplen con la vida útil** que establece el reglamento de transporte, lo que significa que la gran mayoría de los vehículos en operación no cumplen con este requisito legal. Existe una **falta de información completa** en el registro municipal sobre aspectos fundamentales del servicio, como el detalle de las rutas, el estado de las revisiones físico-mecánicas de los vehículos, el inventario de la infraestructura (como paradas y bahías), y las pólizas de seguro de los vehículos. Tampoco hay certeza de si los concesionarios han cumplido con el pago anual de los derechos de refrendo, lo que podría llevar a la revocación de sus concesiones. Se ha observado que la mayoría de los concesionarios no operan como empresas organizadas y no tienen planes operativos para mejorar el servicio, y no se han iniciado procedimientos de sanción por estos incumplimientos. Además, la Dirección de Transporte Municipal actualmente **carece de la capacidad de personal y material** suficiente para llevar a cabo sus funciones de manera efectiva.

Para solucionar esta situación, se ha desarrollado un proceso de revisión de las concesiones actuales a fin de brindar la **certeza jurídica** tanto a usuarios como a transportistas. Este programa es una acción inmediata que sienta las bases para una **modernización integral** del servicio de transporte público en Guanajuato. El **Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable para el Municipio de Guanajuato (PIMUS GTO)** constituyó la parte inicial de este proceso que ahora se complementa con el presente estudio que sienta las bases para la emisión de la **declaratoria de necesidad** y la consecuente emisión de la **convocatoria pública transparente** que invite a los interesados a demostrar su capacidad para cumplir con los estándares de servicio, incluyendo planificación, cobertura, accesibilidad, integración física y de pago, y tarifas accesibles.

3. Marco normativo

La regulación de la movilidad y el transporte público en México es un entramado complejo que involucra a los tres niveles de gobierno: federal, estatal y municipal, cada uno con sus propias competencias y marcos normativos. Para comprenderlo, es útil analizar las leyes y reglamentos desde el ámbito nacional hasta el local, especialmente en el contexto de Guanajuato.

Marco normativo nacional

En el nivel más alto, la **Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos** establece las bases. Desde 2020, se reconoce el **derecho a la movilidad** de toda persona en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Las autoridades, en sus respectivos ámbitos de competencia, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos, incluyendo este derecho a la movilidad.

La Constitución también delimita las responsabilidades de los municipios, invistiéndolos de personalidad jurídica y facultándolos para aprobar, de acuerdo con las leyes estatales, sus propios bandos de policía y gobierno, reglamentos, circulares y disposiciones administrativas de observancia general. Estas normas organizan la administración pública municipal, regulan las materias, procedimientos, funciones y servicios públicos de su competencia, y aseguran la participación ciudadana y vecinal. Entre los servicios públicos que les corresponden, se encuentra la **seguridad pública**, que incluye la policía preventiva municipal y el tránsito. Los municipios también pueden intervenir en la formulación y aplicación de programas de transporte público de pasajeros cuando estos afecten su ámbito territorial. Además, la Federación, los estados y los municipios deben coordinarse para planear y regular el desarrollo de centros de población con continuidad demográfica, incluyendo criterios de movilidad y seguridad vial.

Complementando la Constitución, la **Ley General de Movilidad y Seguridad Vial** (publicada el 29 de diciembre de 2023) es de orden público e interés social y de observancia general en todo el territorio nacional. Su objetivo principal es establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Esta ley busca definir mecanismos de **coordinación entre las autoridades de los tres órdenes de gobierno** y la sociedad en materia de movilidad y seguridad vial, estableciendo la concurrencia entre ellos. Asimismo, establece la **Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial** como el instrumento rector para la conducción de la política nacional, que incluye acciones para promover la movilidad y la seguridad vial a través de la coordinación de los tres órdenes de gobierno. La ley también promueve la integración de la política de movilidad y seguridad vial con el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano. Entre sus principios rectores, se destacan la **accesibilidad**, la **calidad**, la **confiabilidad** y el **diseño universal** para garantizar que todas las personas puedan acceder a los sistemas de movilidad. Otro aspecto fundamental es el **enfoque de sistemas seguros** para la seguridad vial, buscando soluciones en todo el sistema de movilidad en lugar de culpar a un solo usuario, y reconociendo los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito. La ley también exige la integración de **bases de datos sobre movilidad y seguridad vial** en el Sistema de

Información Territorial y Urbano, con información que incluye licencias, infracciones, siniestros y datos de transporte público.

Marco normativo del estado de Guanajuato

A nivel estatal, la **Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Guanajuato** reafirma los derechos humanos y su protección reconocidos en la Constitución Federal y los tratados internacionales. Establece que las autoridades estatales y municipales tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos. En cuanto a las competencias municipales, la Constitución de Guanajuato, al igual que la Federal, asigna a los ayuntamientos la responsabilidad del **transporte público urbano y suburbano en ruta fija**.

La **Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios**, publicada en 2016 y reformada en 2024, es la normativa clave para la movilidad en la entidad. Su objetivo es planificar, regular y gestionar la movilidad de personas, bienes y mercancías, aplicando un **enfoque de sistemas seguros** en la seguridad vial, siempre respetando los derechos humanos. Esta ley es de orden público e interés general y obliga a todo usuario de las vías públicas terrestres del estado a cumplir sus disposiciones.

La ley estatal define la **competencia en la prestación del servicio público de transporte**: el Ejecutivo del Estado tiene competencia para el transporte intermunicipal, turístico y de carga, mientras que los **ayuntamientos son competentes para el transporte urbano y suburbano en ruta fija**. Para el transporte de competencia estatal, la **Secretaría de Gobierno** cuenta con una **unidad administrativa en materia de transporte** encargada de ordenar, planear, promover y administrar el servicio público y especial de transporte, así como la educación vial. Esta unidad también es responsable del **Registro Estatal de Concesiones y Permisos del Transporte**, donde se inscriben las concesiones y permisos, así como los vehículos y operadores, tanto de competencia estatal como municipal.

La Ley de Movilidad de Guanajuato establece que la prestación del servicio público de transporte **requiere de una concesión**. Para su otorgamiento, se deben realizar **estudios técnicos** para justificar la necesidad del servicio, emitir una **declaratoria de necesidad pública** y publicar una **convocatoria pública** para que los interesados presenten sus propuestas. Los concesionarios están obligados a contratar seguros para cubrir daños a terceros y usuarios, mantener los vehículos en óptimo estado de higiene y mecánica, y cumplir con la normativa ambiental. Las unidades de transporte público deben contar con una vida útil específica y pueden implementarse programas de renovación vehicular. Las tarifas del servicio público de transporte son establecidas por la unidad administrativa de transporte (estatal) y los ayuntamientos (municipal), y deben ser publicadas. Además, se deben establecer tarifas especiales y preferenciales para sectores específicos de la población, como estudiantes, personas con discapacidad o movilidad reducida, adultos mayores y menores de edad.

La **Ley Orgánica del Poder Ejecutivo para el Estado de Guanajuato** complementa esta estructura al detallar las facultades de las secretarías estatales. Por ejemplo, a la Secretaría de Gobierno se le asignan facultades de vigilancia y regulación del tránsito en carreteras y caminos de jurisdicción estatal, y la expedición de licencias y permisos para conducir en el Estado.

Marco normativo para el municipio de Guanajuato

En el ámbito municipal, la **Ley para el Gobierno y Administración de los Municipios del Estado de Guanajuato** establece las bases generales del gobierno y la administración pública municipal. Los ayuntamientos tienen la facultad de aprobar reglamentos que regulen las materias y servicios públicos de su competencia, incluyendo la formulación y aplicación de programas de **transporte público urbano y suburbano seguro y de calidad** en los términos de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios. Todos los reglamentos y disposiciones administrativas de observancia general deben publicarse en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado y en la Gaceta Municipal. La planeación municipal, incluyendo la de movilidad, es obligatoria.

El **Reglamento de Movilidad para el Municipio de Guanajuato** es el instrumento local que aterriza estas disposiciones. Su objetivo es planificar, regular y gestionar la movilidad de personas, bienes y mercancías dentro de la circunscripción territorial del municipio, garantizando condiciones seguras, igualitarias, sustentables y eficientes para el desplazamiento. La **Subsecretaría de Tránsito, Movilidad y Transporte Municipal** es la principal autoridad municipal encargada de estas funciones.

El reglamento municipal detalla las obligaciones de los peatones, ciclistas y conductores, así como las características que deben cumplir los vehículos en circulación, incluyendo el contar con póliza de seguro vigente. También regula el **estacionamiento en la vía pública** y el funcionamiento de los parquímetros, así como la creación y mantenimiento del **Sistema Municipal de Ciclovías**. La Dirección es la encargada de generar y promover la cultura y educación vial en el municipio. En caso de infracciones, la Dirección es la responsable de sancionarlas y de llevar un registro municipal de infracciones y accidentes de tránsito.

El **Reglamento de Transporte Público para el Municipio de Guanajuato** tiene como **objeto establecer las bases y directrices para planificar, regular, administrar y controlar el servicio público de transporte urbano y suburbano en ruta fija en el municipio de Guanajuato**, garantizando a todas las personas condiciones y derechos a un transporte público seguro, igualitario, sustentable y eficiente. Abarca disposiciones relativas a los sistemas de transporte, tipos de vehículos, operación y evaluación del servicio, concesiones y permisos, sistema tarifario la organización de concesionarios, entre otros. **De acuerdo con el artículo 94** de este reglamento, **la Subsecretaría cuenta con la atribución de realizar el presente estudio**.

En resumen, la regulación de la movilidad y el transporte público en Guanajuato se articula desde el nivel constitucional federal, pasando por una ley general que establece principios y mecanismos de coordinación, una constitución y una ley de movilidad estatal que distribuyen competencias y detallan requisitos, hasta reglamentos municipales que operativizan estas disposiciones en el ámbito local. Esta estructura busca garantizar un sistema de movilidad integral, seguro y accesible para todos los ciudadanos.

4. Diagnóstico

En esta sección se presenta la situación actual del servicio de transporte público en el municipio de Guanajuato, así como los datos de la demanda de servicio, información procedente de los estudios correspondientes al Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable y la información proporcionada por la Subsecretaría de Tránsito, Movilidad y Transporte del municipio de Guanajuato. De manera particular, la información de las rutas, unidades y concesiones proviene directamente de los archivos de la Subsecretaría, mientras que el resto de los elementos diagnósticos corresponden al PIMUS ya que es información de referencia que en su mayoría se calculó a través de métodos estadísticos aleatorios con representatividad en el ámbito municipal.

4.1 Análisis del servicio actual;

El servicio del sistema público de transporte municipal contempla el inventario de rutas, la cobertura del servicio, el parque vehicular, así como el estatus actual de las concesiones del servicio.

Inventario de rutas

Con base en la información de la Subsecretaría de Tránsito, Movilidad y Transporte, se puede determinar que existen un total de **99 rutas vigentes (57 urbanas y 42 suburbanas)**, de las cuales, **23 no se trabajan o se trabajan irregularmente** debido a que no se cuenta con unidades que presten el servicio (*ver cuadros 1 y 2*).

Cuadro 1. Rutas urbanas del servicio público de transporte de Guanajuato

No	Ruta actual	Número de unidades en funcionamiento
1	Alhóndiga - Cerro del Cuarto (Foviste)	Sin vehículos
2	Alhóndiga - Cerro del Cuarto (San Clemente)	1
3	Arboledas - Tutelar - Centro	Sin vehículos
4	Arboledas - Tutelar - Diego Rivera - Centro	Sin vehículos
5	Balcones de Santa Fe-Fracc. Independencia-Lomas del Padre-Guanajuato	1
6	Cajones-Puentecillas-Marfil-Ex estación	1
7	Campanario - Ex Estación de FFCC	1
8	Central de Autobuses - Cerro de los Leones (Presa)	1
9	Central de Autobuses - Mercado Hidalgo	1
10	Central de Autobuses - Mercado Hidalgo (Directo)	2
11	Central de Autobuses - Pozuelos - Embajadoras	5
12	Central de Autobuses - Pueblito de Rocha - Embajadoras	1
13	Central de Autobuses - Santa Rosa	1
14	Cero del Cuarto - Pastita - Noria Alta - Las Teresas	1
15	Cerro de los Leones- Lomas de Marfil	3
16	Cerro del Cuarto - Cata	1
17	Cerro del Cuarto - Pastita - Noria Alta - Las Teresas	1
18	Colita del Encino - Mellado	3
19	DCEA - Mercado Hidalgo	2

Estudio técnico para el otorgamiento de concesión del servicio público de transporte municipal en Guanajuato

No	Ruta actual	Número de unidades en funcionamiento
20	DCEA - Pozuelos - Embajadoras	1
21	Edén - Centro	1
22	Embajadoras - ISSSTE (Pozuelos)	Sin vehículos
23	Embajadoras - Pípila - ISSSTE	Sin vehículos
24	Escuela de Diseño - Preparatoria Oficial (Calzada)	8
25	Escuela de Diseño - Preparatoria Oficial (Túnel Noroeste)	7
26	Escuela de Minas - Municipio libre	2
27	Ex Estación de FFCC - La Trinidad (Marfil)	1
28	Ex Estación de FFCC - Lomas del Padre	Sin vehículos
29	Ex Estación de FFCC - Saucedá	Sin vehículos
30	Ex Hacienda Santa Teresa - Mercado Hidalgo	1
31	Fracc. El Manantial - Villaseca - Diego Rivera - Centro	1
32	Fracc. Villas de Guanajuato - Guanajuato (Directo)	5
33	Guanajuato - Saucedá	Sin vehículos
34	Las Águilas - Centro	1
35	Las Teresas - Cerro del Cuarto	1
36	Lomas de Marfil - Cerro de Los Leones	2
37	Lomas del Padre - Ex Estación de FFCC	1
38	Lomas del Padre - Fracc. Independencia - Balcones de Santa Fe - Ex Estación de FFCC	Sin vehículos
39	Maluco - Ex Estación de FFCC	1
40	Momias - Presa de la Olla	1
41	Municipio Libre- Escuela de Minas	2
42	Panteón Nuevo - Presa de la Olla	2
43	Pípila - ISSSTE	1
44	Presa de la Olla - Carrizo - Venada	1
45	Presa de la Olla - Noria Alta	Sin vehículos
46	Presa de la Olla - Panteón - Momias	1
47	Presa de la Olla - Pueblito de Rocha	2
48	Presa de la Olla - Pueblito de Rocha - Panteón Nuevo	1
49	Presa de la Olla - San Javier	Sin vehículos
50	Pueblito de Rocha - Presa de la Olla	3
51	Puentecillas - Diego Rivera	Sin vehículos
52	Puentecillas - Paseo Ashland - Ex Estación de FFCC	4
53	Ramal Noria Alta - Escuela de Diseño	3
54	Saucedá - Diego Rivera- Centro	1
55	Valenciana - Fracc. Cúpulas	3
56	Villas de Guanajuato - Ex Estación	3
57	Villas de Guanajuato - Prepa (Túnel Diego Rivera)	1

Fuente: Elaboración propia con información de la Subsecretaría de Tránsito, Movilidad y Transporte.

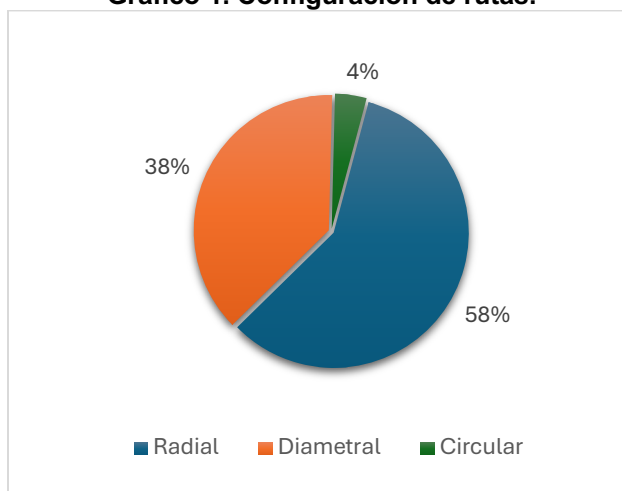
Cuadro 2. Rutas suburbanas del servicio público de transporte de Guanajuato

No	Ruta actual	Número de unidades en funcionamiento
1	Cajones-Puentecillas-Marfil-Ex estación	1
2	Campanario - Ex Estación de FFCC	1
3	El Chapín - Pardo	1
4	El Cubo - Calderones - El Cedro - Pueblito de Rocha	2
5	Ex Estación de FFCC - La Trinidad (Marfil)	1
6	Ex Estación de FFCC - Marfil - Paso de Perules	1
7	Ex Estación de FFCC - San José de Llanos	2
8	Ex Estación de FFCC - Col. Independencia - Lomas del Padre	Sin vehículos
9	Guanajuato - Cajones (Marfil)	Sin vehículos
10	Guanajuato - Cuevas (Vía Santa Teresa)	4
11	Guanajuato - El Coyote - Zangarro	1
12	Guanajuato - Maluco	1
13	Guanajuato - Mineral de la Luz	1
14	Guanajuato - Puentecillas (Directo)	Sin vehículos
15	Guanajuato - Puentecillas (Marfil) - Paso de Perules	Sin vehículos
16	Guanajuato - Saucedá	Sin vehículos
17	Guanajuato - Saucedá (Marfil)	1
18	La Presita- Pardo	Sin vehículos
19	Las Teresas - Cerro del Cuarto	Sin vehículos
20	Llanos de la Fragua - Guanajuato	1
21	Lomas de Marfil - Cerro de Los Leones	1
22	Lomas de Marfil II - Puentecillas	Sin vehículos
23	Molineros - Cuevas	1
24	Nuevo Solano - Normal - Centro	3
25	Pardo - Cuevas	1
26	Pardo - Santa Teresa	Sin vehículos
27	Paso de Perules - Centro	Sin vehículos
28	Paso de Perules - Ex Estación de FFCC	1
29	Presita - Puentecillas - Pardo	1
30	Puentecillas - Paseo Ashland - Ex Estación de FFCC	1
31	Puentecillas- Marfil - Presa- Túnel Ponciano Aguilar- Alhóndiga- Noria Alta - Marfil	4
32	Rosa de Castilla - El Cubo - Calderones - El Cedro - Pueblito de Rocha	1
33	San José de Cervera - Cívitas - Ex Estación de FFCC	1
34	San José de Cervera- Guanajuato	2
35	Santa Ana - Guadalupe Victoria	1
36	Santa Teresa - Cervera	1
37	Santa Teresa - Pardo (Buenos Aires)	1
38	Santa Teresa - Pardo (Ex Hacienda Santa Teresa)	1
39	Tejabán - Chapín	1
40	Valenciana - Fracc. Cúpulas	1
41	Presa de la Olla - Cuevas	Sin vehículos
42	Puentecillas - Paseo Ashland - Ex Estación de FFCC	1

Fuente: Elaboración propia con información de la Subsecretaría de Tránsito, Movilidad y Transporte.

La información generada por el PIMUS, arroja que el **58.5% de las rutas son del tipo radial**, es decir, inician su trayecto en un punto periférico y tienen como destino el centro de la cabecera municipal, donde retornan a su origen. El **37.7% de las rutas son del tipo diametral**, lo que significa que provienen de un punto periférico, cruzan la zona centro y continúan hasta un punto comúnmente ubicado en el extremo opuesto. El **3.8% restante corresponde a rutas del tipo circular**, que generalmente inician en un punto periférico y circulan alrededor de la zona centro; en este tipo de rutas, el origen y destino suelen ser el mismo (*gráfico 1*).

Gráfico 1. Configuración de rutas.



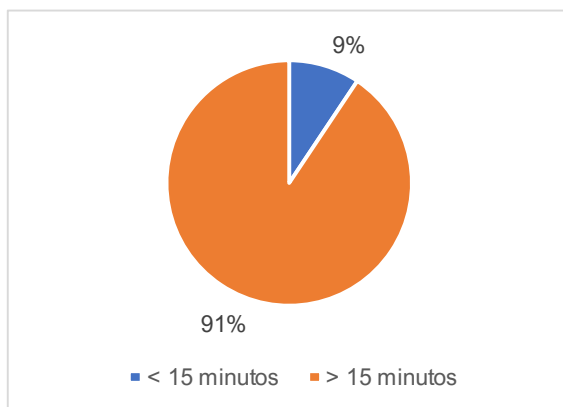
Fuente: PIMUS 2, tomo 1 (2025).

Lo anterior indica que **la principal zona productora de viajes en transporte público es la zona centro**; ahora bien, por la escasa oferta vial que existe se tiene un alto volumen de vehículos circulando en una misma vialidad lo que genera congestión e impactos negativos al medio ambiente.

La red de rutas del transporte colectivo en ruta fija oferta en promedio al día **3,776 despachos**; el 56.3% corresponde a las rutas del transporte urbano y el 43.7% restante a las rutas en la modalidad de suburbano.

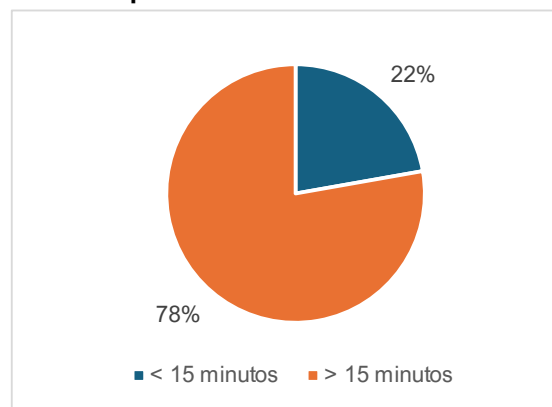
Entre los aspectos que los usuarios consideran al elegir el modo de transporte para desplazarse, se encuentra el intervalo de servicio, ya que este influye directamente en el tiempo de espera, el tiempo de transbordo y, por ende, en el tiempo total de viaje. En este contexto, las rutas se dividen en dos grupos: aquellas con intervalos menores a 15 minutos y las que operan con intervalos superiores a 15 minutos, siendo mayoría en ambos casos, aquellas con un intervalo mayor a 15 minutos (*gráficos 2 y 3*).

Gráfico 2. Distribución de rutas urbanas por intervalo de servicio.



Fuente: PIMUS 2, tomo 1 (2025)

Gráfico 3. Distribución de rutas suburbanas por intervalo de servicio.

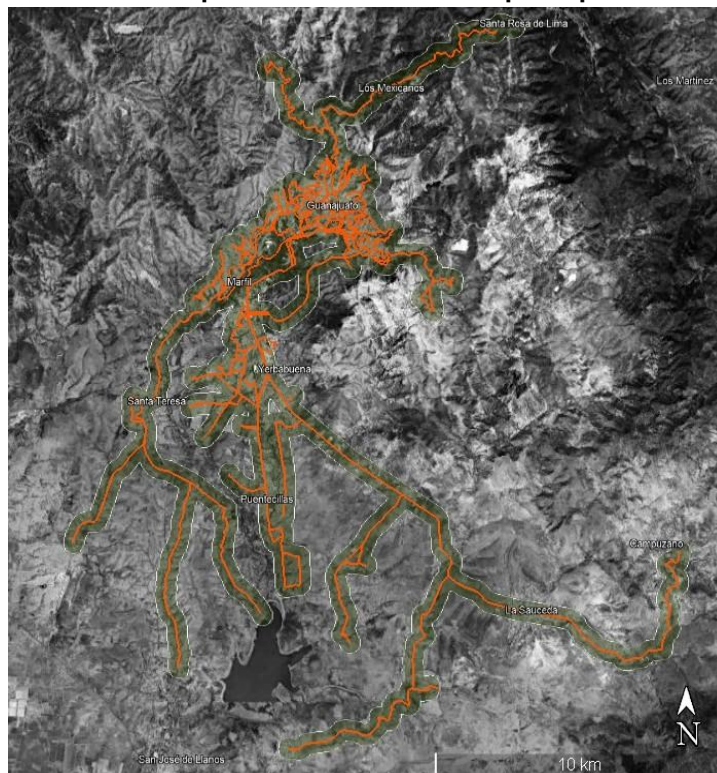


Fuente: PIMUS 2, tomo 1 (2025)

Cobertura

En cuanto a cobertura, el servicio público de transporte alcanza una **cobertura espacial del 83% de la mancha urbana**. El *mapa 1* muestra la cobertura espacial del servicio público de transporte donde se puede apreciar el área cubierta bajo el criterio de 300 metros hacia cada lado de la vialidad.

Mapa 1. Cobertura espacial de la red de transporte público colectivo.



Fuente: PIMUS 2, tomo 1 (2025)

No obstante, prevalecen zonas que, debido a la falta de conectividad, malas condiciones de las vías en términos de pavimento y/o topografía, no es posible el ingreso de los vehículos del transporte público. Es preciso considerar que el servicio de transporte público colectivo debe servir a la totalidad del área urbana, de ahí la importancia el que la autoridad reguladora diseñe e implemente acciones que mejoren las condiciones en las zonas fuera de la cobertura actual. Las áreas marcadas en color verde en el *mapa 2*, son aquellas que cuentan con cobertura del servicio público de transporte de acuerdo al criterio de 300 metros hacia cada lado de la vialidad.

Mapa 2. Zonas con y sin cobertura del transporte público.

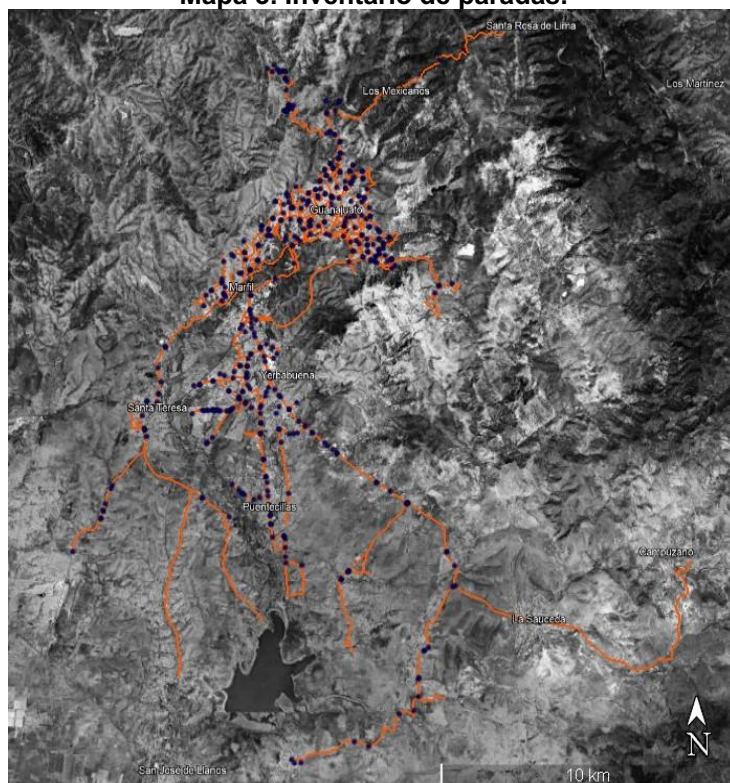


Fuente: PIMUS 2, tomo 1 (2025)

Cabe destacar que **el servicio no se encuentra integrado a una red multimodal de transporte público y opera sin terminales ni interconexiones.**

Otro aspecto relevante relacionado con la cobertura del servicio es el relacionado con los paraderos del transporte público; en este sentido destaca que del total de 459 paradas identificadas el 75% corresponden a lugares donde los usuarios solicitan el servicio aún y cuando no existe señalamiento de tránsito respectivo; el restante 25% corresponde a paradas oficiales. En el mapa 3 se observa la distribución de paradas a lo largo de la red de rutas urbanas y suburbanas.

