



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Dictamen de la Comisión de Movilidad y Seguridad Vial de los puntos de acuerdo; el primero, por la diputada Hades Berenice Aguilar Castillo, mediante el cual se exhorta al Presidente Municipal de Salamanca, Guanajuato, para que, adopte de manera inmediata las acciones necesarias para reorientar el servicio público de transporte urbano bajo criterios de derecho humano a la movilidad, justicia social, accesibilidad y transparencia, y en particular inicie los estudios técnicos, financieros, legales y de impacto social para evaluar la transición, total o parcial, a un modelo público o mixto del transporte urbano; y suspenda nuevos incrementos tarifarios hasta que existan mejoras verificables en calidad, seguridad, frecuencia, cobertura y accesibilidad, con indicadores públicos y evaluación ciudadana. 275/LXVI-PPA; y el segundo, por el Grupo Parlamentario del Partido Movimiento ciudadano a efecto de exhortar al ayuntamiento de Acámbaro, Guanajuato, para que no se apruebe ningún incremento tarifario sin que previamente se realicen estudios técnicos, económicos y sociales que permitan valorar con objetividad las afectaciones para la ciudadanía; así como a la Contraloría Municipal de Acámbaro, Guanajuato. 289/LXVI-PPA

Presidencia del Congreso del Estado P r e s e n t e.

A la Comisión de Movilidad y Seguridad Vial de la Sexagésima Sexta Legislatura del Congreso del Estado de Guanajuato nos turnaron para su estudio y dictamen, dos puntos de acuerdo; el primero, formulado por la diputada Hades Berenice Aguilar Castillo integrante del Grupo Parlamentario del Partido MORENA mediante el cual se exhorta al Presidente Municipal de Salamanca, Guanajuato, para que, en el ámbito de sus atribuciones, adopte de manera inmediata las acciones necesarias para reorientar el servicio público de transporte urbano bajo criterios de derecho humano a la movilidad, justicia social, accesibilidad y transparencia, y en particular inicie los estudios técnicos, financieros, legales y de impacto social para evaluar la transición, total o parcial, a un modelo público o mixto del transporte urbano; y suspenda nuevos incrementos tarifarios hasta que existan mejoras verificables en calidad, seguridad, frecuencia, cobertura y accesibilidad, con indicadores públicos y evaluación ciudadana; asimismo publicite los costos reales de operación, subsidios, compromisos con concesionarios y proyecciones financieras. 275/LXVI-PPA; y el segundo, suscrito por las personas diputadas integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Movimiento ciudadano a efecto de exhortar al ayuntamiento de Acámbaro, Guanajuato, para que no se apruebe ningún incremento tarifario sin que previamente se realicen estudios técnicos, económicos y sociales que permitan valorar con objetividad las afectaciones para la ciudadanía; así como a la Contraloría Municipal de Acámbaro, Guanajuato, para que inicie los procedimientos correspondientes para sancionar a las personas responsables de haber anunciado o promovido el aumento al pasaje sin apego a la legalidad vigente. 289/LXVI-PPA

Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 79; 92, fracción VI; 118, fracción I y 186 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