Mapa 3. Inventario de paradas.



Fuente: PIMUS 2, tomo 1 (2025)

Sobreposición de rutas

Los estudios relacionados con el PIMUS, evidenciaron que, de las 53 rutas del servicio público de transporte colectivo de Guanajuato, **se tiene una sobreposición promedio del 76%**, destacando una sobreposición de recorrido del 95% entre las rutas Pardo – Tejabán y Zangarro – El Coyote.

Esta situación, que si bien es vista por los usuarios como un beneficio gracias a la disponibilidad de diferentes opciones de destino con una alta frecuencia del servicio y menor tiempo de espera, en un mismo tramo vial, genera en muchos de los casos sobreoferta del servicio y una mayor densidad vial. Ahora bien, debido a la estructura vial y la ubicación de los principales polos generadores de viajes en la ciudad de Guanajuato, es razonable que exista sobreposición entre rutas donde llegan a converger más de una, dado que existen pocas vialidades de acceso para distribuir las, tal es el caso de las vías de acceso a la zona centro.

La existencia de estos niveles de sobreposición de rutas motiva la necesidad de reordenar el servicio del transporte público, a través de una red integrada de transporte que eficiente la prestación del servicio y fomente un desarrollo urbano más equitativo, resiliente y sostenible.

Inventario de unidades

Desde que en 2003 el Gobierno del Estado de Guanajuato transfirió al gobierno municipal el control del transporte público urbano y suburbano, **no se han regularizado las concesiones conforme al ordenamiento municipal**, lo que ha provocado un vacío legal y falta de certeza jurídica para usuarios y transportistas.

En ese proceso, el **Gobierno estatal transfirió 132 expedientes de concesionarios y permisionarios** del transporte público urbano y suburbano, tanto de empresas como de personas físicas. Algunos expedientes contenían títulos de concesión y otros únicamente la resolución definitiva, aunque ambos tienen el mismo valor legal, es importante hacer la diferenciación de los mismos. También se identificaron expedientes con procesos jurídicos inconclusos sobre cesión de derechos, los cuales debe concluir el H. Ayuntamiento. En estos casos, la autoridad estatal otorgó permisos eventuales por unidad hasta finalizar el trámite, permitiendo así la continuidad del servicio.

Cabe puntualizar que las rutas legalmente establecidas en los títulos concesión y en las resoluciones definitivas, así como en los permisos eventuales se han venido modificando al paso del tiempo, de acuerdo a las nuevas necesidades de transportación de los usuarios como consecuencia del crecimiento demográfico y territorial que ha sufrido el municipio, sin embargo es importante recalcar que estas modificaciones no cuentan con el soporte técnico-legal, por lo que es preciso realizar regularización de concesiones.

Así mismo, el municipio ha otorgado nuevas autorizaciones para la prestación del servicio de transporte urbano y suburbano, en algunos casos mediante procesos de licitación así como de otorgamientos de permisos eventuales para cubrir nuevas rutas que satisfagan las necesidades de servicio de transporte en los nuevos fraccionamientos, específicamente, en la zona sur de la ciudad.

La demanda del transporte urbano y suburbano ha fluctuado debido a eventos extraordinarios como la pandemia de COVID-19, lo que ha afectado económicamente tanto a usuarios como a transportistas, mermando con ello las condiciones del servicio ya que muchas unidades han llegado al final de su vida útil y deben ser reemplazadas conforme a la Ley de Movilidad y el reglamento municipal de Guanajuato.

A continuación, se presenta una tabla en donde se plasma el inventario de unidades incluido el modelo de las mismas y que conforman el parque vehicular de todo el sistema de transporte de ruta fija urbano y suburbano del municipio de Guanajuato.

Cuadro 3. Parque vehicular del sistema de transporte urbano y suburbano del municipio de Guanajuato.

Num.	Número económico	Marca	Modelo	Matrícula	Actualmente en servicio
1	GU-0001	Mercedes Benz	2012	2ETH24	No
2	GU-0002	Freight Liner	2008	1ETF81	No
3	GU-0003	Mercedes Benz	2011	9ETE11	No
4	GU-0004	Freight Liner	2007	1ETF72	No
5	GU-0005	Freight Liner	2000	746670D	No
6	GU-0006	Freight Liner	2005	746666D	No
7	GU-0007	Freight Liner	2003	746151D	No

Estudio técnico para el otorgamiento de concesión del servicio público de transporte municipal en Guanajuato

Num.	Número económico	Marca	Modelo	Matrícula	Actualmente en servicio
8	GU-0008	Mercedes Benz	2008	743874D	No
9	GU-0009	Mercedes Benz	2009	747132D	No
10	GU-0010	Mercedes Benz	2011	746777D	Sí
11	GU-0011	Freight Liner	2008	745705D	No
12	GU-0012	Mercedes Benz	2007	745764D	No
13	GU-0013	Mercedes Benz	2008	743871D	No
14	GU-0014	Mercedes Benz	2013	747337D	No
15	GU-0015	Freight Liner	2007	746784D	Sí
16	GU-0016	Mercedes Benz	2007	747958D	No
17	GU-0017	Mercedes Benz	2009	747336D	No
18	GU-0018	Freight Liner	2007	745698D	Sí
19	GU-0019	Freight Liner	2008	746778D	Sí
20	GU-0020	Mercedes Benz	2011	746690D	No
21	GU-0021	Freight Liner	2009	746398D	Sí
22	GU-0022	Mercedes Benz	2009	747956D	No
23	GU-0023	Freight Liner	2008	746200D	Sí
24	GU-0024	Mercedes Benz	2005	746198D	Sí
25	GU-0025	Mercedes Benz	2016	A32144H	Sí
26	GU-0026	Freight Liner	2007	747095D	Sí
27	GU-0027	Mercedes Benz	2020	A31714H	Sí
28	GU-0028	International	1998	746141D	No
29	GU-0029	International	1998	746150D	No
30	GU-0030	Mercedes Benz	2009	746342D	Sí
31	GU-0031	Freight Liner	2001	745973D	No
32	GU-0032	Mercedes Benz	2020	8ETH71	Sí
33	GU-0033	Freight Liner	2006	747086D	Sí
34	GU-0034	Mercedes Benz	2014	3ETH53	Sí
35	GU-0035	Mercedes Benz	2014	A32144H	No
36	GU-0036	Mercedes Benz	2009	749654D	Sí
37	GU-0037	Mercedes Benz	2012	747123D	Sí
38	GU-0038	Mercedes Benz	2020	A31713H	Sí
39	GU-0039	Freight Liner	2003	745874D	No
40	GU-0040	Freight Liner	2007	2ETF98	Sí
41	GU-0041	Freight Liner	2006	2ETF86	Sí
42	GU-0042	Freight Liner	2000	746148D	No
43	GU-0043	Mercedes Benz	1999	747087D	No
44	GU-0044	Freight Liner	2000	746146D	No
45	GU-0045	Mercedes Benz	2018	A32143H	Sí
46	GU-0046	Mercedes Benz	2006	746694D	Sí
47	GU-0047	Mercedes Benz	2006	745910D	Sí
48	GU-0048	Mercedes Benz	2011	748631D	Sí
49	GU-0049	Mercedes Benz	2006	746353D	Sí

Estudio técnico para el otorgamiento de concesión del servicio público de transporte municipal en Guanajuato

Num.	Número económico	Marca	Modelo	Matrícula	Actualmente en servicio
50	GU-0051	Mercedes Benz	2018	746199D	Sí
51	GU-0050	Mercedes Benz	2011	746757D	Sí
52	GU-0052	Freight Liner	2006	746695D	Sí
53	GU-0053	Mercedes Benz	2011	9ETE15	Sí
54	GU-0057	Freight Liner	2007	2ETF02	No
55	GU-0058	Mercedes Benz	2011	9ETE14	No
56	GU-0061	Mercedes Benz	2005	746145D	No
57	GU-0062	Mercedes Benz	2006	746144D	Sí
58	GU-0063	Mercedes Benz	2009	744779D	Sí
59	GU-0064	Mercedes Benz	2006	746142D	Sí
60	GU-0072	Mercedes Benz	2005	746758D	No
61	GU-0073	Mercedes Benz	2020	A32142H	Sí
62	GU-0074	Freight Liner	2008	4ETL66	Sí
63	GU-0076	Freight Liner	2002	746140D	No
64	GU-0077	Freight Liner	2002	746139D	No
65	GU-0078	Freight Liner	2003	746138D	No
66	GU-0079	Mercedes Benz	2012	747097D	Sí
67	GU-0080	Freight Liner	2003	746136D	No
68	GU-0081	Freight Liner	2001	746135D	No
69	GU-0091	Freight Liner	2012	747335D	Sí
70	GU-0092	Mercedes Benz	2006	746352D	Sí
71	GU-0093	Freight Liner	2012	747334D	Sí
72	GU-0094	Freight Liner	2009	746693D	Sí
73	GU-0095	Freight Liner	2012	747333D	Sí
74	GU-0096	Mercedes Benz	2012	747340D	Sí
75	GU-0097	Mercedes Benz	2014	749606D	Sí
76	GU-0098	Freight Liner	2008	746698D	Sí
77	GU-0099	International	2006	A31639H	No
78	GU-0103	Mercedes Benz	2020	A31643H	Sí
79	GU-0104	Freight Liner	2008	746084D	Sí
80	GU-0105	Mercedes Benz	2016	750257D	Sí
81	GU-0106	Freight Liner	2007	746188D	Sí
82	GU-0107	Freight Liner	2008	746086D	Sí
83	GU-0108	International	2006	746696D	No
84	GU-0109	International	2004	748806D	No
85	GU-0110	Mercedes Benz	2016	A31641H	Sí
86	GU-0111	International	2006	746700D	No
87	GU-0112	Freight Liner	2008	A31640H	Sí
88	GU-0113	Freight Liner	2008	746351D	No
89	GU-0114	Freight Liner	2008	750256D	Sí
90	GU-0115	Mercedes Benz	2019	A31942H	Sí
91	GU-0116	Mercedes Benz	2017	749651D	Sí

Estudio técnico para el otorgamiento de concesión del servicio público de transporte municipal en Guanajuato

Num.	Número económico	Marca	Modelo	Matrícula	Actualmente en servicio
92	GU-0117	Mercedes Benz	2006	745681D	No
93	GU-0118	Volkswagen	2008	746335D	Sí
94	GU-0119	Volkswagen	2013	747329D	Sí
95	GU-0120	Mercedes Benz	2017	748634D	Sí
96	GU-0121	Mercedes Benz	2006	745895D	Sí
97	GU-0122	Mercedes Benz	2006	745894D	Sí
98	GU-0123	Mercedes Benz	2011	749652D	No
99	GU-0124	Mercedes Benz	2006	745893D	No
100	GU-0125	Mercedes Benz	2006	746672D	Sí
101	GU-0126	Mercedes Benz	2019	A31941H	Sí
102	GU-0127	Mercedes Benz	2015	1ETC25	No
103	GU-0128	International	2013	749605D	No
104	GU-0501	Mercedes Benz	1999	746134D	No
105	GU-1261	International	2006	748633D	Sí
106	GU-001E	Mercedes Benz	2013	6ETL25	Sí
107	GU-002E	Mercedes Benz	2003	2ETF97	No
108	GU-003E	Mercedes Benz	2003	2ETF96	No
109	GU-004E	Mercedes Benz	2004	2ETF72	No
110	GU-005E	Mercedes Benz	2003	8ETE19	No
111	GU-006E	Mercedes Benz	2003	8ETE20	No
112	GU-007E	Mercedes Benz	2003	8ETE21	No
113	GU-008E	Mercedes Benz	2003	8ETE22	No
114	GU-009E	Mercedes Benz	2003	8ETE23	No
115	GU-010E	Mercedes Benz	2013	6ETL24	No
116	GU-011E	Mercedes Benz	2004	2ETF78	No
117	GU-012E	Mercedes Benz	2013	6ETL26	Sí
118	GU-013E	Mercedes Benz	2013	6ETL23	No
119	GU-014E	Mercedes Benz	2015	1ETC27	Sí
120	GU-015E	Mercedes Benz	2019	15ESS73	Sí
121	GU-016E	Mercedes Benz	2016	6ETE38	Sí
122	GU-017E	Mercedes Benz	2024	2ETH35	Sí
123	GU-018E	Mercedes Benz	2018	1ETE75	Sí
124	GU-019E	Volkswagen	2017	7ETB44	Sí
125	GU-020E	Mercedes Benz	2019	6ETJ53	Sí
126	GU-021E	Mercedes Benz	2014	6ETE40	Sí
127	GU-022E	Mercedes Benz	2004	2ETF31	Sí
128	GU-023E	Mercedes Benz	2015	6ETE42	Sí
129	GU-024E	Mercedes Benz	2013	3ETH51	Sí
130	GU-025E	Mercedes Benz	2011	9ETE20	Sí
131	GU-026E	Mercedes Benz	2011	9ETE26	Sí
132	GU-027E	Mercedes Benz	2019	6ETJ54	Sí
133	GU-028E	Mercedes Benz	2013	7ETB22	Sí

Estudio técnico para el otorgamiento de concesión del servicio público de transporte municipal en Guanajuato

Num.	Número económico	Marca	Modelo	Matrícula	Actualmente en servicio
134	GU-031E	Freight Liner	2003	2ETF93	No
135	GU-081E	Mercedes Benz	2011	2ETA87	No
136	GU-082E	Mercedes Benz	2009	8ETP10	No
137	GU-083E	Mercedes Benz	2011	9ETE50	No
138	GU-087E	Freigh Liner	2004	2ETF57	No
139	GU-088E	Mercedes Benz	2013	2ETH39	Sí
140	GU-089E	Mercedes Benz	2016	5ETJ31	Sí
141	GU-106E	Mercedes Benz	2014	2ETA90	Sí
142	GU-117E	Mercedes Benz	2011	9ETE92	Sí
143	GU-119E	Mercedes Benz	2016	5ETJ33	Sí
144	GU-136E	Freight Liner	2016	7ETB30	Sí
145	GU-214E	Freight Liner	2008	3ETH64	Sí
146	GU-218E	International	2008	7ETB06	Sí
147	GU-223E	Mercedes Benz	2006	9ETE19	Sí
148	GU-236E	Freight Liner	2006	1ETF97	Sí
149	GU-249E	International	2006	1ETE58	Sí
150	GU-304E	International	2013	7ETB04	Sí
151	GU-314E	Freight Liner	2007	1ETF91	No
152	GU-349E	Mercedes Benz	2008	9ETE06	No
153	GU-352E	Mercedes Benz	2011	10ESS80	Sí
154	GU-373E	International	2012	38ESS08	Sí
155	GU-034E	Mercedes Benz	2009	8ETE60	No
156	GU-035E	Mercedes Benz	2014	2ETH40	No
157	GU-036E	Mercedes Benz	2013	2ETH15	Sí
158	GU-037E	Mercedes Benz	2013	2ETH20	Sí
159	GU-038E	Mercedes Benz	2011	9ETE42	No
160	GU-039E	Mercedes Benz	2011	9ETE43	No
161	GU-040E	Mercedes Benz	2014	2ETH36	Sí
162	GU-041E	Mercedes Benz	2014	2ETH42	No
163	GU-042E	Freight Liner	2007	4ETL69	No
164	GU-043E	International	2011	6ETL06	Sí
165	GU-044E	Mercedes Benz	2016	7ETJ57	Sí
166	GU-045E	Mercedes Benz	2014	7ETJ45	Sí
167	GU-046E	Mercedes Benz	2014	7ETJ58	Sí
168	GU-047E	Freight Liner	2015	6ETL05	No
169	GU-048E	Mercedes Benz	2012	2ETH11	Sí
170	GU-049E	Mercedes Benz	2008	8ETE69	No
171	GU-0131	Mercedes Benz	2015	745929D	No
172	GU-0132	International	2006	750255D	Sí
173	GU-050E	Freight Liner	2006	9ETE38	No
174	GU-051E	Hino	2014	1ETC15	Sí
175	GU-052E	Hino	2014	1ETC16	Sí

Estudio técnico para el otorgamiento de concesión del servicio público de transporte municipal en Guanajuato

Num.	Número económico	Marca	Modelo	Matrícula	Actualmente en servicio
176	GU-053E	Hino	2014	1ETC17	No
177	GU-054E	Hino	2014	1ETC18	No
178	GU-055E	Freight Liner	2012	5ETL55	Sí
179	GU-056E	International	2005	7ETJ51 / 3ETH73	Sí
180	GU-057E	Freight Liner	2011	1ETJ98 / 6ETL10	Sí
181	GU-058E	International	2007	9ETE63	Sí
182	GU-059E	Mercedes Benz	2015	1ETC27	No
183	GU-060E	Mercedes Benz	2015	6ETL27	No
184	GU-061E	Mercedes Benz	2019	6ETG60	Sí
185	GU-062E	Mercedes Benz	2011	6ETL17	Sí
186	GU-063E	Mercedes Benz	2015	1ETC19	Sí
187	GU-064E	Mercedes Benz	2014	6ETL21	Sí
188	GU-065E	Mercedes Benz	2014	6ETL22	Sí
189	GU-066E	Mercedes Benz	2012	2ETH51	No
190	GU-067E	Mercedes Benz	2006	2ETF68	No
191	GU-068E	International	2010	2ETH59	Sí
192	GU-069E	Freight Liner	2007	9ETE30	No
193	GU-070E	Freight Liner	2008	2ETH52	No
194	GU-071E	Mercedes Benz	2011	9ETE14	No
195	GU-072E	Mercedes Benz	2011	9ETE11	Sí
196	GU-073E	Mercedes Benz	2008	1ETF81	No
197	GU-074E	Freight Liner	2007	1ETF72	No
198	GU-075E	Freight Liner	2006	9ETE39	No
199	GU-076E	Freight Liner	2006	9ETE21	No
200	GU-077E	Hino	2014	1ETC39	Sí
201	GU-078E	Mercedes Benz	2012	9ETE99	Sí
202	GU-079E	Freight Liner	2006	9ETE08	No
203	GU-0129	International	2004	74861D	No
204	GU-0130	International	2004	748611D	No
205	GU-0133	Autobús	2013	750258D	Sí
206	GU-0134	Mercedes Benz	2009	749653D	No
207	GU-0135	Freight Liner	2004	749607D	No
208	GU-0136	Freight Liner	2004	750254D	No
209	GU-0137	International	2014	749655D	Sí
210	GU-080E	Volkswagen	2016	2ETA85	Sí
211	GU-085E	Mercedes Benz	2019	4ETC90	Sí
212	GU-084E	Mercedes Benz	2014	8ETP11	No

Año: Dentro del margen de la vida útil (10 años)

Año: Dentro de la extensión de su vida útil (15 años)

Año: Fuera de su vida útil (más de 15 años)

Fuente: Subsecretaría de Tránsito, Movilidad y Transporte, 2025.

Como puede verse en el *cuadro 3*, del total de **212 vehículos registrados** con autorización para la prestación del servicio urbano y suburbano en el municipio de Guanajuato **solo 36 unidades están dentro del margen de vida útil** que establece el reglamento de transporte, lo que corresponde al **17% de todo el parque vehicular registrado**.

Por otra parte, **67 vehículos están dentro de la extensión de su vida útil**, es decir con 15 años como máximo para ser considerados aptos para la prestación del servicio, tal y como lo establece el reglamento de transporte municipal; esto constituye el **32% del total** del parque vehicular autorizado.

Los mismos datos arrojan que **109 unidades ya no son aptas para la prestación de servicio** público de transporte en ruta fija urbano y suburbano, esto es el **51% del total** autorizado. En efecto, **97 unidades, el 46% del total registradas ya no se encuentran en funcionamiento** siendo sustituidas en el mejor de los casos por unidades de apoyo o supletorias (3 casos concretos: GU-0035, GU-0129 y GU-0130).

Concesiones y permisos

Desde que el gobierno estatal decretó la municipalización del servicio público de transporte asignando su control a las autoridades municipales, se observa que no se realizaron los procedimientos destinados a regularizar las concesiones bajo las cuales los concesionarios y permisionarios operaban los servicios urbanos y suburbanos en el estado, lo cual genera **incertidumbre jurídica** debido a la falta de formalización por parte de la autoridad municipal el **deterioro paulatino de la flota** y el **decremento de la calidad del servicio** de transporte.

Por otra parte, los concesionarios y permisionarios están obligados a contar con una póliza de seguro de cobertura amplia para usuarios y terceros, sin embargo, la información con la que se cuenta muestra que hay vehículos activos con póliza vencida o sin registro de póliza. El siguiente cuadro muestra el estatus que guardan las concesiones y permisos que operan actualmente en el sistema público de transporte de ruta fija Urbano y Suburbano del municipio de Guanajuato.

Cuadro 4. Relación de concesiones y permisos según vigencia

No.	Unidad	Empresa	Modalidad	Ruta de concesión o permiso original	Ruta actual	Vigencia
1	GU-0001	Salvador Aguilar Becerra	Urbano	Presa - Centro - Estación - San Javier	Presa de la Olla - San Javier	Concesión vencida
2	GU-0002	Autobuses Urbanos de Guanajuato S.A. de C.V.	Urbano	Presa de la Olla - Ex Estación	Lomas del Padre - Ex Estación de FFCC	Concesión vencida
3	GU-0003	Autobuses Urbanos de Guanajuato S.A. de C.V.	Urbano	Presa de la Olla - Ex Estación	Alhóndiga - Cerro del Cuarto (Fovisste)	Concesión vencida
4	GU-0004	Autobuses Urbanos de Guanajuato S.A. de C.V.	Urbano	Presa de la Olla - Ex Estación	Alhóndiga - Cerro del Cuarto (Fovisste)	Concesión vencida
5	GU-0005	Transportes Urbanos y Suburbanos Ávalos S.A. de C.V.	Urbano	Presa de la Olla - Ex Estación	Presa de la Olla - Pueblito de Rocha	Concesión vencida
6	GU-0006	Eduardo Enrique Aguilar Becerra	Urbano	No existía	Presa de la Olla - San Javier	Concesión vencida

Estudio técnico para el otorgamiento de concesión del servicio público de transporte municipal en Guanajuato

No.	Unidad	Empresa	Modalidad	Ruta de concesión o permiso original	Ruta actual	Vigencia
7	GU-0007	Transportes Urbanos y Suburbanos Ávalos S.A. de C.V.	Urbano	Centro - Presa - Ex Estación	Embajadoras - Pípila - ISSSTE	Concesión vencida
8	GU-0008	Autobuses Urbanos de Guanajuato S.A. de C.V.	Urbano	Centro - Presa - Ex Estación	Presa de la Olla - Carrizo - Venada	Concesión vencida
9	GU-0009	Autobuses Urbanos de Guanajuato S.A. de C.V.	Urbano	No existía	Arboledas - Tutelar - Centro	Concesión vencida
10	GU-0010	Autobuses Urbanos de Guanajuato S.A. de C.V.	Urbano	No existía	Villas de Guanajuato - Ex Estación	Concesión vencida
11	GU-0011	Autobuses Urbanos de Guanajuato S.A. de C.V.	Suburbano	No existía	Guanajuato - Saucedá	Concesión vencida
12	GU-0012	Autobuses Urbanos de Guanajuato S.A. de C.V.	Urbano	Centro - Presa - Ex Estación	Presa de la Olla - Carrizo - Venada	Concesión vencida
13	GU-0013	Autobuses Urbanos de Guanajuato S.A. de C.V.	Urbano	No existía	Presa de la Olla - Pueblito de Rocha	Concesión vencida
14	GU-0014	Autobuses Urbanos de Guanajuato S.A. de C.V.	Urbano	No existía	Guanajuato - Saucedá	Concesión vencida
15	GU-0015	Autobuses Urbanos de Guanajuato S.A. de C.V.	Urbano	No existía	Lomas del Padre - Ex Estación de FFCC	Concesión vencida
16	GU-0016	Autobuses Urbanos de Guanajuato S.A. de C.V.	Urbano	No existía	Presa de la Olla - San Javier	Concesión vencida
17	GU-0017	Autobuses Urbanos de Guanajuato S.A. de C.V.	Urbano	No existía	Alhóndiga - Cerro del Cuarto (San Clemente)	Concesión vencida
18	GU-0018	Autobuses Urbanos de Guanajuato S.A. de C.V.	Urbano	No existía	Villas de Guanajuato - Ex Estación	Concesión vencida
19	GU-0019	Autobuses Urbanos de Guanajuato S.A. de C.V.	Urbano	No existía	Villas de Guanajuato - Ex Estación	Concesión vencida
20	GU-0020	Autobuses Urbanos de Guanajuato S.A. de C.V.	Suburbano	Mercado Hidalgo- Unidad Deportiva - SAHOP- Yerbabuena - Tutelar De Menores	Guanajuato - Saucedá	Concesión vencida
21	GU-0021	Autobuses Urbanos de Guanajuato S.A. de C.V.	Urbano	Centro - Presa - San Javier - Estación - Panteón - Real de Minas	Villas de Guanajuato - Ex Estación	Concesión vencida
22	GU-0022	Autobuses Urbanos de Guanajuato S.A. de C.V.	Urbano	Centro - Presa - San Javier - Estación - Panteón - Real de Minas	Alhóndiga - Cerro del Cuarto (San Clemente)	Concesión vencida
23	GU-0023	Trasportes Diava de Guanajuato S.A. de C.V.	Urbano	Estación - Cantador - Centro - Pastita	Cerro de los Leones- Lomas de Marfil	Concesión vencida
24	GU-0024	Trasportes Diava de Guanajuato S.A. de C.V.	Urbano	Estación - Cantador - Centro - Pastita	Central de Autobuses - Pueblito de Rocha - Embajadoras	Concesión vencida
25	GU-0025	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A. de C.V.	Urbano	Centro - Presa - Estación - Pueblito de Rocha	Según la necesidad	Concesión vencida

Estudio técnico para el otorgamiento de concesión del servicio público de transporte municipal en Guanajuato

No.	Unidad	Empresa	Modalidad	Ruta de concesión o permiso original	Ruta actual	Vigencia
26	GU-0026	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A de C.V.	Urbano	Centro - Presa - Estación - Pueblito de Rocha	Presa de la Olla - Pueblito de Rocha - Panteón Nuevo	Concesión vencida
27	GU-0027	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A de C.V.	Urbano	Centro - Presa - Estación - Pueblito de Rocha	Maluco - Ex Estación de FFCC	Concesión vencida
28	GU-0028	Transportes Urbanos y Suburbanos Ávalos S.A. de C.V.	Urbano	Presa- Centro - Estación	Presa de la Olla - Carrizo - Venada	Concesión vencida
29	GU-0029	Transportes Urbanos y Suburbanos Ávalos S.A. de C.V.	Urbano	Jardín Cantador - Teatro Juárez - Pastita - Baratillo - Pastita	Las Teresas - Cerro del Cuarto	Concesión vencida
30	GU-0030	Transportes Urbanos y Suburbanos Ávalos S.A. de C.V.	Urbano	Presa - Estación - Cantador - Pastita - Santa Teresa y Santa Catarina de Cuevas	Puentecillas - Paseo Ashland - Ex Estación de FFCC	Concesión vencida
31	GU-0031	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A de C.V.	Urbano	Presa- Centro - Estación	Presa de la Olla - Pueblito de Rocha	Concesión vencida
32	GU-0032	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A de C.V.	Urbano	Presa- Centro - Estación	Cerro de los Leones- Lomas de Marfil	Concesión vencida
33	GU-0033	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A de C.V.	Urbano	Presa- Centro - Estación	DCEA - Mercado Hidalgo	Concesión vencida
34	GU-0034	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A de C.V.	Urbano	Presa- Centro - Estación	Central de Autobuses - Santa Rosa	Concesión vencida
35	GU-0035	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A de C.V.	Urbano	Presa- Centro - Estación	Presa de la Olla - Pueblito de Rocha	Concesión vencida
36	GU-0036	Transportes Diava de Guanajuato S.A. de C.V.	Urbano	Estación - Cantador - Centro - Pastita	Pueblito de Rocha - Presa de la Olla	Concesión vencida
37	GU-0037	Transportes Diava de Guanajuato S.A. de C.V.	Urbano	Estación - Cantador - Centro - Pastita	Cerro del Cuarto - Cata	Concesión vencida
38	GU-0038	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A de C.V.	Urbano	Centro - Escuela Preparatoria	Las Teresas - Cerro del Cuarto	Concesión vencida
39	GU-0039	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A de C.V.	Urbano	Presa- Centro - Estación	Presa de la Olla - Pueblito de Rocha - Panteón Nuevo	Concesión vencida
40	GU-0040	Ómnibus de Guanajuato S.A. de C.V.	Urbano	Centro - Presa - Estación - San Javier - Marfil	Cerro de los Leones- Lomas de Marfil	Concesión vencida
41	GU-0041	Ómnibus de Guanajuato S.A. de C.V.	Urbano	Centro - Presa - Estación - San Javier - Marfil	Puentecillas - Paseo Ashland - Ex Estación de FFCC	Concesión vencida
42	GU-0042	Transportes Urbanos y Suburbanos Ávalos S.A. de C.V.	Urbano	Presa - Centro - Estación- Noria Alta - Municipio Libre	Embajadoras - Pípila - ISSSTE	Concesión vencida
43	GU-0043	Transportes Urbanos y Suburbanos Ávalos S.A. de C.V.	Urbano	Presa - Centro - Estación- Noria Alta - Municipio Libre	Presa de la Olla - Noria Alta	Concesión vencida

Estudio técnico para el otorgamiento de concesión del servicio público de transporte municipal en Guanajuato

No.	Unidad	Empresa	Modalidad	Ruta de concesión o permiso original	Ruta actual	Vigencia
44	GU-0044	Transportes Urbanos y Suburbanos Ávalos S.A. de C.V.	Urbano	Centro - Presa - Estación - Noria Alta - Municipio Libre	Las Teresas - Cerro del Cuarto	Concesión vencida
45	GU-0045	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A. de C.V.	Urbano	Centro - Presa de la Olla - San Javier - Estación - Panteón	Ex Hacienda Santa Teresa - Mercado Hidalgo	Concesión vencida
46	GU-0046	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A. de C.V.	Urbano	Centro - Presa de la Olla - San Javier - Estación - Panteón	Presa de la Olla - Panteón - Momias	Concesión vencida
47	GU-0047	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A. de C.V.	Urbano	No existía	Pueblito de Rocha - Presa de la Olla	Concesión vencida
48	GU-0048	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A. de C.V.	Urbano	No existía	Cajones - Puente de Marfil - Ex estación	Concesión vencida
49	GU-0049	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A. de C.V.	Urbano	No existía	Ex Estación de FFCC - La Trinidad (Marfil)	Concesión vencida
50	GU-0051	Transportes Diava de Guanajuato S.A. de C.V.	Urbano	No existía	Cerro del Cuarto - Pastita - Noria Alta - Las Teresas	Concesión vencida
51	GU-0050	Transportes Diava de Guanajuato S.A. de C.V.	Urbano	No existía	Lomas de Marfil - Cerro de Los Leones	Concesión vencida
52	GU-0052	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A. de C.V.	Urbano	No existía	Pueblito de Rocha - Presa de la Olla	Concesión vencida
53	GU-0053	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A. de C.V.	Urbano	Centro - Escuela Preparatoria	Central de Autobuses - Pozuelos - Embajadoras	Concesión vencida
55	GU-0057	Autobuses Urbanos de Guanajuato S.A. de C.V.	Urbano	Cantador - Centro - Pastita	Ex Estación de FFCC - Lomas del Padre	Concesión vencida
56	GU-0058	Autobuses Urbanos de Guanajuato S.A. de C.V.	Suburbano	Cantador - Centro - Pastita	Guanajuato - Saucedá	Concesión vencida
57	GU-0061	Transportes Urbanos y Suburbanos Ávalos S.A. de C.V.	Urbano	Central de Autobuses - Embajadoras (Marfil)	Ex Estación de FFCC - Saucedá	Concesión vencida
58	GU-0062	Transportes Urbanos y Suburbanos Ávalos S.A. de C.V.	Urbano	Cerro del Cuarto - Noria Alta - Marfil - Las Teresas	Pípila - ISSSTE	Concesión vencida
59	GU-0063	Transportes Urbanos y Suburbanos Ávalos S.A. de C.V.	Urbano	Presa de la Olla - Centro - Estación - Pueblito de Rocha - Escuela Técnica	Puente de Marfil - Paseo Ashland - Ex Estación de FFCC	Concesión vencida
60	GU-0064	Transportes Urbanos y Suburbanos Ávalos S.A. de C.V.	Urbano	Cerro de los Leones - Centro - Pueblito de Rocha - Marfil - Lomas - Las Teresas - Lomas de Marfil	Cerro del Cuarto - Pastita - Noria Alta - Las Teresas	Concesión vencida

Estudio técnico para el otorgamiento de concesión del servicio público de transporte municipal en Guanajuato

No.	Unidad	Empresa	Modalidad	Ruta de concesión o permiso original	Ruta actual	Vigencia
61	GU-0072	Ómnibus de Guanajuato S.A. de C.V.	Suburbano	Presa - Estación - Cantador - Pastita - Marfil - Santa Teresa y Santa Catarina de Cuevas	Presa de la Olla - Cuevas	Concesión vencida
62	GU-0073	Ómnibus de Guanajuato S.A. de C.V.	Suburbano	Presa - Estación - Cantador - Pastita - Marfil - Santa Teresa y Santa Catarina de Cuevas	Puentecillas - Paseo Ashland - Ex Estación de FFCC	Concesión vencida
63	GU-0074	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A de C.V.	Suburbano	Presa- Centro - Estación - Cantador - Pastita	Puentecillas - Paseo Ashland - Ex Estación de FFCC	Concesión vencida
64	GU-0076	Transportes Urbanos y Suburbanos Ávalos S.A. de C.V.	Urbano	Embajadoras - Pozuelos	Embajadoras - ISSSTE (Pozuelos)	Concesión vencida
65	GU-0077	Transportes Urbanos y Suburbanos Ávalos S.A. de C.V.	Suburbano	Mercado Hidalgo- Marfil - Yerbabuena- Centro - SEP - Puentecillas	Las Teresas - Cerro del Cuarto	Concesión vencida
66	GU-0078	Transportes Urbanos y Suburbanos Ávalos S.A. de C.V.	Urbano	Cerro del Cuarto - Cerro de los Leones- Pastita - Centro - Noria Alta - Marfil	Las Teresas - Cerro del Cuarto	Concesión vencida
67	GU-0079	Transportes Urbanos y Suburbanos Ávalos S.A. de C.V.	Suburbano	Mercado Hidalgo- Marfil - Yerbabuena- Centro - SEP - Puentecillas	Lomas de Marfil - Cerro de Los Leones	Concesión vencida
68	GU-0080	Transportes Urbanos y Suburbanos Ávalos S.A. de C.V.	Suburbano	Embajadoras - ISSSTE - Embajadoras	Lomas de Marfil - Cerro de Los Leones	Concesión vencida
69	GU-0081	Transportes Urbanos y Suburbanos Ávalos S.A. de C.V.	Urbano	Valenciana - Pueblito de Rocha - Marfil - Centro - SCT	Embajadoras - Pipila - ISSSTE	Concesión vencida
70	GU-0091	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A de C.V.	Urbano	Central de Autobuses - Embajadoras	Central de Autobuses - Mercado Hidalgo (Directo)	Concesión vencida
71	GU-0092	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A de C.V.	Urbano	Central de Autobuses - Embajadoras	Central de Autobuses - Pozuelos - Embajadoras	Concesión vencida
72	GU-0093	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A de C.V.	Urbano	Central de Autobuses - Embajadoras	Central de Autobuses - Pozuelos - Embajadoras	Concesión vencida
73	GU-0094	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A de C.V.	Urbano	Central de Autobuses - Embajadoras	Central de Autobuses - Pozuelos - Embajadoras	Concesión vencida
74	GU-0095	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A de C.V.	Urbano	Central de Autobuses - Mercado Hidalgo	Central de Autobuses - Pozuelos - Embajadoras	Concesión vencida
75	GU-0096	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A de C.V.	Urbano	Central de Autobuses - Mercado Hidalgo	Central de Autobuses - Mercado Hidalgo (Directo)	Concesión vencida

Estudio técnico para el otorgamiento de concesión del servicio público de transporte municipal en Guanajuato

No.	Unidad	Empresa	Modalidad	Ruta de concesión o permiso original	Ruta actual	Vigencia
76	GU-0097	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A de C.V.	Urbano	Central de Autobuses - Mercado Hidalgo	Según la necesidad	Concesión vencida
77	GU-0098	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A de C.V.	Urbano	Central de Autobuses - Mercado Hidalgo	Según la necesidad	Concesión vencida
78	GU-0099	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A de C.V.	Urbano	Central de Autobuses - Mercado Hidalgo	Central de Autobuses - Mercado Hidalgo (Directo)	Concesión vencida
79	GU-0103	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A de C.V.	Urbano	No existía	Panteón Nuevo - Presa de la Olla	Concesión vencida
80	GU-0104	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A de C.V.	Urbano	No existía	Panteón Nuevo - Presa de la Olla	Concesión vencida
81	GU-0105	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A de C.V.	Suburbano	No existía	Paso de Perules - Ex Estación de FFCC	Concesión vencida
82	GU-0106	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A de C.V.	Suburbano	No existía	Cajones- Puenteillas- Marfil-Ex estación	Concesión vencida
83	GU-0107	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A de C.V.	Suburbano	No existía	Valenciana - Fracc. Cúpulas	Concesión vencida
84	GU-0108	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A de C.V.	Suburbano	No existía	Guanajuato - Puenteillas (Marfil) - Paso de Perules	Concesión vencida
85	GU-0109	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A de C.V.	Suburbano	No existía	Guanajuato - Cajones (Marfil)	Concesión vencida
86	GU-0110	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A de C.V.	Suburbano	No existía	San José de Cervera - Civitas - Ex Estación de FFCC	Concesión vencida
87	GU-0111	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A de C.V.	Suburbano	No existía	Guanajuato - Puenteillas (Directo)	Concesión vencida
88	GU-0112	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A de C.V.	Suburbano	No existía	Guanajuato - Maluco	Concesión vencida
89	GU-0113	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A de C.V.	Suburbano	No existía	Guanajuato - Puenteillas (Directo)	Concesión vencida
90	GU-0114	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A de C.V.	Suburbano	No existía	Ex Estación de FFCC - La Trinidad (Marfil)	Concesión vencida
91	GU-0115	Transportista Med-Cer S.A. de C.V.	Urbano	Colita del Encino - Mellado	Colita del Encino - Mellado	Concesión vencida
92	GU-0116	Transportista Med-Cer S.A. de C.V.	Urbano	Colita del Encino - Mellado	Colita del Encino - Mellado	Concesión vencida
93	GU-0117	Patricia Georgina Estrada	Urbano	Colita del Encino - Mellado	Colita del Encino - Mellado	Concesión vencida
94	GU-0118	Juan Manuel Araujo Betanzos	Urbano	Colita del Encino - Mellado	Colita del Encino - Mellado	Concesión vencida
95	GU-0119	Mariela Valencia Cortés	Urbano	Municipio Libre-Escuela De Minas	Municipio Libre-Escuela de Minas	Concesión vencida
96	GU-0120	Tomás Guadalupe Delgadillo Vargas	Urbano	Municipio Libre-Escuela De Minas	Municipio Libre-Escuela de Minas	Concesión vencida

Estudio técnico para el otorgamiento de concesión del servicio público de transporte municipal en Guanajuato

No.	Unidad	Empresa	Modalidad	Ruta de concesión o permiso original	Ruta actual	Vigencia
97	GU-0121	Autobuses Suburbanos de Guanajuato S.A. de C.V.	Suburbano	Lomas De Marfil li - Puente de las Vigas	Según la necesidad	Concesión vencida
98	GU-0122	Autobuses Suburbanos de Guanajuato S.A. de C.V.	Suburbano	Lomas De Marfil li - Puente de las Vigas	Según la necesidad	Concesión vencida
99	GU-0123	Autobuses Suburbanos de Guanajuato S.A. de C.V.	Suburbano	Lomas De Marfil li - Puente de las Vigas	Lomas de Marfil II - Puente de las Vigas	Concesión vencida
100	GU-0124	Autobuses Suburbanos de Guanajuato S.A. de C.V.	Urbano	Las Águilas - Centro	Las Águilas - Centro	Concesión vencida
101	GU-0125	Transportista Med-Cer S.A. de C.V.	Urbano	Las Águilas - Centro	Las Águilas - Centro	Concesión vencida
102	GU-0126	Transportista Med-Cer S.A. de C.V.	Urbano	Las Águilas - Centro	Edén - Centro	Concesión vencida
103	GU-0127	Trasportes Diava de Guanajuato S.A. de C.V.	Suburbano	Lomas De Marfil li - Puente de las Vigas	Lomas de Marfil II - Puente de las Vigas	Concesión vencida
104	GU-0128	Autobuses Suburbanos de Guanajuato S.A. de C.V.	Suburbano	San José de Cervera - Guanajuato	San José de Cervera - Guanajuato	Concesión vencida
105	GU-0501	Transportes Urbanos y Suburbanos Ávalos S.A. de C.V.	Suburbano	No existía	Guanajuato - Saucedá (Marfil)	Concesión vencida
106	GU-1261	José Felipe Barrientos Muñoz	Suburbano	Coyote - El Castillo - El Chapín - Yerbabuena	Santa Teresa - Cervera	Concesión vencida
107	GU-001E	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A. de C.V.	Urbano	UCEA - Embajadoras	DCEA - Mercado Hidalgo	Permiso eventual vigente
108	GU-002E	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A. de C.V.	Urbano	UCEA - Embajadoras	DCEA - Pozuelos - Embajadoras	Permiso eventual vigente
109	GU-003E	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A. de C.V.	Urbano	UCEA - Embajadoras	DCEA - Pozuelos - Embajadoras	Permiso eventual vigente
110	GU-004E	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A. de C.V.	Urbano	UCEA - Embajadoras	DCEA - Pozuelos - Embajadoras	Permiso eventual vigente
111	GU-005E	Transportes Urbanos y Suburbanos Ávalos S.A. de C.V.	Urbano	UCEA - Embajadoras	DCEA - Pozuelos - Embajadoras	Permiso eventual vigente
112	GU-006E	Transportes Urbanos y Suburbanos Ávalos S.A. de C.V.	Urbano	UCEA - Embajadoras	DCEA - Pozuelos - Embajadoras	Permiso eventual vigente
113	GU-007E	Transportes Urbanos y Suburbanos Ávalos S.A. de C.V.	Urbano	UCEA - Embajadoras	DCEA - Pozuelos - Embajadoras	Permiso eventual vigente
114	GU-008E	Transportes Urbanos y Suburbanos Ávalos S.A. de C.V.	Urbano	UCEA - Embajadoras	DCEA - Pozuelos - Embajadoras	Permiso eventual vigente
115	GU-009E	Transportes Urbanos y Suburbanos Ávalos S.A. de C.V.	Urbano	UCEA - Embajadoras	DCEA - Pozuelos - Embajadoras	Permiso eventual vigente
116	GU-010E	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A. de C.V.	Urbano	UCEA - Embajadoras	DCEA - Pozuelos - Embajadoras	Permiso eventual vigente
117	GU-011E	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A. de C.V.	Urbano	UCEA - Embajadoras	DCEA - Pozuelos - Embajadoras	Permiso eventual vigente
118	GU-012E	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A. de C.V.	Urbano	UCEA - Embajadoras	Momias - Presa de la Olla	Permiso eventual vigente
119	GU-013E	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A. de C.V.	Urbano	UCEA - Embajadoras	DCEA - Pozuelos - Embajadoras	Permiso eventual vigente

Estudio técnico para el otorgamiento de concesión del servicio público de transporte municipal en Guanajuato

No.	Unidad	Empresa	Modalidad	Ruta de concesión o permiso original	Ruta actual	Vigencia
120	GU-014E	Sirahuen Palafox Villafaña	Urbano	Esc. Diseño - Preparatoria Oficial Túnel Noroeste	Escuela de Diseño - Preparatoria Oficial (Túnel Noroeste)	Permiso eventual vigente
121	GU-015E	Ma. Elena Noriega Galván	Urbano	Esc. Diseño - Preparatoria Oficial Túnel Noroeste	Escuela de Diseño - Preparatoria Oficial (Túnel Noroeste)	Permiso eventual vigente
122	GU-016E	Salgado Salazar Gloria	Urbano	Esc. Diseño - Preparatoria Oficial Túnel Noroeste	Escuela de Diseño - Preparatoria Oficial (Túnel Noroeste)	Permiso eventual vigente
123	GU-017E	Martha León León	Urbano	Esc. Diseño - Preparatoria Oficial Túnel Noroeste	Escuela de Diseño - Preparatoria Oficial (Túnel Noroeste)	Permiso eventual vigente
124	GU-018E	Víctor Ramírez Palafox	Urbano	Esc. Diseño - Preparatoria Oficial Túnel Noroeste	Escuela de Diseño - Preparatoria Oficial (Túnel Noroeste)	Permiso eventual vigente
125	GU-019E	Socorro Sánchez Chávez	Urbano	Esc. Diseño - Preparatoria Oficial Túnel Noroeste	Escuela de Diseño - Preparatoria Oficial (Túnel Noroeste)	Permiso eventual vigente
126	GU-020E	Raúl Pérez Romero	Urbano	Esc. Diseño - Preparatoria Oficial Túnel Noroeste	Escuela de Diseño - Preparatoria Oficial (Túnel Noroeste)	Permiso eventual vigente
127	GU-021E	J. Pilar Márquez Muñiz	Urbano	Esc. Diseño - Preparatoria Oficial Calzada	Escuela de Diseño - Preparatoria Oficial (Calzada)	Permiso eventual vigente
128	GU-022E	Vicente Urquiza García	Urbano	Esc. Diseño - Preparatoria Oficial Calzada	Escuela de Diseño - Preparatoria Oficial (Calzada)	Permiso eventual vigente
129	GU-023E	Miguel Ángel Quezada López	Urbano	Esc. Diseño - Preparatoria Oficial Calzada	Escuela de Diseño - Preparatoria Oficial (Calzada)	Permiso eventual vigente
130	GU-024E	Ma. Elena Noriega Galván	Urbano	Esc. Diseño - Preparatoria Oficial Calzada	Escuela de Diseño - Preparatoria Oficial (Calzada)	Permiso eventual vigente
131	GU-025E	Cristina Delgadillo Luna	Urbano	Esc. Diseño - Preparatoria Oficial Calzada	Escuela de Diseño - Preparatoria Oficial (Calzada)	Permiso eventual vigente
132	GU-026E	Gumaro Pérez Yebra	Urbano	Esc. Diseño - Preparatoria Oficial Calzada	Escuela de Diseño - Preparatoria Oficial (Calzada)	Permiso eventual vigente
133	GU-027E	Eduardo Rafael Hernández Guerrero	Urbano	Esc. Diseño - Preparatoria Oficial Calzada	Escuela de Diseño - Preparatoria Oficial (Calzada)	Permiso eventual vigente
134	GU-028E	José Antonio Martínez Aguilar	Urbano	Esc. Diseño - Preparatoria Oficial Calzada	Escuela de Diseño - Preparatoria Oficial (Calzada)	Permiso eventual vigente
135	GU-031E	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A de C.V.	Suburbano	La Presita-Guanajuato	La Presita- Pardo	Permiso eventual vigente
136	GU-081E	Rafael Alcocer Federico	Suburbano	El Cubo- Calderones- El Cedro- Pueblito de Rocha	El Cubo - Calderones - El Cedro - Pueblito de Rocha	Permiso eventual vigente
137	GU-082E	Rafael Alcocer Federico	Suburbano	El Cubo- Calderones- El Cedro- Pueblito de Rocha	El Cubo - Calderones - El Cedro - Pueblito de Rocha	Permiso eventual vigente

Estudio técnico para el otorgamiento de concesión del servicio público de transporte municipal en Guanajuato

No.	Unidad	Empresa	Modalidad	Ruta de concesión o permiso original	Ruta actual	Vigencia
138	GU-083E	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A de C.V.	Urbano	Guanajuato- Fracc. El Campanario- Mártires 22 De Abril	Campanario - Ex Estación de FFCC	Permiso eventual vigente
139	GU-087E	Transportes Urbanos y Suburbanos Ávalos S.A. de C.V.	Urbano	Valenciana- Fraccionamiento Cúpulas	Valenciana - Fracc. Cúpulas	Permiso eventual vigente
140	GU-088E	Transportes Urbanos y Suburbanos Ávalos S.A. de C.V.	Urbano	Guanajuato- Fracc. El Campanario- Mártires 22 De Abril	Campanario - Ex Estación de FFCC	Permiso eventual vigente
141	GU-089E	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A de C.V.	Suburbano	Central de Autobuses - Santa Rosa	Campanario - Ex Estación de FFCC	Permiso eventual vigente
142	GU-106E	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A de C.V.	Urbano	Valenciana- Fraccionamiento Cúpulas	Valenciana - Fracc. Cúpulas	Permiso eventual vigente
143	GU-117E	Transportes Urbanos y Suburbanos Ávalos S.A. de C.V.	Urbano	Valenciana- Fraccionamiento Cúpulas	Valenciana - Fracc. Cúpulas	Permiso eventual vigente
144	GU-119E	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A de C.V.	Urbano	Valenciana- Fraccionamiento Cúpulas	Valenciana - Fracc. Cúpulas	Permiso eventual vigente
145	GU-136E	José Dolores Olmos Guerra	Suburbano	Guanajuato - Mineral de la Luz	Guanajuato - Mineral de la Luz	Permiso eventual vigente
146	GU-214E	Autobuses Urbanos de Guanajuato S.A. de C.V.	Suburbano	Guanajuato - Cuevas (Vía Sta. Teresa)	Tejabán - Chapín	Permiso eventual vigente
147	GU-218E	José Felipe Barrientos Muñoz	Suburbano	Guanajuato - Cuevas (Vía Sta. Teresa)	Guanajuato - Cuevas (Vía Santa Teresa)	Permiso eventual vigente
148	GU-223E	Miguel Barrientos Zaragoza	Suburbano	Guanajuato - Cuevas (Vía Sta. Teresa)	Guanajuato - Cuevas (Vía Santa Teresa)	Permiso eventual vigente
149	GU-236E	Miguel Barrientos Zaragoza	Suburbano	Guanajuato - Cuevas (Vía Sta. Teresa)	Guanajuato - Cuevas (Vía Santa Teresa)	Permiso eventual vigente
150	GU-249E	José Felipe Barrientos Muñoz	Suburbano	Guanajuato - Cuevas (Vía Sta. Teresa)	Guanajuato - Cuevas (Vía Santa Teresa)	Permiso eventual vigente
151	GU-304E	Mauricio Olmos Jasso	Suburbano	Llanos De La Fragua - Guanajuato	Llanos de la Fragua - Guanajuato	Permiso eventual vigente
152	GU-314E	Autobuses Urbanos de Guanajuato S.A. de C.V.	Urbano	Balcones de Santa Fe - Fracc. Independencia - Lomas del Padre - Guanajuato	Balcones de Santa Fe-Fracc. Independencia- Lomas del Padre- Guanajuato	Permiso eventual vigente
153	GU-349E	Autobuses Urbanos de Guanajuato S.A. de C.V.	Urbano	Fracc. Villas de Guanajuato - Guanajuato (Directo)	Fracc. Villas de Guanajuato - Guanajuato (Directo)	Permiso eventual vigente
154	GU-352E	Autobuses Urbanos de Guanajuato S.A. De C.V.	Urbano	Fracc. Villas de Guanajuato - Guanajuato (Directo)	Fracc. Villas de Guanajuato - Guanajuato (Directo)	Permiso eventual vigente
155	GU-373E	José Felipe Barrientos Muñoz	Suburbano	Guanajuato - El Chapín	El Chapín - Pardo	Permiso eventual vigente
156	GU-034E	Autobuses Urbanos de Guanajuato S.A. de C.V.	Suburbano	Plaza Lucio Marmolejo - Lomas del Padre - Col. Independencia	Ex Extación de FFCC - Col. Independencia - Lomas del Padre	Permiso eventual vigente

Estudio técnico para el otorgamiento de concesión del servicio público de transporte municipal en Guanajuato

No.	Unidad	Empresa	Modalidad	Ruta de concesión o permiso original	Ruta actual	Vigencia
157	GU-035E	Autobuses Urbanos de Guanajuato S.A. de C.V.	Urbano	Balcones de Santa Fe - Fracc. Independencia - Lomas del Padre - Guanajuato	Balcones de Santa Fe-Fracc. Independencia-Lomas del Padre-Guanajuato	Permiso eventual vigente
158	GU-036E	Autobuses Urbanos de Guanajuato S.A. de C.V.	Urbano	Fracc. Villas de Guanajuato - Guanajuato (Directo)	Fracc. Villas de Guanajuato - Guanajuato (Directo)	Permiso eventual vigente
159	GU-037E	Autobuses Urbanos de Guanajuato S.A. de C.V.	Urbano	Fracc. Villas de Guanajuato - Guanajuato (Directo)	Fracc. Villas de Guanajuato - Guanajuato (Directo)	Permiso eventual vigente
160	GU-038E	Autobuses Urbanos de Guanajuato S.A. de C.V.	Urbano	Fracc. Villas de Guanajuato - Guanajuato (Directo)	Fracc. Villas de Guanajuato - Guanajuato (Directo)	Permiso eventual vigente
161	GU-039E	Autobuses Urbanos de Guanajuato S.A. de C.V.	Urbano	Fracc. Villas de Guanajuato - Guanajuato (Directo)	Fracc. Villas de Guanajuato - Guanajuato (Directo)	Permiso eventual vigente
162	GU-040E	Autobuses Urbanos de Guanajuato S.A. de C.V.	Urbano	Fracc. Villas de Guanajuato - Guanajuato (Directo)	Fracc. Villas de Guanajuato - Guanajuato (Directo)	Permiso eventual vigente
163	GU-041E	Autobuses Urbanos de Guanajuato S.A. de C.V.	Urbano	Fracc. Villas de Guanajuato - Guanajuato (Directo)	Fracc. Villas de Guanajuato - Guanajuato (Directo)	Permiso eventual vigente
164	GU-042E	Autobuses Urbanos de Guanajuato S.A. de C.V.	Urbano	Lomas Del Padre Fracc. Independencia-Balcones De Sta. Fe-Guanajuato	Lomas del Padre - Fracc. Independencia - Balcones de Santa Fe - Ex Estación de FFCC	Permiso eventual vigente
165	GU-043E	José Felipe Barrientos Muñoz	Suburbano	Guanajuato- El Coyote - Zangarro	Guanajuato - El Coyote - Zangarro	Permiso eventual vigente
166	GU-044E	José Felipe Barrientos Muñoz	Suburbano	Pardo - Cuevas	Pardo - Cuevas	Permiso eventual vigente
167	GU-045E	José Felipe Barrientos Muñoz	Suburbano	Ex Estación de FFCC - San José de Llanos	Ex Estación de FFCC - San José de Llanos	Permiso eventual vigente
168	GU-046E	José Felipe Barrientos Muñoz	Suburbano	Ex Estación de FFCC - San José de Llanos	Ex Estación de FFCC - San José de Llanos	Permiso eventual vigente
169	GU-047E	Transportes Urbanos y Suburbanos Ávalos S.A. de C.V.	Urbano	Villas - Prepa - Túnel Diego Rivera	Villas de Guanajuato - Prepa (Túnel Diego Rivera)	Permiso eventual vigente
170	GU-048E	Transportes Urbanos y Suburbanos Ávalos S.A. de C.V.	Urbano	Villas - Prepa - Túnel Diego Rivera	Lomas de Marfil - Cerro de Los Leones	Permiso eventual vigente
171	GU-049E	Transportes Urbanos y Suburbanos Ávalos S.A. de C.V.	Urbano	Villas - Prepa - Túnel Diego Rivera	Villas de Guanajuato - Prepa (Túnel Diego Rivera)	Permiso eventual vigente

Estudio técnico para el otorgamiento de concesión del servicio público de transporte municipal en Guanajuato

No.	Unidad	Empresa	Modalidad	Ruta de concesión o permiso original	Ruta actual	Vigencia
172	GU-0131	Miguel Barrientos Zaragoza	Suburbano	Guanajuato - Marfil - Santa Teresa - Cuevas - Puente de las Cuevas - Pedregal - Cajones - Molineros - Zangarro - Venta - Resbalón - Burras - Jaripino, Calera, Juárez, Copal, Irapuato	Pardo - Santa Teresa	Permiso eventual vigente
173	GU-0132	José Felipe Barrientos Muñoz	Suburbano	Guanajuato - Marfil - Santa Teresa - Cuevas - Puente de las Cuevas - Pedregal - Cajones - Molineros - Zangarro - Venta - Resbalón - Burras - Jaripino, Calera, Juárez, Copal, Irapuato	Puente de las Cuevas - Marfil - Presa - Túnel Ponciano Aguilar - Alhóndiga - Noria Alta - Marfil	Permiso eventual vigente
174	GU-050E	Autobuses Urbanos de Guanajuato S.A. de C.V.	Urbano	Fracc. Villas de Guanajuato - Guanajuato (Directo)	Fracc. Villas de Guanajuato - Guanajuato (Directo)	Permiso eventual vigente
175	GU-051E	Trasportes Diava de Guanajuato S.A. de C.V.	Suburbano	Nuevo Solano - Normal - Centro	Nuevo Solano - Normal - Centro	Permiso eventual vigente
176	GU-052E	Trasportes Diava de Guanajuato S.A. de C.V.	Suburbano	Nuevo Solano - Normal - Centro	Nuevo Solano - Normal - Centro	Permiso eventual vigente
177	GU-053E	Trasportes Diava de Guanajuato S.A. de C.V.	Suburbano	Nuevo Solano - Normal - Centro	Nuevo Solano - Normal - Centro	Permiso eventual vigente
178	GU-054E	Trasportes Diava de Guanajuato S.A. de C.V.	Suburbano	Nuevo Solano - Normal - Centro	Nuevo Solano - Normal - Centro	Permiso eventual vigente
179	GU-055E	Miguel Barrientos Zaragoza	Suburbano	Molineros - Cuevas	Molineros - Cuevas	Permiso eventual vigente
180	GU-056E	Autobuses Suburbanos de Guanajuato S.A. de C.V.	Suburbano	San José de Cervera - Guanajuato	Presita - Puente de las Cuevas - Pardo	Permiso eventual vigente
181	GU-057E	Autobuses Suburbanos de Guanajuato S.A. de C.V.	Suburbano	San José de Cervera - Guanajuato	San José de Cervera - Guanajuato	Permiso eventual vigente
182	GU-058E	José Luis López González	Suburbano	Santa Ana - Guadalupe Victoria	Santa Ana - Guadalupe Victoria	Permiso eventual vigente
182	GU-059E	Sirahuen Palafox Villafaña	Urbano	Ramal Noria Alta - Diseño	Ramal Noria Alta - Escuela de Diseño	Permiso eventual vigente
183	GU-060E	Miguel Ángel Quezada López	Urbano	Ramal Noria Alta - Diseño	Ramal Noria Alta - Escuela de Diseño	Permiso eventual vigente
184	GU-061E	Eduardo Rafael Hernández Guerrero	Urbano	Ramal Noria Alta - Diseño	Ramal Noria Alta - Escuela de Diseño	Permiso eventual vigente
185	GU-062E	Gumaro Pérez Yebra	Urbano	Ramal Noria Alta - Diseño	Ramal Noria Alta - Escuela de Diseño	Permiso eventual vigente
186	GU-063E	Ma. Elena Noriega Galván	Urbano	Ramal Noria Alta - Diseño	Ramal Noria Alta - Escuela de Diseño	Permiso eventual vigente
187	GU-064E	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A de C.V.	Urbano	Ex Hda - Mercado	Según la necesidad	Permiso eventual vigente

Estudio técnico para el otorgamiento de concesión del servicio público de transporte municipal en Guanajuato

No.	Unidad	Empresa	Modalidad	Ruta de concesión o permiso original	Ruta actual	Vigencia
188	GU-065E	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A de C.V.	Urbano	Ex Hda - Mercado	Puentecillas - Paseo Ashland - Ex Estación de FFCC	Permiso eventual vigente
189	GU-066E	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A de C.V.	Urbano	Ex Hda - Mercado	Ex Hacienda Santa Teresa - Mercado Hidalgo	Permiso eventual vigente
190	GU-067E	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A de C.V.	Urbano	Puentecillas - Diego Rivera	Puentecillas - Diego Rivera	Permiso eventual vigente
191	GU-068E	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A de C.V.	Urbano	Puentecillas - Diego Rivera	Central de Autobuses - Mercado Hidalgo	Permiso eventual vigente
192	GU-069E	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A de C.V.	Urbano	Puentecillas - Diego Rivera	Puentecillas - Diego Rivera	Permiso eventual vigente
193	GU-070E	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A de C.V.	Urbano	Puentecillas - Diego Rivera	Puentecillas - Diego Rivera	Permiso eventual vigente
194	GU-071E	Autobuses Urbanos de Guanajuato S.A. de C.V.	Urbano	Sauceda - Diego Rivera- Centro	Sauceda - Diego Rivera- Centro	Permiso eventual vigente
195	GU-072E	Autobuses Urbanos de Guanajuato S.A. de C.V.	Urbano	Sauceda - Diego Rivera- Centro	Sauceda - Diego Rivera- Centro	Permiso eventual vigente
196	GU-073E	Autobuses Urbanos de Guanajuato S.A. de C.V.	Urbano	Villas de Guanajuato - Villaseca - Túnel Diego Rivera	Villas de Guanajuato - Prepa (Túnel Diego Rivera)	Permiso eventual vigente
197	GU-074E	Autobuses Urbanos de Guanajuato S.A. de C.V.	Urbano	Villas de Guanajuato - Villaseca - Túnel Diego Rivera	Villas de Guanajuato - Prepa (Túnel Diego Rivera)	Permiso eventual vigente
198	GU-075E	Autobuses Urbanos de Guanajuato S.A. de C.V.	Urbano	Arboledas - Tutelar - Diego Rivera - Centro	Arboledas - Tutelar - Diego Rivera - Centro	Permiso eventual vigente
199	GU-076E	Autobuses Urbanos de Guanajuato S.A. de C.V.	Urbano	Fracc. El Manantial - Villaseca - Diego Rivera - Centro	Fracc. El Manantial - Villaseca - Diego Rivera - Centro	Permiso eventual vigente
200	GU-077E	Trasportes Diava de Guanajuato S.A. de C.V.	Suburbano	Nuevo Solano-Normal-Centro	Nuevo Solano - Normal - Centro	Permiso eventual vigente
201	GU-078E	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A de C.V.	Suburbano	San José de Cervera - Guanajuato	San José de Cervera- Guanajuato	Permiso eventual vigente
202	GU-079E	Transportes Urbanos de Guanajuato Ávalos S.A de C.V.	Suburbano	Paso de Perules - Centro	Paso de Perules - Centro	Permiso eventual vigente
203	GU-0129	Autobuses Suburbanos de Guanajuato S.A. de C.V.	Suburbano	Puentecillas - Marfil - Presa - Túnel Ponciano Aguilar - Alhóndiga - Noria Alta - Marfil	Puentecillas- Marfil - Presa- Túnel Ponciano Aguilar- Alhóndiga- Noria Alta - Marfil	Permiso eventual vigente
204	GU-0130	Autobuses Suburbanos de Guanajuato S.A. de C.V.	Suburbano	Puentecillas - Marfil - Presa - Túnel Ponciano Aguilar - Alhóndiga - Noria Alta - Marfil	Puentecillas- Marfil - Presa- Túnel Ponciano Aguilar- Alhóndiga- Noria Alta - Marfil	Permiso eventual vigente
205	GU-0133	Miguel Barrientos Zaragoza	Suburbano	Santa Teresa - Guanajuato	Santa Teresa - Pardo (Buenos Aires)	Permiso eventual vigente

No.	Unidad	Empresa	Modalidad	Ruta de concesión o permiso original	Ruta actual	Vigencia
206	GU-0134	José Felipe Barrientos Muñoz	Suburbano	La Presita-Guanajuato	La Presita- Pardo	Permiso eventual vigente
207	GU-0135	José Felipe Barrientos Muñoz	Suburbano	La Presita-Guanajuato	La Presita- Pardo	Permiso eventual vigente
208	GU-0136	José Felipe Barrientos Muñoz	Suburbano	La Presita-Guanajuato	La Presita- Pardo	Permiso eventual vigente
209	GU-0137	José Felipe Barrientos Muñoz	Suburbano	Santa Teresa - Guanajuato	Santa Teresa - Pardo (Ex Hacienda Santa Teresa)	Permiso eventual vigente
210	GU-080E	Mariela Valencia Cortés	Urbano	Escuela de Minas - Municipio libre	Escuela de Minas - Municipio libre	Permiso eventual vigente
211	GU-085E	Tomás Guadalupe Delgadillo Vargas	Urbano	Escuela de Minas - Municipio libre	Escuela de Minas - Municipio libre	Permiso eventual vigente
212	GU-084E	Rafael Alcocer Federico	Suburbano	El Cubo- Calderones- El Cedro- Pueblito de Rocha	El Cubo - Calderones - El Cedro - Pueblito de Rocha	Permiso eventual vigente

Fuente: Subsecretaría de Tránsito, Movilidad y Transporte, 2025.

Lo que puede destacarse de la tabla anterior, es que **todas las concesiones otorgadas** o que se encontraban en proceso de formalización **por el Gobierno del Estado de Guanajuato se encuentran vencidas**, y aun cuando los permisos eventuales entregados por el municipio se encuentran vigentes varias de las unidades con las que operan se encuentran en extensión o fuera de la vida útil, por lo que **es necesario regularizar la totalidad de concesiones y permisos** de manera que pueda asegurarse la operación y cobertura del servicio de manera regular y con la calidad del servicio necesario.

4.2 Análisis de patrones de viaje Origen-Destino;

La red de rutas del transporte colectivo en modalidad de ruta fija ofrece, en promedio, 3,776 despachos diarios, lo que equivale a un total de aproximadamente 82,622 kilómetros recorridos por día. De esta distancia total, el 56.3% corresponde a las rutas de transporte urbano, mientras que el 43.7% restante es cubierto por las rutas en modalidad suburbana.

Cuadro 5. Oferta del servicio.

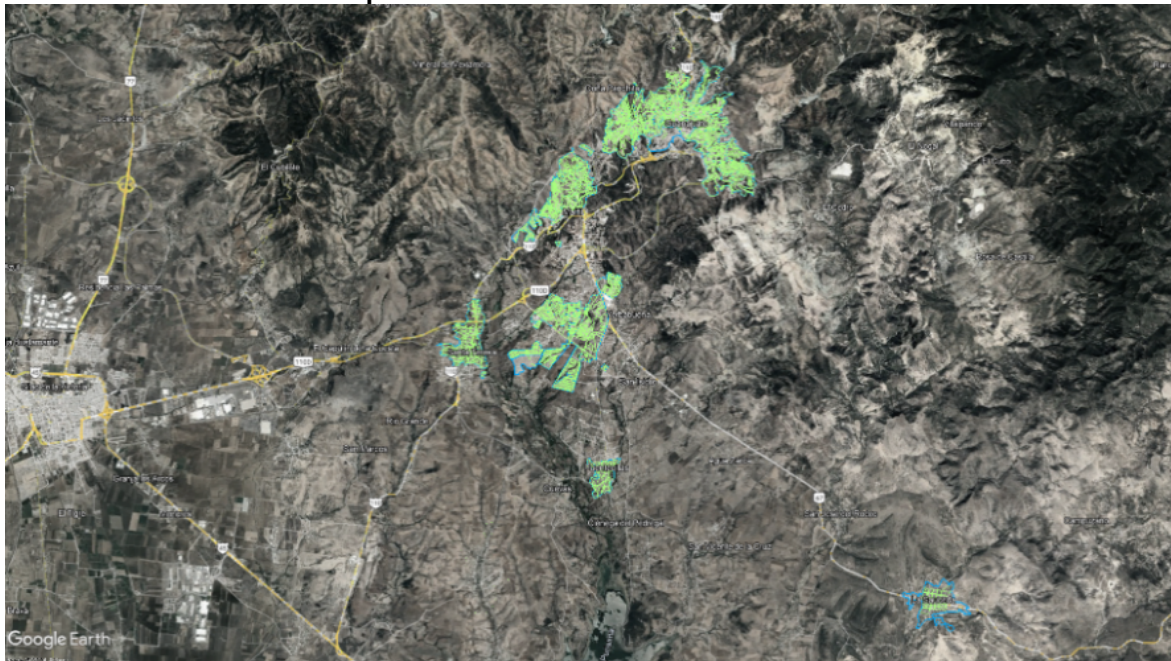
Tipo de ruta	Despachos diarios	Km-día	%
Urbano	2,487	46,555	56.3%
Suburbano	1,289	36,067	43.7%
Totales	3,776	82,622	100.0%

Fuente: PIMUS 1 (2024).

La encuesta origen – destino, aplicada a los usuarios a bordo de los vehículos del transporte público, arrojó datos respecto de los desplazamientos que realizan los usuarios del servicio de transporte público y con ello, generar las matrices de viajes en períodos típicos de un día hábil, sobre una muestra significativa de los usuarios. Este tipo de encuestas es utilizado para el diseño de sistemas de transporte en condiciones similares, convirtiéndose en la metodología estándar de obtención de matrices origen destino.

Para la representación de los viajes obtenidos de la encuesta origen - destino, se zonificó el territorio urbano (área en estudio) del municipio de Guanajuato, en diferentes zonas, como se muestra en la siguiente figura, las cuales se definieron con base en el área geoestadística básica "AGEB" que señala el INEGI y que constituyen la unidad básica del marco geo-estadístico nacional (primer área para agrupación de datos de usos del suelo, demográficos, socioeconómicos e infraestructura de la ciudad, entre otros), y que permitirán estimar el total de viajes que se realizan en el sistema de transporte público, tanto en el periodo de máxima demanda, como para todo un día hábil.

Mapa 4. Zonificación del territorio urbano.



Fuente: PIMUS 1 (2024).

El total de encuestas realizadas fue de 2,514 no obstante con la automatización de la obtención de los ascensos y descensos de pasajeros en las rutas de transporte público, mediante una aplicación móvil y un boleto, se logró incrementar considerablemente la muestra para conocer el origen y destino de prácticamente el total de los usuarios que viajaban a bordo del autobús, al obtenerse 82,324 registros (mitad de origen y mitad de destino), que de acuerdo a los análisis y selección de los orígenes y destino y movilidad de usuarios del servicio se tuvo una muestra representativa del 18%.

Con la aplicación de la encuesta origen - destino es posible obtener información relativa a los desplazamientos de los usuarios del transporte público y a partir de ello, generar una matriz semilla donde se represente el flujo de los viajes entre las diferentes zonas (origen - destino) en que se dividió el área en estudio. En el apartado "Modelación" de este informe, se presentan de manera gráfica dichos desplazamientos mediante líneas de deseo de viajes y que con diferentes grosores indican la magnitud o intensidad de los viajes.

Motivo de viaje

La encuesta origen – destino permitió conocer los principales motivos por los que se realizan los viajes. En los siguientes cuadros se muestra una matriz de viajes en función de

los principales motivos que manifestaron los usuarios entrevistados, destacando que el 50.9% de los viajes se originan en el hogar, de estos el 21% el motivo de viaje es por trabajo y el 9.4% por estudio.

Cuadro 6. Matriz de viajes por motivo.

Origen/Destino	Hogar	Trabajo	Estudio	Compras	Salud	Diversión	Otro	Totales
Hogar		529	236	210	52	69	183	1,279
Trabajo	449		15	26	4	9	35	538
Estudio	241	14		12	1	8	19	295
Compras	153	3	7		1	1	9	174
Salud	65	2	2	5		2	4	80
Diversión	10	4	1	4	1		1	21
Otro	109	7	2	6	2	1		127
Totales	1,027	559	263	263	61	90	251	2,514

Fuente: PIMUS 1 (2024).

Cuadro 7. Distribución de viajes por motivo.

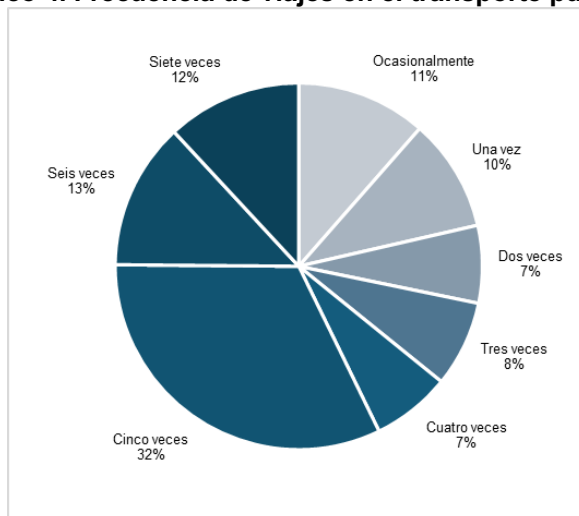
Origen/Destino	Hogar	Trabajo	Estudio	Compras	Salud	Diversión	Otro	Totales
Hogar	0.0%	21.0%	9.4%	8.4%	2.1%	2.7%	7.3%	50.9%
Trabajo	17.9%	0.0%	0.6%	1.0%	0.2%	0.4%	1.4%	21.4%
Estudio	9.6%	0.6%	0.0%	0.5%	0.0%	0.3%	0.8%	11.7%
Compras	6.1%	0.1%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%	6.9%
Salud	2.6%	0.1%	0.1%	0.2%	0.0%	0.1%	0.2%	3.2%
Diversión	0.4%	0.2%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.8%
Otro	4.3%	0.3%	0.1%	0.2%	0.1%	0.0%	0.0%	5.1%
Totales	40.9%	22.2%	10.5%	10.5%	2.4%	3.6%	10.0%	100.0%

Fuente: PIMUS 1 (2024).

Frecuencia de viajes

Con respecto a la frecuencia de viajes en transporte público, se tiene que el 32% de los usuarios realiza su viaje cinco veces a la semana. El 13% lo hace seis veces y el 12% siete veces. Esto indica que 6 de cada 10 de los entrevistados, son usuarios cautivos del transporte público; por el contrario 1 de cada 5 hace uso del servicio. Ver siguiente figura.

Gráfico 4. Frecuencia de viajes en el transporte público.

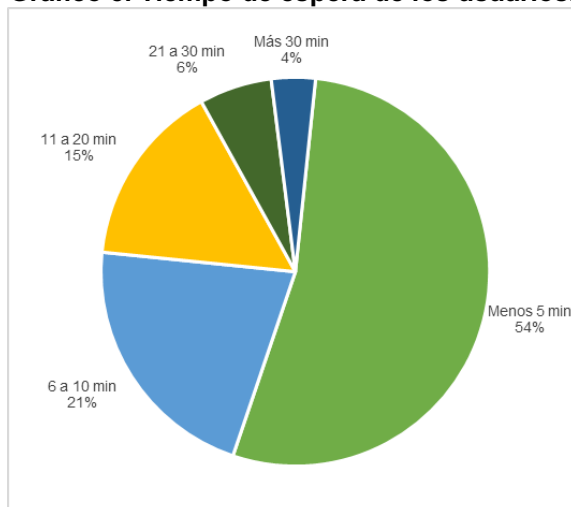


Fuente: PIMUS 1 (2024).

Tiempo de espera

Se preguntó a los usuarios sobre el tiempo que espera para abordar los vehículos del servicio y se obtuvo que el 54% espera 5 minutos o menos, mientras que el 36% espera entre 6 y 20 minutos. Únicamente el 10% de los usuarios espera más de 20 minutos.

Gráfico 5. Tiempo de espera de los usuarios.



Fuente: PIMUS 1 (2024).

Transbordo

A partir del número de transbordos y desplazamientos que el usuario realiza en su viaje desde su origen a su destino, es posible conocer el nivel de accesibilidad y cobertura que ofrece la red de transporte público. El siguiente cuadro refleja el comportamiento del usuario en materia de transbordo (intermodalidad) para realizar su viaje.

Cuadro 8. Matriz de transbordo.

Antes/Después	A Pie	T. Público	Taxi	T. Personal	Automóvil	Otro	Totales
A Pie	79.0%	7.8%	0.1%	0.0%	0.0%	0.3%	87.3%
T. Público	9.0%	1.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.1%	10.2%
Taxi	0.4%	0.2%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.7%
T. Personal	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%
Automóvil	0.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.5%
Otro	1.2%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.2%
Totales	90.1%	9.1%	0.3%	0.0%	0.0%	0.4%	100.0%

Fuente: PIMUS 1 (2024).

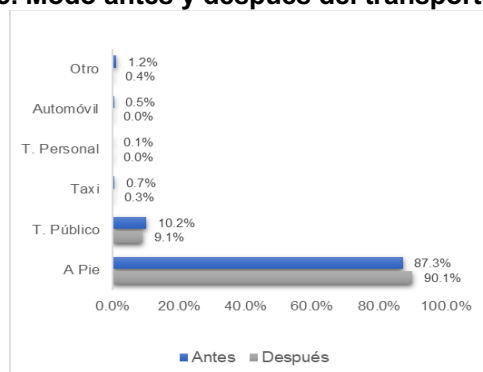
En el siguiente cuadro y gráfico se ilustra la distribución por modo antes y después de hacer uso del transporte público.

Cuadro 9. Modo antes y después del transporte público.

Modo	Antes	Después
A Pie	87.3%	90.1%
T. Público	10.2%	9.1%
Taxi	0.7%	0.3%
T. Personal	0.1%	0.0%
Automóvil	0.5%	0.0%
Otro	1.2%	0.4%

Fuente: PIMUS 1 (2024).

Gráfico 5. Modo antes y después del transporte público.



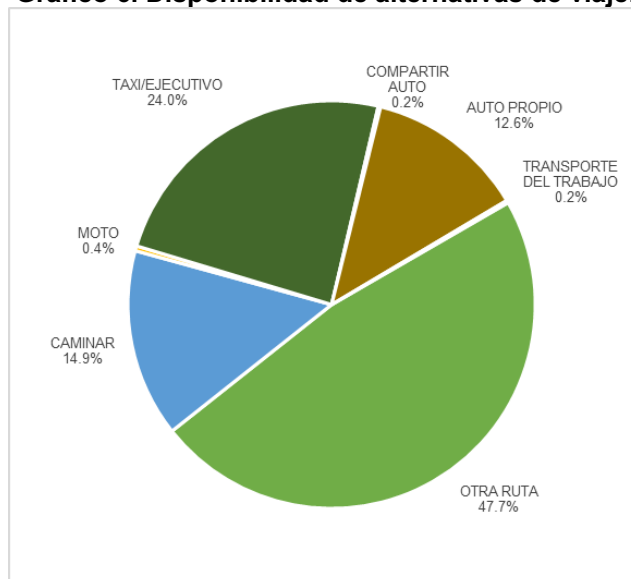
Fuente: PIMUS 1 (2024).

Lo anterior demuestra que en promedio el 88.7% de los usuarios se desplaza a pie antes o después de hacer uso del servicio, lo que significa una aceptable cobertura de la red de transporte público colectivo; en tanto que en promedio el 9.5% de los usuarios entrevistados, realizan al menos un transbordo entre rutas del transporte público.

Además, es importante identificar si los usuarios del transporte público tienen acceso a otras alternativas o modos de transporte para realizar su viaje. De las personas encuestadas, se obtuvo que el 79% no dispone de otra alternativa para realizar su viaje, mientras que el restante 21% contestó en sentido afirmativo.

Respecto a los usuarios encuestados que manifestaron disponer de otra alternativa, se obtuvo como resultado que el 47.7% de ellos indicó que sería a través de otra ruta de transporte público; el 24% mencionan como opción desplazarse en taxi o el servicio de plataforma como Uber, sin embargo, señalan que es muy costoso su uso. El 12.6% tiene opción de automóvil propio.

Gráfico 6. Disponibilidad de alternativas de viaje.



Fuente: PIMUS 1 (2024).

Con base en la información señalada en el *gráfico 6* es importante destacar que el 14.9% de los usuarios del transporte público consideran como otra alternativa a su alcance, realizar su viaje a pie, lo que demuestra la importancia de **considerar el caminar** como un factor para **contar con espacios e infraestructura pública adecuada**.

4.3 Estimación de la oferta y la demanda.

Los estudios de frecuencia y ocupación y los estudios de ascenso y descenso de pasajeros son dos tipos de análisis técnicos complementarios que se utilizan para comprender y mejorar el sistema de transporte público. Por un lado, el **Estudio de Frecuencia y Ocupación** proporciona una visión macro de la operación del servicio y la capacidad ofrecida (la "oferta"), mientras que el **Estudio de Ascenso y Descenso** ofrece una perspectiva micro y detallada de cómo los usuarios interactúan con el sistema, revelando sus patrones de viaje específicos y las necesidades de demanda en cada punto (la "demanda").

Estos estudios son como las dos caras de una misma moneda para la planificación del transporte. El FOV te da la vista aérea del tráfico y la capacidad general, mientras que el AD te permite ver el viaje de cada persona, desde dónde se suben hasta dónde se bajan. Al unirlos, obtienes una imagen completa de cómo se mueve la gente y cómo optimizar el servicio para satisfacer sus necesidades de manera eficiente.

Estudio de Frecuencia y Ocupación (FOV)

El estudio de frecuencia y ocupación visual, conocido por sus siglas en inglés como FOV, es el conteo de vehículos de transporte y una estimación de sus pasajeros a bordo en puntos específicos de la ruta y según el horario de servicio. Su objetivo principal es **captar la frecuencia de paso y la ocupación de los vehículos**, permitiendo establecer el perfil de la demanda durante períodos del día y la oferta del servicio. Ayuda a determinar la variación horaria de la oferta y la irregularidad en los intervalos.

El estudio de frecuencia y ocupación vehicular permite previa determinación de una “línea cordón” imaginaria alrededor de la zona centro, captar la frecuencia de paso y un estimado de la ocupación de los vehículos de rutas en la zona de estudio, con lo cual es posible establecer el perfil de la demanda durante períodos del día o durante todo el horario de servicio y la oferta de vehículos.

Previo a la realización de dicho estudio y con apoyo de personal de la entonces Dirección General de Tránsito, Transporte y Movilidad, se definieron de manera estratégica 6 puntos de observación en la zona urbana del municipio de Guanajuato, para la toma de datos en un periodo de 16 horas (06:00 a 22:00 horas) respecto de la prestación del servicio de transporte y con ello caracterizar un día hábil y un sábado. En los siguientes cuadros, se indican la ubicación de cada uno de los puntos de observación.

Cuadro 10. Ubicación de puntos para el estudio de frecuencias y ocupación.

Id	Ubicación	Sentido
FO1-I	Guanajuato – Dolores y Cantador	Periferia - Centro
FO1-R	Guanajuato – Dolores y Banqueta Alta	Centro – Periferia
FO2-I	Euquerio Guerrero y Jazmín	Periferia – Centro
FO2-R	Euquerio Guerrero frente número 74	Centro – Periferia
FO3-I	Ex estación del FFCC y Paseo Ashland	Periferia – Centro
FO3-R	Ex estación del FFCC y Del Espejo	Centro – Periferia
FO4-I	Puertecito y Madero	Periferia – Centro
FO4-I_bis	Madero y Puertecito	Periferia – Centro
FO4-R	Madero y Mercado Embajadoras	Centro – Periferia
FO5-I	Alhóndiga y Carrica	Periferia – Centro
FO5-R	Alhóndiga y Del Muerto	Centro – Periferia
FO6-I	Hidalgo y Juárez	Periferia – Centro
FO6-I	Juárez y 5 de Mayo	Centro – Periferia

Fuente: PIMUS 1 (2024).

Se utilizaron los estándares de capacidad por tipo de vehículo; para un autobús convencional un máximo de 60 espacios, microbús 40 y 20 espacios para una vagoneta.

Los principales resultados obtenidos del estudio de frecuencias y ocupación para día hábil y sábado respectivamente se muestran de manera sintetizada en las siguientes figuras.

Cuadro 11. Estudio de frecuencias y ocupación en día hábil.

Periodo		Periferia – Centro		Centro - Periferia		Ambos Sentidos	
		Vehículos	Pasajeros	Vehículos	Pasajeros	Vehículos	Pasajeros
06:00	06:59	75	1,390	56	1,405	131	2,795
07:00	07:59	146	4,478	120	2,788	266	7,266
08:00	08:59	145	3,265	127	2,880	272	6,145
09:00	09:59	143	2,773	132	2,318	275	5,091
10:00	10:59	150	2,526	118	1,922	268	4,448
11:00	11:59	131	2,371	118	2,109	249	4,480
12:00	12:59	135	2,991	127	2,504	262	5,495
13:00	13:59	134	3,052	118	3,068	252	6,120
14:00	14:59	134	3,183	121	3,021	255	6,204
15:00	15:59	142	3,257	119	3,048	261	6,305
16:00	16:59	128	3,054	119	3,237	247	6,291
17:00	17:59	139	2,920	118	2,960	257	5,880
18:00	18:59	136	2,714	110	2,828	246	5,542
19:00	19:59	106	2,015	108	3,080	214	5,095
20:00	20:59	90	1,392	93	2,276	183	3,668
21:00	21:59	52	487	47	1,012	99	1,499

Fuente: PIMUS 1 (2024).

Para un día hábil, la hora de máxima demanda de usuarios se presenta entre las 07:00 y 7:59 horas, con un volumen de 7,266 usuarios detectados en los puntos estudiados. En ese mismo periodo del día, se registra una frecuencia de 266 vehículos equivalentes, lo que significa una capacidad instalada de 14,364 espacios. Con tales consideraciones, se obtiene una ocupación promedio por vehículo del 50.6%.

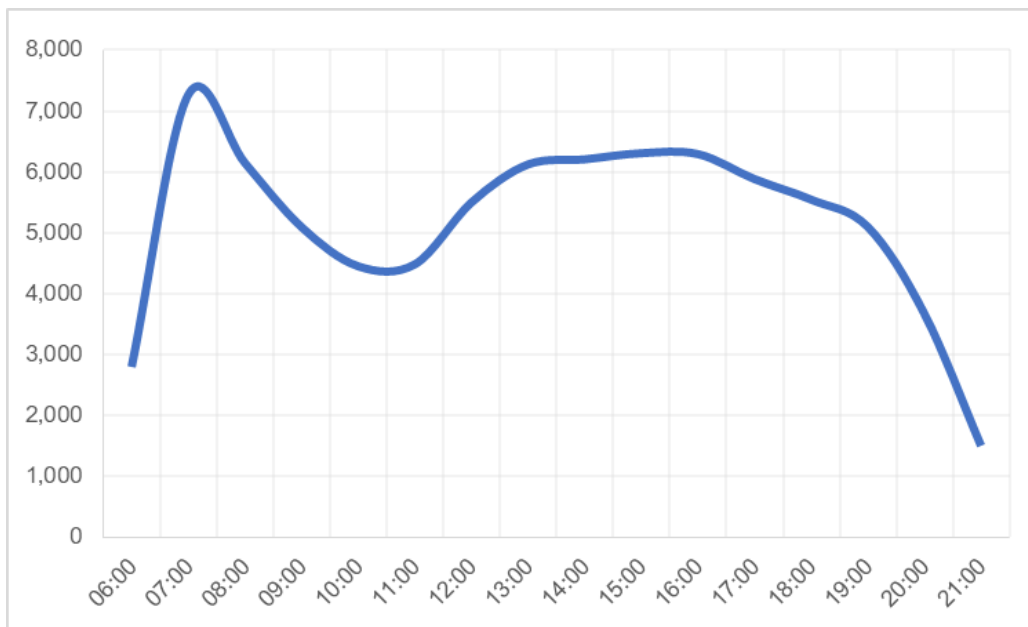
Cuadro 12. Estudio de frecuencias y ocupación en sábado.

Periodo		Periferia – Centro		Centro – Periferia		Ambos Sentidos	
		Vehículos	Pasajeros	Vehículos	Pasajeros	Vehículos	Pasajeros
06:00	06:59	15	253	4	70	19	323
07:00	07:59	62	859	42	510	104	1,369
08:00	08:59	68	1,031	43	647	111	1,678
09:00	09:59	66	1,000	49	743	115	1,743
10:00	10:59	72	1,228	41	790	113	2,018
11:00	11:59	67	1,131	49	816	116	1,947
12:00	12:59	67	1,171	46	890	113	2,061
13:00	13:59	73	1,282	46	1,023	119	2,305
14:00	14:59	64	1,540	47	1,394	111	2,934
15:00	15:59	69	1,485	48	1,328	117	2,813
16:00	16:59	71	1,235	44	1,017	115	2,252
17:00	17:59	71	1,366	45	866	116	2,232
18:00	18:59	61	936	45	874	106	1,810
19:00	19:59	53	799	33	845	86	1,644
20:00	20:59	39	616	27	740	66	1,356
21:00	21:59	26	424	17	498	43	922

Fuente: PIMUS 1 (2024).

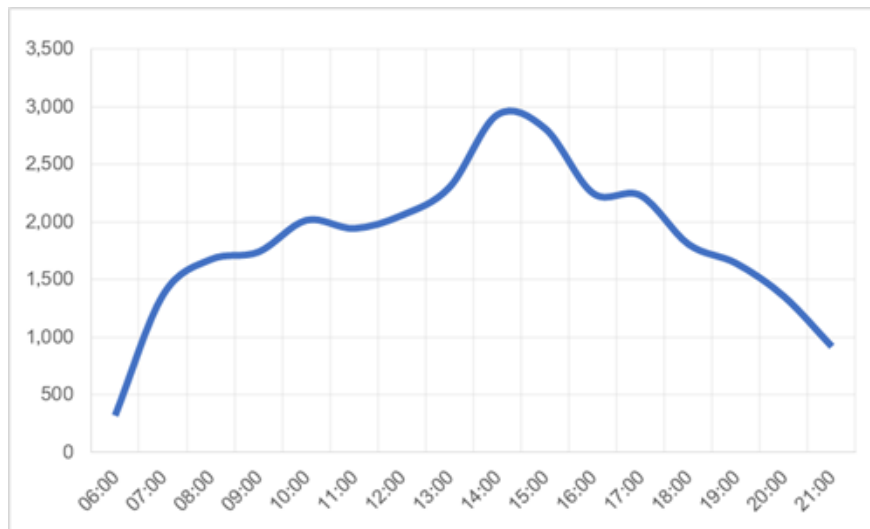
Como puede apreciarse en el cuadro anterior, en sábado el periodo de máxima demanda se extiende de 14:00 a 14:59 horas, con un volumen total de 2,934 usuarios detectados. En ese mismo periodo del día, se registra una frecuencia de 111 vehículos equivalentes, lo que significa una capacidad instalada de 5,994 espacios. Con tales consideraciones, se obtiene una ocupación promedio por vehículo del 48.9%. Lo anterior ayuda a definir el comportamiento o **perfil de la demanda** de transporte durante un día hábil y sábado respectivamente, lo cual se puede apreciar en las siguientes gráficas.

Gráfica 7. Perfil de la demanda de transporte en día hábil.



Fuente: PIMUS 1 (2024).

Gráfica 8. Perfil de la demanda de transporte en sábado.

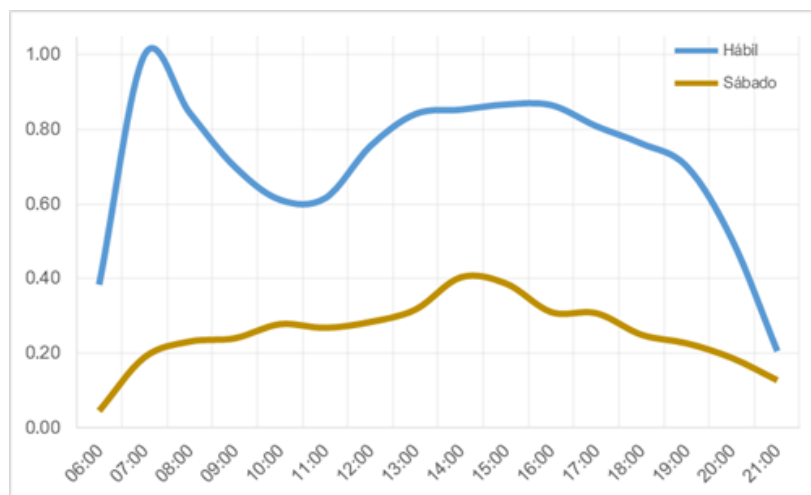


Fuente: PIMUS 1 (2024).

El periodo de máxima demanda de usuarios detectado en un día hábil se ubica entre las 07:00 y 07:59 horas; para el sábado, el horario de máxima demanda se registra entre las 14:00 y 14:59 horas. En general, la movilidad de usuarios observada en un sábado es de - 64.3% con respecto al comportamiento en un día hábil.

Con base en los perfiles de demanda mostrados y en función de la hora de máxima demanda de usuarios se establecieron los factores de variación para un día hábil representativo y para sábado, los cuales se muestran en la gráfica 4.9. Dichos factores se emplean comúnmente en la elaboración de los planes de operación.

Gráfico 9. Factores de variación de la demanda.



Fuente: PIMUS 1 (2024).

Estudio de Ascenso y Descenso de Pasajeros (AD)

Este estudio se enfoca en el conteo de pasajeros que suben y bajan de un vehículo de transporte. Se realiza para obtener información sobre las distancias recorridas por el usuario y para determinar los parámetros de demanda del servicio en las zonas de parada a lo largo de la cobertura de la red de transporte.

El estudio de ascenso y descenso de pasajeros se realizó sobre una muestra representativa de los despachos en periodos de mayor y menor demanda de usuarios en un día hábil, estudiando el total de las rutas del servicio público de transporte urbano y suburbano del municipio validadas previa verificación de recorrido y con personal de la Subsecretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad.

Su realización se llevó a cabo mediante un par de aforadores por vehículo en servicio y por sentido de viaje recorriendo vueltas completas determinadas en función de la hora de inicio de la primera vuelta, de los tiempos de recorrido y durante un periodo representativo. Los aforadores, registraron el tiempo de recorrido entre paradas, tiempo empleado para ascenso y descenso en paradas y se calcula la velocidad de operación por tramo y sentido de viaje.

Para la obtención de esta información se empleó una app móvil "Trackingpass" que registra de manera automática la información en teléfonos celulares y está diseñada especialmente para estudios de ascenso y descenso de pasajeros. La información obtenida del estudio de

ascenso y descenso de pasajeros es el insumo para la estimación de la demanda de transporte; obtener el volumen máximo de usuarios por periodo y ubicación; además de identificar la ubicación de los puntos de parada.

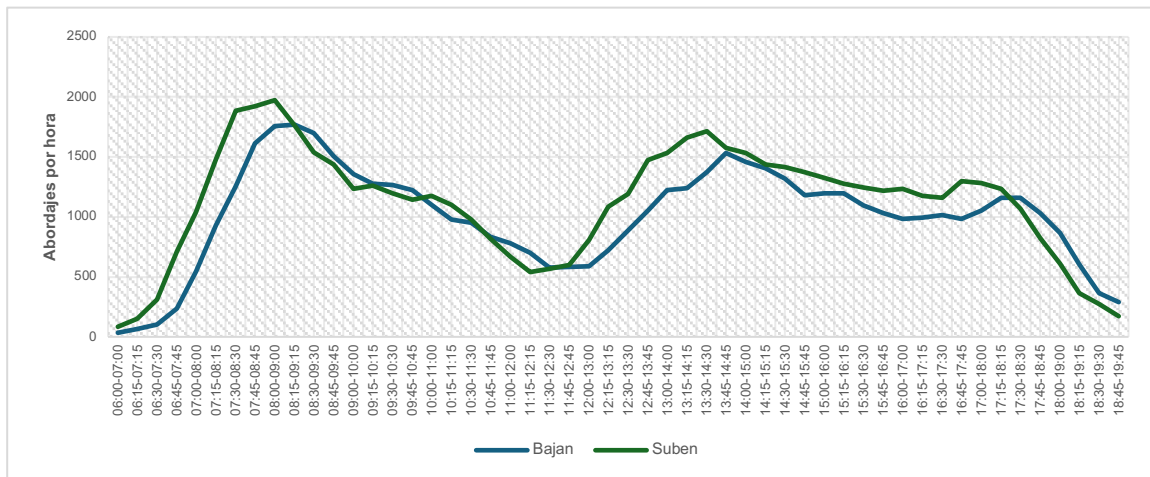
Una vez procesados los datos que se obtuvieron mediante la aplicación móvil durante el estudio de ascenso y descenso de usuarios, en la tabla y gráfica siguientes se presentan el volumen de viajes diarios en transporte público y su comportamiento a lo largo del día.

Cuadro 13. Volumen de viajes por horario.

Hora	Demanda
06:00-07:00	2,795
07:00-08:00	7,266
08:00-09:00	6,145
09:00-10:00	5,091
10:00-11:00	4,448
11:00-12:00	4,480
12:00-13:00	5,495
13:00-14:00	6,120
14:00-15:00	6,204
15:00-16:00	6,305
16:00-17:00	6,291
17:00-18:00	5,880
18:00-19:00	5,542
19:00-20:00	5,095
20:00-21:00	3,668
21:00-22:00	1,499
Total	82,324

Fuente: PIMUS 1 (2024).

Gráfica 15. Perfil de la demanda diaria.



Fuente: PIMUS 1 (2024).

En la gráfica 15 se observa que en el periodo de las 8 a las 9 de la mañana se registra la mayor captación de usuarios, seguido del periodo de las 13:30 a 14:30 y finalmente entre las 16:45 y 17:45.

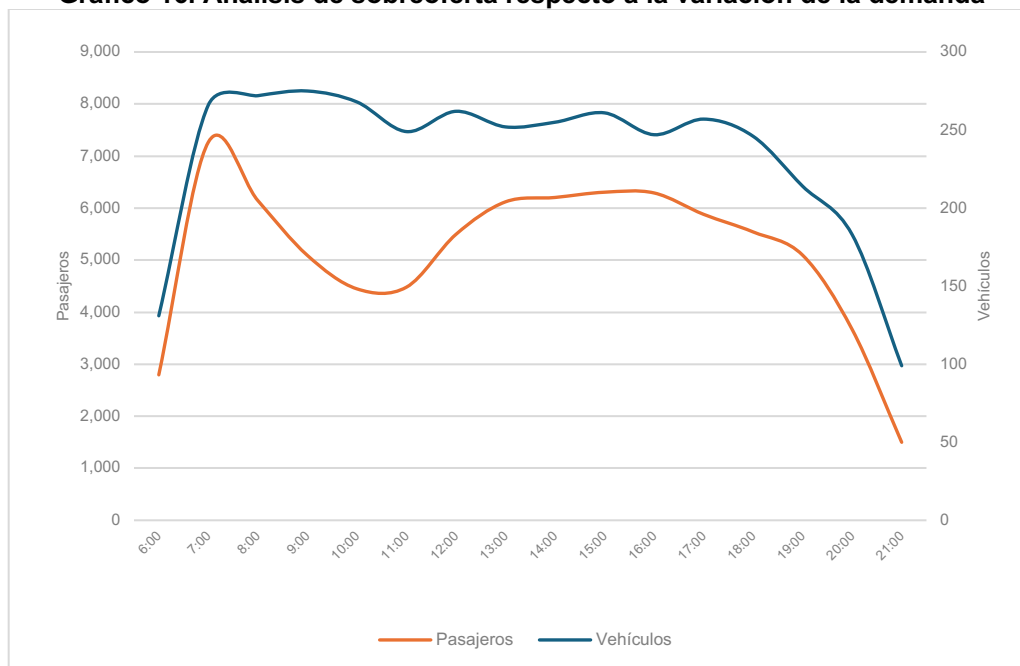
Estos estudios **proveen la información real y actualizada** necesaria para el diseño de rutas, la determinación del número de vehículos en operación, y el establecimiento de intervalos o frecuencias de servicio óptimos y son la base para modelar el comportamiento del sistema de transporte, para identificar problemas de sobreposición o sobredemanda- insuficiencia de rutas y sustentar la fijación de tarifas.

Análisis de sobreoferta

Con base en la información de los estudios de frecuencia y ocupación realizados en la primera fase del PIMUS GTO, se realiza un análisis respecto de la capacidad instalada, en términos de espacios ofertados versus el volumen de usuarios del servicio en un día hábil con énfasis en el periodo de máxima demanda.

Al considerar una oferta equivalente de 54 espacios por vehículo, dado la mezcla entre autobuses y vagonetas, se estima una capacidad instalada para día hábil en el periodo de máxima demanda matutino de 14,364 espacios. Al contrastar dicho valor con la demanda en el mismo periodo del día siendo de 7,266 usuarios, resulta una sobreoferta del servicio del 50.6%.

Gráfico 16. Análisis de sobreoferta respecto a la variación de la demanda



Fuente: PIMUS 2, tomo 1 (2025)

Dicho valor nos señala la necesidad de llevar acciones que ofrezcan mejoras en la calidad del servicio, tal es el caso de un rediseño de la operación de la red actual del servicio de transporte público.

4.4 Identificación de zonas de generación y atracción de viajes

Para la elaboración del modelo de transporte de Guanajuato se empleó el software Emme, versión 4.6, una herramienta reconocida internacionalmente en la planeación del transporte multimodal, el cual permite representar con precisión la situación actual del sistema de transporte, desagregado por periodo, ruta, vialidades y relaciones origen-destino, así como por su funcionalidad para simular distintos escenarios futuros.

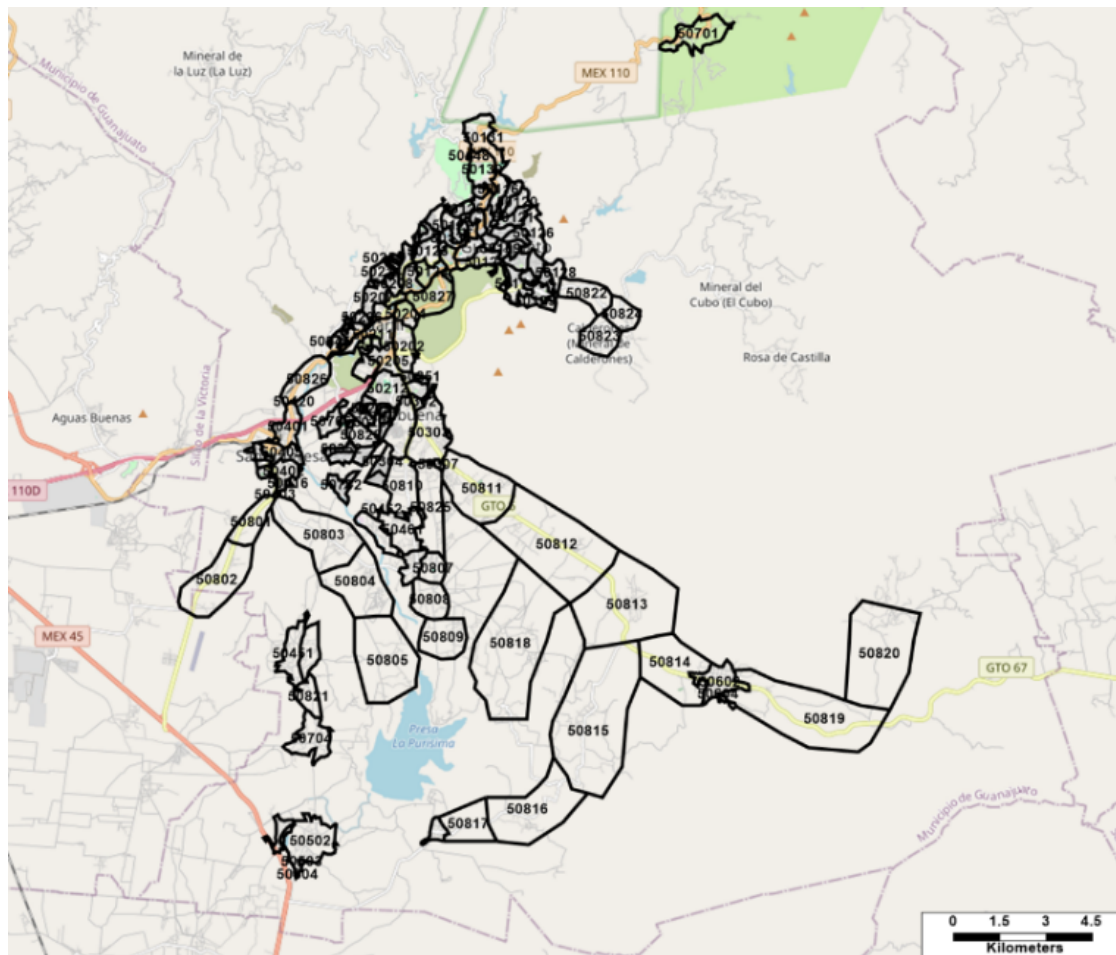
Complementariamente, se utilizó el software TransCAD, versión 9.0, un Sistema de Información Geográfica (SIG) especializado en el análisis y representación de redes de transporte. Este programa permitió georreferenciar tanto la oferta como la demanda del servicio, facilitando la estructuración y validación de la información documental y de campo.

Zonificación del municipio

Para llevar a cabo la identificación de zonas de generación y atracción de viajes, fue necesario realizar la zonificación del municipio de Guanajuato, para ello, se tomaron como referencia las Áreas Geoestadísticas Básicas (AGEB) del INEGI vigentes a la fecha de elaboración del estudio. Las AGEB son las unidades mínimas básicas que contiene la información socioeconómica básica para fines estadísticos. Posterior a ello se procedió a su codificación, procurando el mayor nivel de detalle requerido para lograr los resultados de la asignación de pasajeros, obteniendo la zonificación representativa del estudio.

Tomando como base la caracterización de la oferta y la demanda de transporte del municipio de Guanajuato, y con apoyo de un software de planeación de transporte (Emme/4), se procedió a representar el comportamiento del sistema de transporte actual tipo urbano y suburbano de Guanajuato, entre la que se encuentra la cantidad de viajes en transporte público de toda la zona de estudio. Como resultado obtuvieron 81 Zonas de Análisis de Transporte (ZAT) a partir de las AGEB definidas. Cada zona de análisis se representa como un centroide en la red de modelación y se une a la red vial mediante conectores, tal y como se puede apreciar en el siguiente mapa.

Mapa 5. Zonas de Análisis de Transporte (ZAT) con base en INEGI, complementadas para la cobertura requerida.

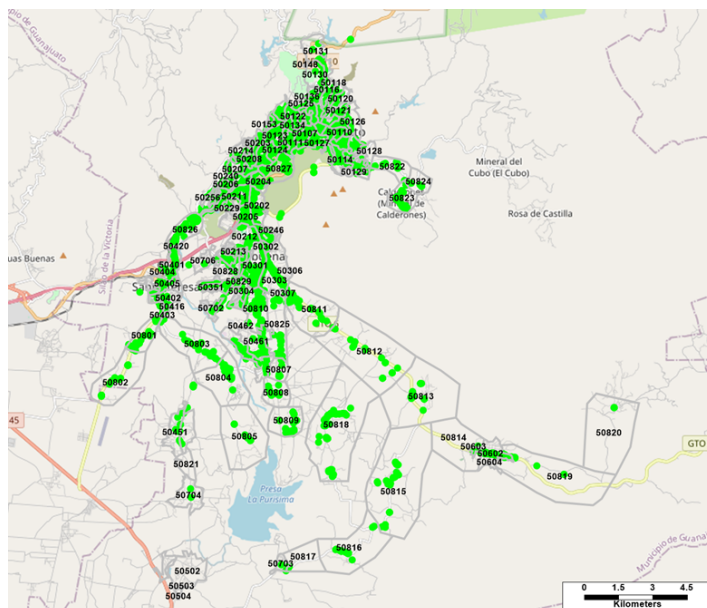


Fuente: PIMUS 1 (2024).

Construcción de matrices de viajes

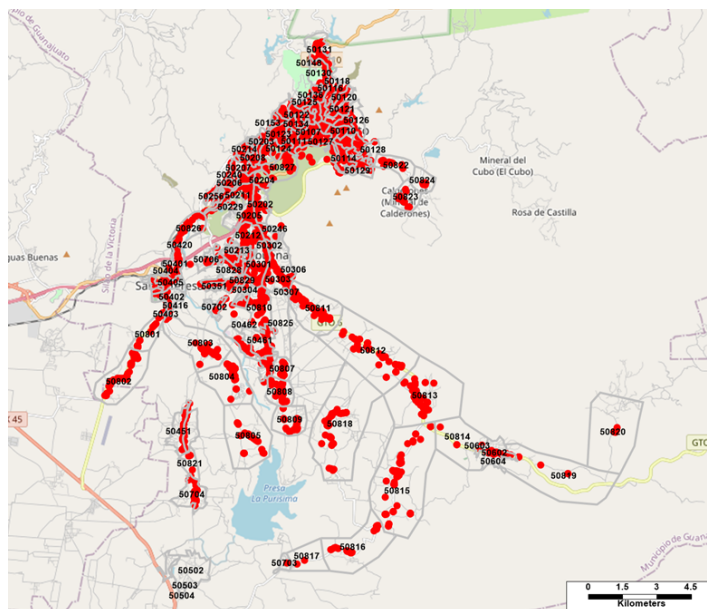
A partir de las zonas de análisis definidas, de llevó a cabo la elaboración de matrices para la modelación en el sistema de transporte público de Guanajuato, las cuales ayudan a identificar geográficamente tanto los abordajes como los descensos así como la finalidad de cada viaje, para ello se utilizaron los datos tomados en los estudios de campo correspondientes al estudio de ascensos y descensos y las encuestas de origen destino. Los resultados de dichas matrices pueden apreciarse en mapas que contienen información sobre el origen, destino, ascensos y descensos, tal como puede apreciarse a continuación:

Mapa 6. Origen y destino de viajes en las zonas de transporte (ascensos).



Fuente: PIMUS 1 (2024).

Mapa 7. Origen y destino de viajes en las zonas de transporte (descensos).



Fuente: PIMUS 1 (2024).

A partir de la encuesta de origen – destino a los usuarios del transporte público colectivo a bordo de las unidades en todas las rutas actuales se obtuvo la matriz base de la hora pico de la mañana. Esta matriz tiene **un total de 14,584 viajes**. Se asignó la matriz origen –

destino a la red vial y de transporte público para obtener los volúmenes o carga de la hora pico de la mañana.

Por otro lado, con los datos obtenidos en el estudio de ascenso y descenso, fue necesario expandir los promedios del perfil de carga en cada tramo de ruta por la frecuencia de la hora pico, obtenida del estudio de frecuencia y ocupación.

El perfil de carga del estudio de ascenso y descenso en el municipio se observa en el mapa 8, en el que se puede observar que en el **Blvd. Euquerio Guerrero conexión con la Carretera a Puentecillas** en el tramo de la Glorieta Santa Fe a la avenida Santa Fe en sentido norte – sur **corresponde al de mayor carga** (aproximadamente 1,100 pasajeros-hora/sentido).

Mapa 8. Perfil de carga en la red de transporte público.



Fuente: PIMUS 1 (2024).

En los mismos puntos estratégicos de medición de la demanda con el estudio de frecuencia y ocupación se tomaron los datos de carga del estudio de ascenso y descenso para compararlos con los resultados de la asignación de la matriz. Al multiplicar la matriz de hora pico por el factor de expansión al día se obtiene **un total de 82,324 pasajeros al día en el sistema actual**.

Carga en corredores principales

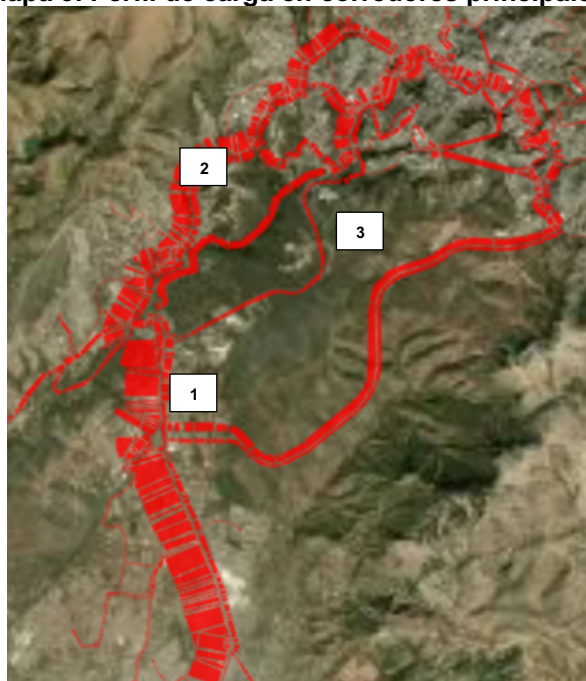
Sobresalen tres corredores principales con mayores volúmenes de pasajeros por hora en un solo sentido:

1. Euquerio Guerrero / Carretera a Puentecillas, en el tramo comprendido entre la Glorieta Santa Fe y la Avenida Santa Fe, en sentido norte–sur, con una carga de 1,100 pasajeros por hora por sentido.

2. Guanajuato – Marfil, desde la Glorieta Santa Fe hacia el Centro, también en sentido norte–sur, con un flujo aproximado de 700 pasajeros por hora por sentido.
3. Diego Rivera, en el tramo de Euquerio Guerrero a Paseo de la Presa, en sentido norte–sur, con una carga de 350 pasajeros por hora por sentido.

En el siguiente mapa se ilustra gráficamente la carga de pasajeros en estos corredores principales.

Mapa 9. Perfil de carga en corredores principales.



Fuente: PIMUS 1 (2024).

4.5 Siniestralidad del transporte público municipal

El registro de accidentes en el municipio de Guanajuato abarca un período significativo, desde enero de 2012 hasta julio de 2025, registrándose **un total de 385 incidentes**. Las **causas principales de estos accidentes** son:

- La **"Falta de Precaución"** es la causa más recurrente señalada en una gran cantidad de los registros.
- **"No conservar su distancia de vehículo a vehículo"** o **"No guardar su distancia"** también es una causa frecuente que a menudo resulta en choques por alcance.
- En menor medida, se identifican otras causas como **"Falla Mecánica"**, **"Conducir en estado de ebriedad"**, **"Velocidad inmoderada"**, **"No ceder el paso"**, **"Virar indebidamente"** e **"Invadir carril contrario"**.

En cuanto a la **clasificación de los accidentes y sus consecuencias**, los tipos más comunes incluyen:

- **Choques por alcance, choques laterales** (en diversas configuraciones), **choques contra vehículos estacionados y choques contra objetos fijos**.
- Particularmente relevantes para el transporte público son los accidentes que involucran a personas, tales como:
 - **Atropellamientos de peatones**.
 - **Caídas de pasajeros** dentro de las unidades.
 - **Prensamiento de pasajeros** con la puerta de la unidad.
- También se registran **choques frontales, choques en retroceso, salidas de camino, volcaduras y choques múltiples**.

Las consecuencias de estos incidentes no solo se limitan a daños materiales significativos, que varían ampliamente, sino que también incluyen un número considerable de **lesionados** (en algunos casos, hasta 8 personas por accidente) y, lamentablemente, **víctimas mortales**, aunque en menor frecuencia (registrándose hasta 3 fallecimientos en algunos incidentes). La **mayoría de los causantes de los accidentes son hombres** con edades que varían, siendo común que el conductor del vehículo urbano o autobús sea masculino.

4.6 Identificación de las necesidades diferenciadas de grupos en situación de vulnerabilidad

Durante la elaboración del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS) del municipio de Guanajuato, se identificaron algunas **necesidades diferenciadas para diversos grupos en situación de vulnerabilidad**, con el objetivo de promover una movilidad más equitativa, segura, accesible e incluyente.

Es importante recalcar que el PIMUS se fundamenta en la **pirámide de la movilidad**, que prioriza a los **peatones** y a los **usuarios de modos no motorizados** (como ciclistas) **por encima del transporte colectivo y el transporte motorizado privado**. Esta jerarquía es clave para atender las necesidades de los grupos vulnerables.

Las principales necesidades diferenciadas identificadas, y los desafíos asociados a ellas, incluyen para la población en situación de vulnerabilidad:

Mujeres y niñas (perspectiva de género)

- **Percepción de inseguridad y violencia:** Siete de cada diez mujeres perciben el transporte público como inseguro, y el 26% dejaron de utilizarlo por temor a ser víctimas de algún delito. En el estado de Guanajuato, el **75% de las mujeres se sienten inseguras en la calle**. Se identificaron **actos de violencia, acoso y abuso sexual** en el transporte público colectivo.

- **Patrones de movilidad diferenciados:** La movilidad se ha enfocado históricamente en desplazamientos laborales (principalmente masculinos), sin considerar las **múltiples paradas y motivos de viaje de las mujeres** relacionadas con el trabajo no remunerado y el cuidado (llevar/recoger niños, abastecimiento, visitas, salud). Estos viajes a menudo son **segmentados y largos**, resultando en mayor gasto económico y tiempo.
- **Infraestructura y servicios no adaptados:** Es necesario replantear la movilidad desde las necesidades de la diversidad de actividades cotidianas de cada género. La falta de unidades de TPC con movilidad universal equipadas (rampas para sillas de ruedas, peldaños adecuados) y paraderos con infraestructura y mobiliario adecuados también afecta a las mujeres.
- **Necesidad de una estrategia integral:** Se propone una estrategia local integral para la **integración de la perspectiva de género** que incluya infraestructura segura, vigilancia monitoreada, botones de pánico, capacitación y sensibilización de operadores y policía en temas de inclusión, equidad y no violencia.

Personas con discapacidad y adultos mayores

- **Barreras físicas y exclusión:** Enfrentan **barreras significativas en el acceso al transporte y la infraestructura urbana**. Solo el 19% de los paraderos de TPC son oficiales y la mayoría carecen de mobiliario. Además, los estacionamientos formales no cumplen con el **10% de cajones destinados para personas con discapacidad**.
- **Necesidad de accesibilidad universal:** Se subraya la necesidad de garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todos los elementos del sistema de movilidad, identificando y eliminando obstáculos y barreras físicas, culturales, económicas.

Adolescentes y jóvenes (estudiantado)

- **Cobertura, seguridad vial y respeto:** Es fundamental fomentar la concientización y empatía entre los operadores y el estudiantado, al tiempo de asegurar la cobertura y la seguridad vial para este sector de la población.

Adicionalmente, el PIMUS resalta que es fundamental identificar la problemática que se asocia no solo con la vulnerabilidad desde el punto de vista del por sexo, edad o condición de salud, sino desde la perspectiva de la exclusión o falta de acceso al servicio o la vulnerabilidad ante los usuarios de vehículos particulares y del propio transporte público. En este sentido, el diagnóstico del PIMUS también presenta la problemática para tres sectores de la población:

Personas peatonas (incluyendo personas con discapacidad, movilidad limitada, adultos mayores, mujeres y niños)

- **Infraestructura peatonal deficiente e inaccesible:** Se diagnosticó la existencia de **deficientes zonas exclusivas para el peatón** en el centro histórico y la ciudad en general, con **ausencia de accesibilidad universal**. Las banquetas son a menudo **estrechas, discontinuas, sin guías podotáctiles ni rampas funcionales**. También se identificó la **obstrucción constante de banquetas** por comercio informal, autos estacionados y rampas de cochera, lo que impide el libre tránsito y afecta a personas vulnerables.

- **Falta de seguridad y obstáculos:** Hay **iluminación insuficiente** en muchos espacios peatonales, especialmente en callejones y túneles, lo que afecta la seguridad. La **falta de cruces peatonales seguros** y la inseguridad en el cruce de vialidades peligrosas son problemáticas.
- **Falta de mobiliario urbano adecuado:** Se señaló la ausencia de mobiliario como bancas y señalética, y la falta de mantenimiento en banquetas y calles.
- **Riesgos de accidentes:** La **alta siniestralidad** margina los modos sostenibles, siendo los peatones y ciclistas usuarios vulnerables en la vía.

Personas ciclistas y usuarias de vehículos no motorizados (incluyendo electromovilidad de bajo impacto)

- **Falta de infraestructura segura:** Existe una **falta de carriles ciclistas y espacios seguros para la movilidad activa**. Las ciclovías existentes son **desconectadas, discontinuas y a menudo compartidas** con peatones y vehículos motorizados, lo que desalienta su uso y genera riesgos. Se notó una **prácticamente inexistente presencia de ciclistas** en las vialidades de la ciudad.
- **Necesidad de integrar ciclismo utilitario:** El PIMUS busca **reconocer e integrar el ciclismo utilitario** (uso de bicicletas para trabajo, reparto, carga ligera o ventas ambulantes) como parte esencial de la movilidad económica local, garantizando seguridad, inclusión y funcionalidad.

Habitantes de comunidades rurales

- **Exclusión en el acceso al transporte:** La falta de acceso al transporte afecta a las comunidades rurales, limitando sus oportunidades de vida, empleo y servicios de salud. El PIMUS busca adaptar y aprovechar estaciones para atender las necesidades de las localidades rurales.

En resumen, el diagnóstico del PIMUS resalta que la movilidad en Guanajuato, debido a su compleja morfología y a una planificación previa centrada en el automóvil, ha generado un entorno donde la **seguridad, accesibilidad y equidad son desafíos persistentes** para los grupos más vulnerables. Abordar estas necesidades diferenciadas es fundamental para la visión de una ciudad más caminable, sostenible e inclusiva al 2050.

Finalmente, es importante señalar que si bien durante la elaboración del PIMUS, las fuentes no especifican acciones dirigidas explícitamente a la población LGBTI+ o de la diversidad sexual y de género con esa denominación, sin embargo, sus necesidades están contempladas bajo conceptos más amplios como la "perspectiva de género" y la "inclusión", que buscan garantizar la equidad y la seguridad para todas las personas en el sistema de movilidad.

5. Propuesta de servicio

El PIMUS es la hoja de ruta para transformar el modelo de movilidad urbana, promoviendo el derecho a la ciudad y una mejor calidad de vida para la población. El presente capítulo se construye a partir del “Escenario Estratégico” definido en el PIMUS, el cual plantea para Guanajuato un sistema de movilidad interconectado, justo y resiliente, capaz de responder a los retos contemporáneos de su urbanización, economía, turismo, cambio climático y desigualdad.

Este escenario requiere, además de una arquitectura organizacional madura, una coordinación interinstitucional constante, voluntad política y de los empresarios, participación ciudadana efectiva y marcos normativos actualizados.

Si bien el PIMUS contiene varias líneas de trabajo en torno a la movilidad sustentable en el municipio en este capítulo se presentarán únicamente las correspondientes al servicio público de transporte en el municipio.

5.1 Imagen objetivo de la movilidad motorizada y el transporte público

La movilidad motorizada y el transporte público en Guanajuato deben evolucionar hacia un sistema eficiente, regulado, intermodal y ambientalmente responsable, que garantice la conectividad entre las distintas zonas del municipio sin comprometer la habitabilidad, la equidad ni la conservación del patrimonio. La ciudad requiere reducir su dependencia del automóvil privado y consolidar una red de transporte colectivo moderna, segura y accesible, ajustada a la geografía urbana, a la dinámica turística y al crecimiento de la periferia.

Centro y zonas históricas. Se consolida un esquema de movilidad de bajo impacto, mediante la limitación del acceso vehicular particular y el rediseño del espacio vial para dar prioridad a unidades pequeñas, eléctricas y de alta frecuencia. Estas unidades permiten la circulación ágil sin generar saturación, garantizando la movilidad de residentes, trabajadores y visitantes sin vulnerar la fragilidad patrimonial del entorno. Se establecen puntos de transferencia y zonas de ascenso y descenso bien señalizadas, con controles digitales que favorecen la rotación y evitan las dobles filas o la invasión de banquetas. El transporte público se adapta a las condiciones topográficas mediante rutas cortas, con infraestructura de parada mínima, pero integrada al sistema digital.

Barrios y colonias. Se reorganiza la red de transporte público con base en una lógica de cobertura, eficiencia y frecuencia, priorizando las zonas históricamente subatendidas, como la zona sur. Las rutas se reestructuran para ofrecer recorridos más cortos, transbordos predecibles y acceso a equipamientos clave, como escuelas, centros de salud y espacios de trabajo. La operación se profesionaliza mediante esquemas de capacitación, supervisión y renovación de flota, priorizando unidades accesibles, con sistemas de pago digitales, espacios reservados y menor impacto ambiental. Se crean bahías y paradas seguras, con sombra, señalética clara y gestión adecuada de residuos, fortaleciendo la experiencia del usuario.

Zonas 30 y barrios de 15 minutos. el transporte público se articula como conector de media distancia, permitiendo transiciones rápidas entre barrios y corredores principales. El modelo apuesta por una intermodalidad fluida, donde el transporte público se combina con el uso de la bicicleta, el caminar y sistemas eléctricos ligeros. Se desarrollan paraderos integrados en plazas de barrio, con información en tiempo real, integración tarifaria y atención especial a personas con discapacidad y adultos mayores. En estas zonas, se fomenta también la migración hacia vehículos de bajas emisiones, tanto en flotillas institucionales como en taxis y plataformas reguladas.

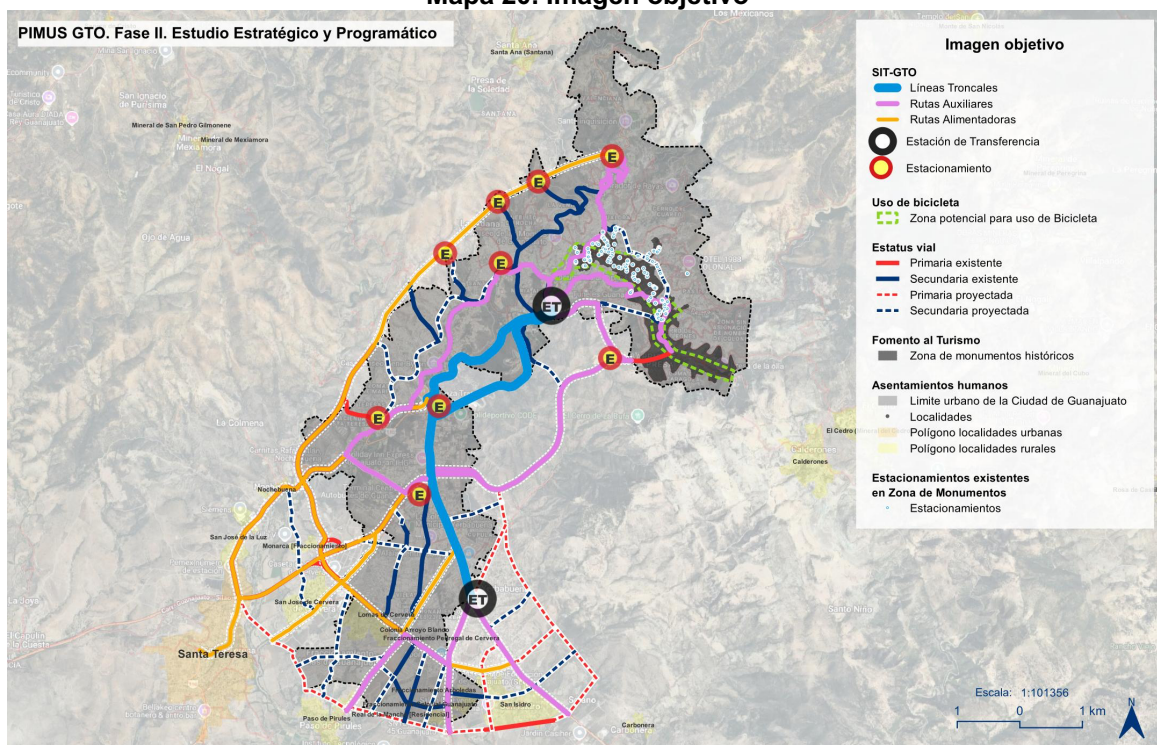
Corredores estructurantes de usos mixtos y mayor densidad. Se consolida un sistema de transporte público jerarquizado, con carriles exclusivos y prioridad semafórica para autobuses, estaciones de transferencia multimodal y regulación estricta del transporte de carga y vehículos de reparto. La vialidad se reorganiza con criterios de “calles completas”, permitiendo la coexistencia ordenada entre vehículos motorizados, ciclistas y peatones. Se habilitan áreas de estacionamiento estratégicas y se integran tecnologías de gestión inteligente de tránsito, incluyendo sensores de tráfico, paneles informativos y sistemas de monitoreo urbano. La regulación del parque vehicular se refuerza, estableciendo incentivos para la conversión eléctrica, control de emisiones y desincentivo al uso excesivo del automóvil.

En todos los ámbitos del territorio municipal, la movilidad motorizada se transformará a partir de la racionalización del espacio vial, el rediseño institucional del sistema de concesiones y la planificación integral entre transporte, desarrollo urbano y medio ambiente.

El transporte público se convertirá en el eje vertebrador de la conectividad urbana, y el vehículo particular pasará a ocupar un rol subsidiario, reservado para casos específicos y bien regulado. La movilidad se entiende como un derecho colectivo que debe garantizar equidad, eficiencia y sostenibilidad, articulando tecnología, normatividad y planeación para mejorar la vida de quienes habitan y visitan Guanajuato.

A continuación, se presenta el plano correspondiente al modelo e imagen objetivo propuesto.

Mapa 20. Imagen objetivo



Fuente: PIMUS 2, volumen 2 (2025)

5.2 Estrategia de movilidad integrada y multisectorial

La estrategia general planteada en el PIMUS, parte del planteamiento de una declaratoria de visión estratégica, sustentada en el proceso analítico establecido en el proceso consultivo y de investigación, para posteriormente derivar en los objetivos estratégicos multisectoriales a partir de los ámbitos y zona de actuación estratégica.

Los ámbitos de actuación estratégica (AAE), derivan de los planteamientos sectoriales identificados durante el proceso de diagnóstico, análisis crítico y procesos participativos. Estos son de carácter físico: Infraestructura y equipo, o de gestión: planeación, regulación, ejecución, control o evaluación.

Las zonas de actuación estratégica (ZAE), por su parte, son áreas geográficas de gestión, donde se apliquen las políticas estratégicas que harán que el PIMUS Guanajuato realmente focalice esfuerzos específicos para la transformación de las áreas urbanas: sectores, barrios o sitios, en los cuales, la problemática es evidente.

En lo particular el Sistema Integrado de Transporte corresponde al Ámbito de Actuación Estratégica número 4 que a la letra establece:

AAE 4. Sistema Integrado de Transporte Objetivo Estratégico:

Consolidar un sistema integrado de transporte público multimodal, accesible, eficiente y de alta calidad, que estructure el desarrollo urbano, promueva la equidad territorial y reduzca el uso del automóvil privado.

En el caso de las Zonas de Actuación Estratégica aplican todas dado que se busca que el transporte tenga una cobertura en todo el territorio municipal. Las ZAE definidas en el PIMUS son las siguientes:

ZAE 1. Zona Centro Histórico

Objetivo Estratégico:

Consolidar el Centro Histórico como un espacio urbano de alta calidad peatonal, con movilidad sustentable y conectividad modal que priorice al peatón, la bicicleta y el transporte público, garantizando accesibilidad universal y conservación patrimonial.

ZAE 2. Zona Sur - Nueva Zona de Crecimiento

Objetivo Estratégico:

Planificar e implementar un modelo urbano compacto y accesible que garantice servicios y oportunidades a menos de 15 minutos a pie o en bicicleta, con calles completas, zonas 30 km/h y una estructura barrial centrada en la vida comunitaria y la equidad territorial.

ZAE 3. Zona del Río Guanajuato - Parque Lineal Marfil y Santa Teresa

Objetivo Estratégico:

Transformar el corredor del Río Guanajuato en una infraestructura verde y multimodal que articule la movilidad activa, la recreación, la restauración ambiental y la conexión Inter barrial mediante un parque lineal continuo, seguro y accesible.

ZAE 4. Estaciones Multimodales. Ex estación del Ferrocarril, Central de Autobuses y Yerbabuena

Objetivo Estratégico:

Replantear nodos multimodales eficientes que articulen el sistema de transporte público urbano y suburbano, el ciclismo y la caminata, facilitando la transferencia modal y el acceso equitativo a toda la ciudad.

ZAE 5. Zona Carretera Panorámica - Corredor Calle Completa

Objetivo Estratégico:

Rediseñar la Carretera Panorámica como un corredor integral de movilidad sustentable, que funcione como calle completa y favorezca la seguridad vial, el transporte público, la conectividad peatonal y ciclista, y la inclusión de comunidades periféricas.

ZAE 6. Sistema de Corredores Primarios y Secundarios.

Objetivo Estratégico:

Convertir el eje Euquerio Guerrero–Carretera 11, y otras vías, en corredores de movilidad sustentable, accesibles e inclusivos, con infraestructura de alta capacidad para modos no motorizados, transporte público eficiente y control de tráfico pesado.

ZAE 7. Zona Marfil - Zona 30 km/h y Barrio de 15 Minutos

Objetivo Estratégico:

Regenerar el tejido urbano de Marfil con un enfoque de barrio de 15 minutos y zonas 30 km/h, impulsando un entorno seguro, saludable y mixto que promueva la caminabilidad, la movilidad activa y el acceso equitativo a bienes y servicios.

ZAE 8. Estacionamientos Periféricos y Polos de Transferencia Modal

Objetivo Estratégico:

Implementar una red de estacionamientos periféricos y polos de transferencia que reduzcan la entrada de vehículos al centro y zonas de conflicto vial, favoreciendo el cambio modal hacia el transporte público, la bicicleta y la caminata.

ZAE 9. Accesos Norte, Sur y Oriente - Solución de Puntos de Conflicto Vial y Estaciones Multimodales

Objetivo Estratégico:

Reordenar los accesos principales a la ciudad mediante estrategias de ingeniería vial, gestión de tráfico y estaciones multimodales que permitan flujos seguros, eficientes y articulados con el sistema de movilidad urbana sustentable.

ZAE 10. Subterránea - Visión de Corredores de Movilidad Sustentable

Objetivo Estratégico:

Reconvertir los túneles en corredores estratégicos para la movilidad sustentable, incorporando infraestructura de transporte público, ciclovías protegidas y pasos peatonales que conecten transversalmente el centro con barrios periféricos.

ZAE 11. Puntos y Cruces de Conflicto Vial

Objetivo Estratégico:

Eliminar o mitigar los puntos de conflicto vial más críticos del municipio mediante intervenciones integrales de diseño urbano, gestión de tráfico y pacificación de la velocidad, priorizando la seguridad de peatones, ciclistas y usuarios del transporte público bajo los principios de calles completas, zonas 30 km/h y accesibilidad universal.

5.3 Vehículos requeridos y características técnicas

Los vehículos identificados en la estrategia de transporte público del PIMUS corresponden a unidades tipo para **rutas ordinarias**, que incluyen las rutas suburbanas y aquellas que acceden al Centro Histórico, y para las **rutas en el Centro Histórico**, cuyas características se distinguen a continuación.

Características generales

La normativa en el municipio de Guanajuato y el estado de Guanajuato establece el número de pasajeros y otras características que deben tener las unidades de transporte público municipal, priorizando la seguridad, eficiencia y accesibilidad.

- **Transporte Público Urbano en Ruta Fija:** Las unidades no deben tener una **capacidad inferior a veinte asientos**, y no deben modificarse sus características de fabricación original.
- **Transporte Público Suburbano:** La autoridad municipal considerará adecuados los vehículos con **capacidad de transportación superior** a microbuses, minibuses, o autobuses, sin modificar sus características de fabricación original.
- **Cantidad de Personas en General:** Está **prohibido transportar un número de personas mayor al especificado en la tarjeta de circulación**. Las autoridades de transporte competentes determinarán el número máximo de personas según el tipo de vehículo y servicio.

- **Características especiales de accesibilidad:** Las unidades de transporte suburbano deberán contar con el equipamiento necesario para las personas con discapacidad o movilidad reducida (rampas retráctiles o plataformas elevadoras o en su defecto escalones bajos o unidades de piso bajo, asientos preferentes, pasillos amplios y piso antideslizante, barras y pasamanos).
- **Características de intermodalidad.** Las unidades de transporte suburbano se deberán preferentemente con portabicicletas para facilitar la intermodalidad del transporte.

Características por tipo de ruta:

Ruta	Tipo de vehículo	Número de pasajeros
Rutas ordinarias (suburbanas)	Autobús	60
Rutas ordinarias (suburbanas con acceso al Centro Histórico)	Autobús	40
rutas Centro histórico	Vagoneta (Van)	20



Unidad tipo
Rutas ordinarias



Unidad tipo
Rutas
Centro Histórico

Adicionalmente, todas las unidades deberán integrar las siguientes **tecnologías**:

- **Sistemas de GPS/GPRS** para localización en tiempo real y monitoreo.
- **Cámaras y CCTV (circuito cerrado de televisión)** para seguridad.
- **Botón de pánico.**
- **Boletera** para emitir comprobantes de viaje.
- Sensores de apertura y cierre de puertas, y conexión con CAN/BUS y odómetro.

Adicionalmente, se deberá considerar que, para facilitar la operación de las unidades se buscará eventualmente la implementación de **sistemas de tarjetas prepago y tarifas diferenciadas**, así como el desarrollo de una **aplicación móvil** para reporte ciudadano y trazado de rutas y horarios en tiempo real.

Por su parte, el municipio establecerá una red de cámaras para el monitoreo de la movilidad en las principales vías de comunicación.

Estrategia de reposición del parque vehicular

Una estrategia efectiva para la renovación del parque vehicular en el municipio de Guanajuato deberá centrarse primeramente en la **regularización de las rutas existentes** para otorgar certidumbre jurídica a los usuarios. Una vez regularizadas las rutas y concesiones, es fundamental implementar **programas específicos para la renovación de unidades**, promoviendo activa y eventualmente la adopción de **vehículos eléctricos, híbridos o de bajas emisiones** y que consideren las características señaladas en párrafos anteriores. Paralelamente, se deben establecer acuerdos para la **conservación y el mantenimiento** de los vehículos, junto con políticas claras de **retiro y chatarrización** para aquellas unidades que excedan su vida útil o no cumplan con las especificaciones técnicas y ambientales.

El objetivo es asegurar un servicio de transporte público de **calidad, eficiencia y seguridad**, reduciendo la contaminación y mejorando la experiencia del usuario.

5.4 Estrategia de regularización de rutas

En las siguientes tablas se especifican las rutas a operar como parte del sistema público de transporte en el municipio de Guanajuato tanto para el ámbito urbano como el suburbano que evidencia la necesidad de adjudicación de 99 concesiones para la prestación del servicio de transporte en ruta fija, las cuales se desglosan en 57 concesiones para el servicio de transporte urbano y 42 concesiones para el servicio de transporte suburbano.

Para la operación de las 99 rutas comprendidas en las concesiones, se requiere un parque vehicular de 212 unidades, cuya distribución y especificaciones se detallan a continuación. Los concesionarios tendrán la obligación de operar dichas unidades conforme a lo dispuesto en el Reglamento de Transporte Público y el Reglamento de Movilidad para el Municipio de Guanajuato.

Cuadro 14. Rutas urbanas del servicio público de transporte de Guanajuato a concesionar

No	Ruta actual	Número mínimo de unidades requeridas
1	Alhóndiga - Cerro del Cuarto (Foviste)	2
2	Alhóndiga - Cerro del Cuarto (San Clemente)	3
3	Arboledas - Tutelar - Centro	1
4	Arboledas - Tutelar - Diego Rivera - Centro	1
5	Balcones de Santa Fe-Fracc. Independencia-Lomas del Padre-Guanajuato	3
6	Cajones-Puentecillas-Marfil-Ex estación	1
7	Campanario - Ex Estación de FFCC	2
8	Central de Autobuses - Cerro de los Leones (Presa)	1
9	Central de Autobuses - Mercado Hidalgo	1
10	Central de Autobuses - Mercado Hidalgo (Directo)	3
11	Central de Autobuses - Pozuelos - Embajadoras	5
12	Central de Autobuses - Pueblito de Rocha - Embajadoras	1
13	Central de Autobuses - Santa Rosa	1
14	Cero del Cuarto - Pastita - Noria Alta - Las Teresas	1
15	Cerro de los Leones- Lomas de Marfil	3
16	Cerro del Cuarto - Cata	1
17	Cerro del Cuarto - Pastita - Noria Alta - Las Teresas	1
18	Colita del Encino - Mellado	4
19	DCEA - Mercado Hidalgo	2
20	DCEA - Pozuelos - Embajadoras	10
21	Edén - Centro	1
22	Embajadoras - ISSSTE (Pozuelos)	1
23	Embajadoras - Pipila - ISSSTE	3
24	Escuela de Diseño - Preparatoria Oficial (Calzada)	8
25	Escuela de Diseño - Preparatoria Oficial (Túnel Noroeste)	7
26	Escuela de Minas - Municipio libre	2
27	Ex Estación de FFCC - La Trinidad (Marfil)	1
28	Ex Estación de FFCC - Lomas del Padre	1
29	Ex Estación de FFCC - Saucedá	1
30	Ex Hacienda Santa Teresa - Mercado Hidalgo	2
31	Fracc. El Manantial - Villaseca - Diego Rivera - Centro	2
32	Fracc. Villas de Guanajuato - Guanajuato (Directo)	10
33	Guanajuato - Saucedá	1
34	Las Águilas - Centro	2
35	Las Teresas - Cerro del Cuarto	4
36	Lomas de Marfil - Cerro de Los Leones	2
37	Lomas del Padre - Ex Estación de FFCC	2
38	Lomas del Padre - Fracc. Independencia - Balcones de Santa Fe - Ex Estación de FFCC	1
39	Maluco - Ex Estación de FFCC	1
40	Momias - Presa de la Olla	1
41	Municipio Libre- Escuela de Minas	2

Estudio técnico para el otorgamiento de concesión del servicio público de transporte municipal en Guanajuato

42	Panteón Nuevo - Presa de la Olla	2
43	Pipila - ISSSTE	1
44	Presa de la Olla - Carrizo - Venada	2
45	Presa de la Olla - Noria Alta	1
46	Presa de la Olla - Panteón - Momias	1
47	Presa de la Olla - Pueblito de Rocha	5
48	Presa de la Olla - Pueblito de Rocha - Panteón Nuevo	2
49	Presa de la Olla - San Javier	1
50	Pueblito de Rocha - Presa de la Olla	3
51	Puentecillas - Diego Rivera	3
52	Puentecillas - Paseo Ashland - Ex Estación de FFCC	4
53	Ramal Noria Alta - Escuela de Diseño	5
54	Sauceda - Diego Rivera- Centro	2
55	Valenciana - Fracc. Cúpulas	4
56	Villas de Guanajuato - Ex Estación	4
57	Villas de Guanajuato - Prepa (Túnel Diego Rivera)	4
TOTAL de unidades propuestas		146

Fuente: Elaboración propia con información de la Subsecretaría de Tránsito, Movilidad y Transporte.

Cuadro 15. Rutas suburbanas del servicio público de transporte de Guanajuato a concesionar

No	Ruta actual	Número mínimo de unidades requeridas
1	Cajones-Puentecillas-Marfil-Ex estación	1
2	Campanario - Ex Estación de FFCC	1
3	El Chapín - Pardo	1
4	El Cubo - Calderones - El Cedro - Pueblito de Rocha	5
5	Ex Estación de FFCC - La Trinidad (Marfil)	1
6	Ex Estación de FFCC - Marfil - Paso de Perules	1
7	Ex Estación de FFCC - San José de Llanos	2
8	Ex Estación de FFCC - Col. Independencia - Lomas del Padre	1
9	Guanajuato - Cajones (Marfil)	1
10	Guanajuato - Cuevas (Vía Santa Teresa)	4
11	Guanajuato - El Coyote - Zangarro	1
12	Guanajuato - Maluco	1
13	Guanajuato - Mineral de la Luz	1
14	Guanajuato - Puentecillas (Directo)	2
15	Guanajuato - Puentecillas (Marfil) - Paso de Perules	1
16	Guanajuato - Sauceda	3
17	Guanajuato - Sauceda (Marfil)	2
18	La Presita- Pardo	3
19	Las Teresas - Cerro del Cuarto	1
20	Llanos de la Fragua - Guanajuato	1
21	Lomas de Marfil - Cerro de Los Leones	2
22	Lomas de Marfil II - Puentecillas	2

23	Molinos - Cuevas	1
24	Nuevo Solano - Normal - Centro	4
25	Pardo - Cuevas	1
26	Pardo - Santa Teresa	1
27	Paso de Perules - Centro	1
28	Paso de Perules - Ex Estación de FFCC	1
29	Presita - Puenteillas - Pardo	1
30	Puenteillas - Paseo Ashland - Ex Estación de FFCC	1
31	Puenteillas- Marfil - Presa- Túnel Ponciano Aguilar- Alhóndiga- Noria Alta - Marfil	4
32	Rosa de Castilla - El Cubo - Calderones - El Cedro - Pueblito de Rocha	1
33	San José de Cervera - Cívitas - Ex Estación de FFCC	1
34	San José de Cervera- Guanajuato	3
35	Santa Ana - Guadalupe Victoria	1
36	Santa Teresa - Cervera	1
37	Santa Teresa - Pardo (Buenos Aires)	1
38	Santa Teresa - Pardo (Ex Hacienda Santa Teresa)	1
39	Tejabán - Chapín	1
40	Valenciana - Fracc. Cúpulas	1
41	Presa de la Olla - Cuevas	1
42	Puenteillas - Paseo Ashland - Ex Estación de FFCC	1
TOTAL de unidades propuestas		66

Fuente: Elaboración propia con información de la Subsecretaría de Tránsito, Movilidad y Transporte.

6. Evaluación económica

6.1 Costos de operación

Los costos totales de operación del servicio incluyen todos los gastos para la adquisición, operación y mantenimiento de los vehículos destinados a la prestación de este; así como todos los gastos operativos para la provisión del servicio de transporte (gastos de personal, servicios, impuestos, seguros, etcétera). También concentran los asociados para construir, operar y mantener infraestructura propia de los prestadores del servicio como son: oficinas, talleres y bases o terminales de ruta.

Costos fijos:

Son aquellos costos que no dependen del volumen de servicio, por lo tanto, se incurre en ellos aún y sin proveer el servicio de transporte público, es decir, aunque los vehículos no estén en operación. A continuación, se explica cada uno de ellos:

- **Gasto de Personal.** Salarios y prestaciones del personal necesario, distribuido en cuatro departamentos (administración, mantenimiento, operaciones y conductores). Con base en indicadores de productividad/mejores prácticas en

sistemas de transporte en el país, el número de personal de cada categoría depende del número de vehículos en operación.

- **Gasto en Impuestos y seguros.** Incluye los impuestos por la operación de los vehículos (refrendo de concesión, tenencia, revista físico - mecánica, verificación vehicular), así como los seguros de los vehículos, personal e instalaciones. Los montos de estos rubros se obtienen con base en cotizaciones de mercado.
- **Gastos en servicios administrativos.** Se incluyen los servicios de telefonía, servicios generales, energía eléctrica, mobiliario, mantenimiento de instalaciones, equipo de cómputo, vehículos de apoyo, entre otros. Al igual que en los gastos de personal se definen estándares de gastos cada concepto en función del personal.

Costos variables:

Su fluctuación está ligada con el volumen del servicio y es claro que en tanto más se produce, se incurre en más costos variables (también son llamados costos de operación o consumo). Dependen de la operación de los autobuses y su rendimiento se calcula en función del kilometraje recorrido y la frecuencia de reemplazo o consumo de cada componente.

- **Combustible.** Considera un rendimiento de combustible (km/lt) diferenciado por la edad del vehículo y el precio por litro en la zona.
- **Mantenimiento preventivo.** El consumo de los componentes para este concepto deriva de los programas de mantenimiento recomendado por los fabricantes y su gasto se estima por el precio en el mercado y su frecuencia de reemplazo en función de su vida útil o desgaste.
- **Mantenimiento predictivo o pre correctivo.** Para la estimación de este gasto, se integró una plantilla con 185 conceptos agrupados en 17 familias de refacciones según el tipo de intervención conforme a las recomendaciones del fabricante.
- **Neumáticos.** Las estimaciones del consumo y su gasto se basan primordialmente en la información de los registros del rendimiento, reparaciones y precio de venta en el mercado al menudeo.
- **Limpieza y conservación.** Se refiere al gasto derivado del aseo y acciones para la conservación del vehículo, considerando las recomendaciones del fabricante y los precios de mercado al menudeo.

Costos de capital:

Se refiere al capital físico (autobuses e instalaciones) y su remuneración es el costo de depreciación que representa su desgaste anual por utilizarlo en el proceso productivo. Esta depreciación se traduce en un fondo que va creciendo año tras año y cuya función es reponer y renovar el capital físico al concluir su vida útil.

- **Depreciación del equipo de transporte.** Para la estimación de este concepto se ha seleccionado un método de depreciación lineal, donde se considera el precio en el mercado de los vehículos representativos. Una vida útil de hasta 15 años como lo establece la norma aplicable en la materia, además de un valor de rescate.
- **Depreciación de las instalaciones.** Se fijan parámetros como: metro cuadrado por autobús y su valor promedio; también se establece una vida útil y los impuestos de los inmuebles, de tal forma que se reconozca solo la inversión necesaria conforme al tamaño del parque vehicular.

Modelo para la estimación de los costos de operación:

Para la estimación de los costos totales en que incurren los prestadores del servicio y dada la particularidad de éste, se parte del supuesto de la existencia de dos organizaciones: una que aglutina las rutas operadas con autobuses convencionales y la otra con vagonetas. Por lo tanto, se seleccionó un vehículo por tipo y representativo del sistema de transporte.

Cuadro 16. Vehículos representativos del sistema de transporte.

Tipo de Vehículo	Marca	Modelo	Motor	Combustible
Convencional	Mercedes Benz	2011	OM 904 180 HP & 205 HP	Diésel
Vagoneta	Mercedes Benz	2017	OM 654 170 HP	Diésel

Fuente: PIMUS 1 (2024)

Mediante un trabajo de investigación sobre las mejores prácticas en diferentes ciudades mexicanas en la región, se determinaron los requerimientos básicos y se calcularon sus factores de consumo en una organización prototipo. Es importante mencionar que los precios de los insumos plasmados en este estudio son de referencia y cotizados en el mercado de menudeo en el periodo de enero y febrero de 2024.

Dado la heterogeneidad en la prestación del servicio público de transporte, en términos de rutas, flota, kilómetros y demanda atendida, se determinó que la unidad más conveniente para medición y análisis de los costos en la provisión del servicio de transporte es el parámetro de costo por kilómetro (\$-km). Para el análisis de la información, caracterización de los componentes de la estructura de costos y la obtención de dicho parámetro, se emplea una hoja de cálculo donde se incluyen todas las rutas desagregadas por su tipo: urbano y suburbano.

La formulación del modelo de costos cuenta con la flexibilidad suficiente para establecer los costos del transporte público por tipo de vehículo, por ruta, empresa y por sistema. Además, permite establecer escenarios diversos en función de modificaciones en las variables y en los precios de mercado.

A continuación, se presenta los resultados generales del análisis de costos por tipo de vehículo:

Cuadro 17. Resumen del análisis de costos – autobús convencional.

Costos Variables							
Concepto	Km	Día	Veh-día	Mes	Veh-mes	Año	Veh-año
Combustible	\$ 8.96	\$ 673,540	\$ 1,432	\$ 18,185,592	\$ 38,670	\$ 218,227,102	\$ 21,853
Neumáticos	\$ 0.28	\$ 20,844	\$ 44	\$ 562,779	\$ 1,197	\$ 6,753,352	\$ 13,055
Lubricantes y filtros	\$ 0.39	\$ 29,217	\$ 62	\$ 788,870	\$ 1,677	\$ 9,466,437	\$ 8,300
Mantenimiento	\$ 2.14	\$ 160,896	\$ 342	\$ 4,344,198	\$ 9,238	\$ 52,130,375	\$ 00,773
Lavado	\$ 0.17	\$ 13,033	\$ 28	\$ 351,903	\$ 748	\$ 4,222,830	\$ 8,163
Total Costos Variables	\$ 11.94	\$ 897,531	\$ 1,909	\$ 24,233,341	\$ 51,530	\$ 290,800,096	\$ 562,144

Costos Fijos

Concepto	Km	Día	Veh-día	Mes	Veh-mes	Año	Veh-año
Gastos de personal	\$ 14.84	\$ 1,116,130	\$ 2,373	\$ 30,135,513	\$ 64,080	\$ 361,626,155	\$ 699,057
Gasto servicios	\$ 0.53	\$ 39,920	\$ 85	\$ 1,077,833	\$ 2,292	\$ 12,933,994	\$ 25,003
Impuestos y seguros	\$ 0.57	\$ 42,950	\$ 91	\$ 1,159,642	\$ 2,466	\$ 13,915,706	\$ 26,900
Total Costos Fijos	\$ 15.95	\$ 1,199,000	\$ 2,550	\$ 32,372,988	\$ 68,838	\$ 388,475,855	\$ 750,960
Total Costos de Operación	\$ 27.88	\$ 2,096,531	\$ 4,458	\$ 56,606,329	\$ 120,368	\$ 679,275,951	\$ 1,313,104

Costos de Capital

Concepto	Km	Día	Veh-día	Mes	Veh-mes	Año	Veh-año
Depreciación instalaciones	\$ 0.11	\$ 8,358	\$ 18	\$ 225,656	\$ 480	\$ 2,707,876	\$ 5,235
Depreciación autobuses	\$ 4.44	\$ 333,643	\$ 709	\$ 9,008,360	\$ 19,155	\$ 108,100,318	\$ 208,968
Total Costos de Capital	\$ 4.55	\$ 342,001	\$ 727	\$ 9,234,016	\$ 19,635	\$ 110,808,193	\$ 214,203
Costos Totales	\$ 32.43	\$ 2,438,531	\$ 5,185	\$ 65,840,345	\$ 140,003	\$ 790,084,145	\$ 1,527,306

Fuente: PIMUS 1 (2024)

Cuadro 18. Resumen del análisis de costos – vagoneta.

Costos Variables

Concepto	Km	Día	Veh-día	Mes	Veh-mes	Año	Veh-año
Combustible	\$ 2.80	\$ 20,820	\$ 611	\$ 562,140	\$ 16,506	\$ 6,745,676	\$ 180,068
Neumáticos	\$ 0.21	\$ 1,536	\$ 45	\$ 41,485	\$ 1,218	\$ 497,824	\$ 13,289
Lubricantes y filtros	\$ 0.24	\$ 1,752	\$ 51	\$ 47,299	\$ 1,389	\$ 567,584	\$ 15,151
Mantenimiento	\$ 1.33	\$ 9,896	\$ 291	\$ 267,203	\$ 7,846	\$ 3,206,435	\$ 85,592
Lavado	\$ 0.08	\$ 557	\$ 16	\$ 15,044	\$ 442	\$ 180,524	\$ 4,819
Total Costos Variables	\$ 4.65	\$ 34,562	\$ 1,015	\$ 933,170	\$ 27,401	\$ 11,198,044	\$ 298,919

Costos Fijos

Concepto	Km	Día	Veh-día	Mes	Veh-mes	Año	Veh-año
Gastos de personal	\$ 7.13	\$ 52,987	\$ 1,556	\$ 1,430,644	\$ 42,008	\$ 17,167,725	\$ 458,272
Gasto servicios administrativos	\$ 0.25	\$ 1,886	\$ 55	\$ 50,914	\$ 1,495	\$ 610,967	\$ 16,309
Impuestos y seguros	\$ 0.22	\$ 1,655	\$ 49	\$ 44,672	\$ 1,312	\$ 536,061	\$ 14,310
Total Costos Fijos	\$ 7.61	\$ 56,527	\$ 1,660	\$ 1,526,229	\$ 44,815	\$ 18,314,753	\$ 488,891
Total Costos de Operación	\$ 12.26	\$ 91,089	\$ 2,675	\$ 2,459,400	\$ 72,216	\$ 29,512,797	\$ 787,809

Costos de Capital

Concepto	Km	Día	Veh-día	Mes	Veh-mes	Año	Veh-año
Depreciación instalaciones	\$ 0.04	\$ 282	\$ 8	\$ 7,622	\$ 224	\$ 91,461	\$ 2,441
Depreciación autobuses	\$ 1.65	\$ 12,227	\$ 359	\$ 30,139	\$ 9,694	\$ 3,961,672	\$ 105,752
Total Costos de Capital	\$ 1.68	\$ 12,510	\$ 367	\$ 337,761	\$ 9,918	\$ 4,053,133	\$ 108,194
Costos Totales	\$ 13.95	\$ 103,599	\$ 3,042	\$ 2,797,161	\$ 82,134	\$ 33,565,929	\$ 896,003

Fuente: PIMUS 1 (2024)

De lo anterior se desprende que **el costo total por kilómetro para un autobús convencional es de \$32.43**, mientras que **para una vagoneta es de \$13.95**. Se destaca que debido al esquema predominante hombre – camión y la competencia en la vía pública para la captación de mayor demanda / ingreso, se tienen rutas con indicadores de oferta (despachos y kilómetros) por vehículo muy altos, lo que incide en costos elevados de operación, tal es el caso del **gasto por concepto de personal que en la estructura de costos está por encima del 40%**.

6.2 Análisis de tarifas

Mediante observación en campo, entrevista a prestadores del servicio, conductores y usuarios del servicio, así como revisión de documentos públicos, se obtuvo la información sobre las tarifas vigentes. Bajo este contexto, el servicio público de transporte en la modalidad de urbano opera con una tarifa plana y su costo es por viaje realizado; el medio de pago es en efectivo y son dos perfiles de usuario: general y preferencial con descuento. Para el transporte en la modalidad de suburbano, es una tarifa plana por distancia y dos perfiles de usuario: general y preferencial con descuento.

Los siguientes cuadros, muestran las tarifas vigentes a partir del 1° de octubre de 2024, respecto a las aprobadas por el Ayuntamiento en el 2018. Lo anterior se comenta dado que el análisis comparativo que se presenta a partir del cuadro 21 extraído del PIMUS, considera los datos que se tenían disponibles a la fecha de elaboración del estudio (2018).

Cuadro 19. Tarifa vigente por tipo de vehículo para el transporte urbano.

	2018 ¹		2024 ²	
Tipo vehículo	Tarifa General	Tarifa Preferencial	Tarifa General	Tarifa Preferencial
Convencional	\$ 7.00	\$ 3.50	\$ 10.00	\$ 5.00
Colectivo	\$ 7.50	\$ 4.00	\$ 11.00	\$ 6.00
Clásico	\$ 8.00	\$ 4.00		

¹ Para el 2018 se utilizó como fuente la publicación número 158 segunda parte, del Periódico Oficial para el Estado de Guanajuato.

² Para 2024 se consideran las tarifas publicadas en el número 196 del mismo medio, publicado el 30 de septiembre de 2024.

Fuente: PIMUS 1 (2024)

Cuadro 20. Tarifa vigente para el transporte suburbano.

	2018		2024	
Por distancia	Tarifa General	Tarifa Preferencial	Tarifa General	Tarifa Preferencial
Mínimo	\$ 7.50	\$ 4.00	\$ 10.50	\$ 5.50
Máximo	\$ 25.00	\$ 12.50	\$ 35.00	\$ 17.00

Fuente: PIMUS 1 (2024)

A partir de esta información, se llevó a cabo un análisis comparativo del pago real que efectúan los usuarios, de acuerdo con el tipo de servicio (urbano o suburbano), la tarifa vigente y la fecha de su última actualización. A continuación, se presentan los resultados de dicho análisis.

Cuadro 21. Análisis comparativo tarifa autorizada 2018 versus pago real.

Ruta	Nombre	Modalidad	Tipo vehículo	Tarifa Autorizada		Tarifa Real		Variación	
				General	Preferencial	General	Preferencial	General	Preferencial
Águilas - Embajadoras	Águilas	Urbano	Autobús	\$ 7.00	\$ 3.50	\$ 7.00	\$ 4.00	0.0%	14.3%
Cañada de Bustos - Guanajuato	Cañada de Bustos	Suburbano	Autobús	\$ 14.00	\$ 7.00	\$ 14.00	\$ 7.00	0.0%	0.0%
Central - Alhóndiga - Llanos de Santa Ana - Mineral de la Luz	Mineral de la Luz	Urbano	Autobús	\$ 7.00	\$ 3.50	\$ 7.00	\$ 4.00	0.0%	14.3%
Central - Mercado Hidalgo	Mercado Directo	Urbano	Autobús	\$ 7.00	\$ 3.50	\$ 7.00	\$ 4.00	0.0%	14.3%
Central - Pozuelos - Embajadoras - Mercado Hidalgo	Pozuelos	Urbano	Autobús	\$ 7.00	\$ 3.50	\$ 8.00	\$ 4.00	14.3%	14.3%
Central - Pueblito de Rocha	Central Pueblito	Urbano	Autobús	\$ 7.00	\$ 3.50	\$ 7.50	\$ 4.00	7.1%	14.3%
Central - Santa Ana - Gpe. Victoria	Santa Ana	Urbano	Autobús	\$ 7.00	\$ 3.50	\$ 7.00	\$ 4.00	0.0%	14.3%
Cerro de los Leones - Las Teresas - Lomas de Marfil	Cerro de los Leones	Urbano	Autobús	\$ 7.00	\$ 3.50	\$ 7.00	\$ 4.00	0.0%	14.3%
Cerro del Cuarto - Las Teresas	Las Teresas	Urbano	Autobús	\$ 7.00	\$ 3.50	\$ 7.00	\$ 4.00	0.0%	14.3%
Colita de Encino - Mellado	Colita del Encino	Urbano	Autobús	\$ 7.00	\$ 3.50	\$ 7.50	\$ 4.00	7.1%	14.3%
DCEA - Embajadoras - Mercado Hidalgo	DCEA/Mercado	Urbano	Autobús	\$ 7.00	\$ 3.50	\$ 7.00	\$ 4.00	0.0%	14.3%
DCEA - Pozuelos - Mercado Hidalgo	DCEA/Pozuelos	Urbano	Autobús	\$ 7.00	\$ 3.50	\$ 7.00	\$ 4.00	0.0%	14.3%
Diseño - Prepa - Calzada	Diseño/Túnel	Urbano	Vagoneta	\$ 7.50	\$ 4.00	\$ 7.50	\$ 4.00	0.0%	0.0%
Diseño - Prepa por túnel	Diseño/Calzada	Urbano	Vagoneta	\$ 7.50	\$ 4.00	\$ 7.50	\$ 4.00	0.0%	0.0%
Edén - Mercado Hidalgo	Edén	Urbano	Autobús	\$ 7.00	\$ 3.50	\$ 7.00	\$ 4.00	0.0%	14.3%
Embajadoras - Pípila - ISSSTE	Pípila	Urbano	Autobús	\$ 7.00	\$ 3.50	\$ 7.00	\$ 4.00	0.0%	14.3%
Escuela de Minas - Cerro del Gallo	Cerro del Gallo	Urbano	Vagoneta	\$ 7.50	\$ 4.00	\$ 7.50	\$ 4.00	0.0%	0.0%
Ex estación - Campanario - Fracc. Mártires 22 de abril	El Campanario	Urbano	Autobús	\$ 7.00	\$ 3.50	\$ 7.00	\$ 4.00	0.0%	14.3%

Estudio técnico para el otorgamiento de concesión del servicio público de transporte municipal en Guanajuato

Ex estación - Cerro del Cuarto	Cerro del Cuarto	Urbano	Autobús	\$ 7.00	\$ 3.50	\$ 7.00	\$ 4.00	0.0%	14.3%
Ex estación - El Manantial	El Manantial	Urbano	Autobús	\$ 7.00	\$ 3.50	\$ 7.00	\$ 4.00	0.0%	14.3%
Ex estación - Lomas del Padre	Lomas del Padre	Urbano	Autobús	\$ 7.00	\$ 3.50	\$ 7.00	\$ 4.00	0.0%	14.3%
Ex estación - Villas de Guanajuato	Villas de Guanajuato	Urbano	Autobús	\$ 7.00	\$ 3.50	\$ 7.00	\$ 4.00	0.0%	14.3%
Ex estación - Villas de Guanajuato por Diego Rivera	Villas de Guanajuato Directo	Urbano	Autobús	\$ 7.00	\$ 3.50	\$ 7.00	\$ 4.00	0.0%	14.3%
Ex hacienda - Mercado Hidalgo - Bola de Agua	Bola de Agua	Urbano	Autobús	\$ 7.00	\$ 3.50	\$ 7.00	\$ 4.00	0.0%	14.3%
Gualdra - Lomas del Padre	Gualdra	Urbano	Autobús	\$ 7.00	\$ 3.50	\$ 7.00	\$ 4.00	0.0%	14.3%
Presa de la Olla - Centro - Carrizo	Carrizo	Urbano	Autobús	\$ 7.00	\$ 3.50	\$ 7.50	\$ 4.00	7.1%	14.3%
Presa de la Olla - Centro - Momias	Momias	Urbano	Autobús	\$ 7.00	\$ 3.50	\$ 7.00	\$ 4.00	0.0%	14.3%
Presa de la Olla - Centro - Panteón	Panteón Nuevo	Urbano	Autobús	\$ 7.00	\$ 3.50	\$ 7.00	\$ 4.00	0.0%	14.3%
Presa de la Olla - Centro - Pueblito de Rocha	Pueblito de Rocha	Urbano	Autobús	\$ 7.00	\$ 3.50	\$ 7.00	\$ 4.00	0.0%	14.3%
Zangarro - Cañada - Pardo	Cañada	Urbano	Autobús	\$ 7.00	\$ 3.50	\$ 7.00	\$ 4.00	0.0%	14.3%
Zangarro - El Coyote	El Zangarro	Urbano	Autobús	\$ 7.00	\$ 3.50	\$ 7.00	\$ 4.00	0.0%	14.3%
Presa de la Olla - Puente de las Puentes por Ponciano Aguilar	Presa/Puente de las Puentes	Urbano	Autobús	\$ 7.00	\$ 3.50	\$ 7.00	\$ 4.00	0.0%	14.3%
Lomas de Marfil II - Puente de las Puentes	Lomas de Marfil II	Urbano	Autobús	\$ 7.00	\$ 3.50	\$ 7.00	\$ 4.00	0.0%	14.3%
Buenos Aires - Pardo	Buenos Aires	Urbano	Autobús	\$ 7.00	\$ 3.50	\$ 9.00	\$ 5.00	28.6%	42.9%
Peñita - Lomas del Padre	Peñita	Urbano	Autobús	\$ 7.00	\$ 3.50	\$ 7.50	\$ 4.00	7.1%	14.3%
Central - Santa Rosa	Santa Rosa	Suburbano	Autobús	\$ 10.50	\$ 5.50	\$ 13.00	\$ 7.00	23.8%	27.3%
El Cubo - Calderones - Cedro - Pueblito de Rocha	El Cubo/Calderones	Suburbano	Autobús	\$ 11.00	\$ 5.50	\$ 12.00	\$ 6.00	9.1%	9.1%
Ex estación - Campuzano - Saucedo	Sauceda/Campuzano	Suburbano	Autobús	\$ 17.50	\$ 9.00	\$ 18.00	\$ 10.00	2.9%	11.1%
Ex estación - Marfil - Puente de las Puentes	Puente de las Puentes	Suburbano	Autobús	\$ 9.50	\$ 5.00	\$ 10.00	\$ 5.00	5.3%	0.0%
Ex estación - Marfil - Yerbabuena - Cajones	Cajones	Suburbano	Autobús	\$ 11.00	\$ 5.50	\$ 11.00	\$ 6.00	0.0%	9.1%
Ex estación - Marfil - Yerbabuena - Cervera	Cervera	Suburbano	Autobús	\$ 9.50	\$ 5.00	\$ 9.50	\$ 5.00	0.0%	0.0%
Ex estación - Marfil - Yerbabuena - Maluco	Maluco	Suburbano	Autobús	\$ 9.50	\$ 5.00	\$ 11.00	\$ 6.00	15.8%	20.0%
Ex estación - Paso de Perules	Perules	Suburbano	Autobús	\$ 9.50	\$ 5.00	\$ 9.50	\$ 5.00	0.0%	0.0%
Ex estación - Santa Teresa - Cuevas - Pardo	Santa Teresa	Suburbano	Autobús	\$ 11.00	\$ 5.50	\$ 11.00	\$ 6.00	0.0%	9.1%
Ex estación - Saucedo	Sauceda	Suburbano	Autobús	\$ 11.00	\$ 5.50	\$ 11.00	\$ 5.50	0.0%	0.0%
Ex estación - Yerbabuena - Trinidad	Trinidad	Suburbano	Autobús	\$ 11.00	\$ 5.50	\$ 11.00	\$ 6.00	0.0%	9.1%
La Presita - Guanajuato (Pardo)	La Presita	Suburbano	Autobús	\$ 10.00	\$ 5.00	\$ 10.00	\$ 5.00	0.0%	0.0%
Llanos de Fragua - Guanajuato	Llanos	Suburbano	Autobús	\$ 21.50	\$ 11.00	\$ 22.00	\$ 11.00	2.3%	0.0%

Molineros - Cuevas - Santa Teresa - Marfil - Pardo	Molineros	Suburbano	Autobús	\$ 13.00	\$ 6.50	\$ 13.00	\$ 7.00	0.0%	7.7%
Nuevo Solano - Normal - Centro	Nuevo Solano	Suburbano	Autobús	\$ 9.00	\$ 4.50	\$ 9.00	\$ 5.00	0.0%	11.1%
Pardo - INIFEG - San José de Tránsito	INIFEG	Suburbano	Autobús	\$ 15.00	\$ 7.50	\$ 15.00	\$ 7.50	0.0%	0.0%
Pardo - Tejabán	Tejabán	Suburbano	Autobús	\$ 12.00	\$ 6.00	\$ 12.00	\$ 6.00	0.0%	0.0%
Valenciana - Alhóndiga - Pueblito de Rocha - Fracc. Cúmulas	Valenciana	Suburbano	Autobús	\$ 7.50	\$ 4.00	\$ 7.50	\$ 4.00	0.0%	0.0%

Fuente: PIMUS 1 (2024)

Con base en el análisis realizado, se identificó que la tarifa promedio pagada por el usuario general supera en un 2.5% el monto autorizado, con variaciones significativas en ciertas rutas, destacando la ruta “Buenos Aires”, que presenta un sobrecosto del 28.6%, la ruta “Santa Rosa” con un 23.8% por encima de la tarifa autorizada, y la ruta “Maluco” con una diferencia del 15.8%. En el caso de los usuarios preferenciales, el cobro promedio por viaje se encuentra un 11% por encima del valor autorizado, siendo estas mismas rutas las que presentan las mayores desviaciones también en este segmento. Además, se observó que, debido a la existencia de tarifas fraccionarias, existe una alta probabilidad de que el conductor no entregue el cambio completo, lo cual representa una afectación directa al usuario.

En este contexto, se tiene que el último acuerdo para la fijación de la tarifa del servicio databa del año 2018, la cual fue aprobada específicamente el día 27 de julio de 2018, mediante Sesión Extraordinaria de Ayuntamiento número 22 dentro del punto 5 del orden del día, es decir, hace más de 3 años.

En 2024, resultado del planteamiento de la primera fase del PIMUS, el municipio de Guanajuato firmó un convenio para modernizar y mejorar el servicio de transporte público. El convenio se refiere al servicio urbano y suburbano en ruta fija.

El “Convenio para la modernización y mejoramiento del servicio público de transporte para Guanajuato”, fue firmado por el presidente municipal y se presentó ante el órgano de gobierno. El Ayuntamiento de Guanajuato es el encargado de resolver la propuesta de actualización de tarifas.

Cuadro 22. Síntesis de los Puntos de Acuerdo del Convenio para la Modernización y Mejoramiento del Servicio Público de Transporte para Guanajuato.

1. Objeto del Convenio

El convenio establece compromisos mutuos entre el Municipio de Guanajuato y los Prestadores del Servicio Público de Transporte para modernizar y mejorar las condiciones del transporte urbano y suburbano en ruta fija.

2. Compromisos del Municipio

- Fondo de georreferenciación (Cláusula Segunda): Creación de un fondo de \$3,000,000.00 para implementar tecnología de georreferenciación en unidades de transporte, comenzando con una prueba piloto.
- Fondo de seguridad (Cláusula Tercera): Creación de un fondo inicial de \$500,000.00 para la instalación de cámaras de videovigilancia en las unidades, sujeto a pruebas piloto y dictámenes técnicos.
- Dirección Técnica de Movilidad (Cláusula Cuarta): Propuesta para crear una nueva dirección técnica para fortalecer la gestión de movilidad en el municipio.
- Programas estratégicos (Cláusulas Quinta y Sexta): Elaboración de:
 - Programa Municipal de Movilidad en un plazo de 90 días.
 - Programa de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS), presentando un diagnóstico inicial en el mismo plazo.
- Renovación de permisos y concesiones (Cláusula Séptima): Análisis para regularizar los permisos y concesiones del transporte público.
- Tarjetas de servicio gratuito (Cláusula Octava): Entrega de 1,000 tarjetas para adultos mayores, válidas por seis meses, en dos etapas: 500 en los primeros 90 días y las otras 500 en los siguientes 180 días, no entregadas al día de hoy.

3. Compromisos de los Prestadores

- Renovación de unidades (Cláusula Novena): Incorporar cinco unidades nuevas en un plazo de 90 días, con renovación progresiva de la flota cada seis meses.
- Constitución de una asociación única (Cláusula Décima): Presentar un proyecto técnico, económico y jurídico para crear una empresa o asociación que agrupe a todos los prestadores del servicio.
- Gestión de recursos (Cláusula Décima Primera): Desarrollar propuestas para obtener apoyos económicos del sector público o privado para el mejoramiento del servicio.
- Capacitación (Cláusula Décima Segunda): Participar en capacitaciones sobre atención al usuario, cortesía vial, reducción de accidentes, violencia de género, entre otros temas relevantes.

4. Compromisos Conjuntos

- Fórmula de actualización tarifaria (Cláusula Décima Tercera): Realizar un estudio para definir una fórmula técnica que permita la actualización anual de las tarifas.
- Seguimiento del convenio (Cláusula Décima Cuarta): Realizar reuniones mensuales para evaluar avances, documentando minutas de trabajo.
- Vigencia del convenio (Cláusula Décima Quinta): Inicia tras la publicación del acuerdo sobre la tarifa en el Periódico Oficial del Estado y concluye al cumplir su objeto.

- Modificaciones y continuidad (Cláusulas Décima Sexta y Décima Séptima): Las modificaciones deberán hacerse por escrito, y las responsabilidades del convenio estarán sujetas a la normatividad vigente.
- Supervisión del cumplimiento (Cláusula Décima Octava): La Dirección General de Tránsito, Movilidad y Transporte (ahora Subsecretaría del mismo nombre) será responsable de dar seguimiento al convenio.

5. Aspectos Destacados

- Modernización tecnológica: Incorporación de georreferenciación y cámaras de videovigilancia en unidades.
- Fortalecimiento institucional: Creación de una Dirección Técnica de Movilidad y elaboración de programas estratégicos como el PIMUS.
- Enfoque social: Entrega de tarjetas gratuitas para adultos mayores y capacitaciones con perspectiva de género.
- Sostenibilidad: Renovación progresiva de la flota con tecnología EURO V o superior.
- Gestión integral: Propuestas para la creación de una asociación única de prestadores y un sistema tarifario técnico.

Fuente: Subsecretaría de Tránsito, Movilidad y Transporte, 2025.

A partir de la firma del convenio, en junio del 2024, se han realizado las reuniones mensuales de seguimiento y se ha verificado el cumplimiento de los acuerdos a la fecha del presente estudio, y el aumento de la tarifa se generó en dos etapas una en junio y otra en octubre del año 2024, con fundamento al punto de acuerdo específico aprobado por el Ayuntamiento en el mismo mes de junio.

6.3 Beneficios

La implementación del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS) en el municipio de Guanajuato se proyecta como una herramienta fundamental para transformar la movilidad, ofreciendo una serie de beneficios clave tanto para los prestadores del servicio como para los usuarios, y mejorando sustancialmente el servicio de transporte.

Los principales beneficios de la implementación del PIMUS y la formalización de las concesiones y permisos del transporte público son:

Certeza Jurídica

- El PIMUS, a través de su programa de regularización de concesiones y permisos, busca subsanar el vacío legal existente desde que la obligación de controlar el transporte público pasó a los municipios en 2003.
- Esta regularización es esencial para brindar **soporte jurídico a los empresarios transportistas**, quienes actualmente carecen de él, lo cual es fundamental para que puedan ofrecer un servicio de calidad.

- Con la regularización, las empresas transportistas podrán **acceder a financiamientos** que les ayuden a mejorar la prestación del servicio con nuevas unidades, mejor tecnología y programas de capacitación.
- Se busca que los permisos eventuales otorgados por el estado y por la autoridad municipal se regularicen para que los transportistas cuenten con su título de concesión actualizado, brindándoles la certidumbre jurídica requerida.
- El PIMUS aprovecha las concesiones vencidas para **reestructurar el modelo de servicio** y el plan incluye un "Programa de regularización y rediseño de rutas, frecuencias y concesiones", además de definir el acto jurídico para la regularización de concesiones y permisos.

Garantía del Servicio para los Usuarios

- El PIMUS se fundamenta en la **movilidad como un derecho humano**, garantizando a todas las personas las condiciones y derechos para su desplazamiento de manera segura, igualitaria, sustentable y eficiente.
- Busca asegurar el **ejercicio pleno de derechos en condiciones de igualdad**, promoviendo la cohesión social y evitando la discriminación o marginación de individuos o grupos.
- Específicamente, el Reglamento de Transporte Público para el Municipio de Guanajuato establece que la Dirección, en coordinación con los concesionarios, **garantizará a las mujeres el derecho a la protección a una vida libre de violencia** y a que se les respete en su integridad física y psicológica. Además, prioriza a las personas con discapacidad o movilidad reducida y promueve un entorno libre de violencia.
- El plan contempla un **"Protocolo de atención a personas vulnerables"** y "Campañas sobre trato digno y no discriminación" para taxis y plataformas.
- La Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios busca asegurar la calidad, seguridad e integridad física y no violencia de quienes transiten por la vía pública y utilicen el servicio de transporte.
- La implementación del Sistema Integrado de Transporte (SIT) tiene como objetivo garantizar **desplazamientos dignos y seguros** para los usuarios, con un servicio de calidad, accesible, y con tarifas claras y justas.
- Las acciones del PIMUS buscan una ciudad más verde, ordenada en vialidades y **amigable con personas de capacidades diferentes y adultos mayores**.
- El PIMUS incorpora la **perspectiva de género y diversidad** en la prestación del servicio de transporte público.

Mejora en el servicio de transporte

- **Mejores unidades y tecnología:**
 - La regularización de concesiones permitirá a los transportistas acceder a **financiamientos para nuevas unidades con mejor tecnología**.
 - Se busca impulsar la modernización de unidades de transporte público a **unidades sin emisiones**.
 - Se contempla la **renovación de unidades** y la incorporación de flota ecológica con tecnología EURO V o superior.
 - Se propone la implementación de tecnologías avanzadas como **sistemas de GPS, cámaras y conectividad** para aumentar la eficiencia y seguridad.
 - El sistema de transporte integrado incluirá **flota mixta baja en emisiones** y unidades accesibles.

- **Más eficiencia en los recorridos:**
 - Los municipios buscarán garantizar la **operación más eficiente, segura y confortable**, evitando la sobreposición no justificada de rutas y el exceso de unidades.
 - Se busca transformar el sistema convencional a **rutas integradas** que permitan racionalizar el uso de la infraestructura vial existente, disminuir la sobreposición de rutas y la sobreoferta de unidades.
 - El PIMUS busca **optimizar la red de rutas**, reducir la flota y los kilómetros diarios, elevar los niveles de productividad y ampliar las opciones de destino para los usuarios.
 - Se promoverá la **integración física, operativa y tarifaria** de las rutas y modos de transporte en una red coordinada y eficiente.
 - También se contempla el **control de acceso al centro histórico** y la implementación de zonas de tráfico calmado.
 - La infraestructura para todas las formas de movilidad deberá contar con los elementos necesarios para la **accesibilidad universal, segura, cómoda, confortable y de calidad**.
- **Tarifas accesibles:**
 - Uno de los objetivos es garantizar **tarifas accesibles a la población**.
 - Aunque la tarifa actual es considerada "adecuada" por la mayoría de los usuarios, el PIMUS contempla la **actualización y justificación de las tarifas** mediante estudios técnicos.
 - Se busca implementar **sistemas de tarjetas prepago y tarifas diferenciadas** para facilitar el acceso y hacerlo más accesible.
 - El SIT permitirá a los usuarios llegar a cualquier destino de la ciudad con el pago de una **tarifa más económica**.
 - Se propone un **"Proyecto de tarifa técnica y mecanismos de subsidio cruzado"** para asegurar la sostenibilidad financiera del sistema.

7. Conclusión

El sistema de transporte público en el municipio de Guanajuato se encuentra en un momento decisivo desde el punto de vista legal, financiero y operacional, principalmente debido a la falta de regularización de las concesiones desde la municipalización de los servicios en 2002. Esta situación ha generado un vacío legal y una falta de certidumbre jurídica tanto para los usuarios como para los prestadores del servicio, ya que **todas las concesiones han vencido y los permisos eventuales no cuentan con un título de concesión formal.**

La **regularización de estas concesiones y permisos es de importancia fundamental** para otorgar la **certidumbre jurídica** que demandan los empresarios transportistas para realizar las inversiones necesarias que permitan ofrecer un **servicio de calidad** siendo esta una de las principales demandas de la ciudadanía.

Además, es un paso indispensable para que el gobierno municipal pueda avanzar en la **modernización del servicio** y asegurar que todas las unidades cumplan con la normatividad vigente, dado que actualmente **solo una pequeña parte de los vehículos registrados satisface los requisitos de vida útil.** Como autoridad competente, el municipio tiene la atribución y la responsabilidad de elaborar e implementar un programa de regularización, alineando el servicio con la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus reglamentos municipales. **Esta acción inmediata no solo subsanará la inestabilidad legal y operativa actual, sino que también sentará las bases para un futuro sistema de transporte público más eficiente, seguro y equitativo.**

Es fundamental señalar que el Municipio de Guanajuato no cuenta actualmente con la capacidad humana y material para prestar directamente el servicio público de transporte, además, la experiencia en México muestra que las autoridades suelen enfrentar restricciones presupuestarias para la adquisición y operación de tecnología, lo que a menudo resulta en soluciones limitadas o poco eficientes si operan el sistema directamente. En consecuencia, y de acuerdo con la normatividad, que establece que la prestación del servicio público de transporte requiere de una **concesión otorgada por el Ayuntamiento**, por lo que el Municipio de Guanajuato **procederá con la declaratoria de necesidad, la convocatoria y el consecuente concesionamiento de dicho servicio.** Este proceso se fundamenta en la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios y en su reglamento, con el objetivo de garantizar un servicio de calidad, accesible, seguro y eficiente.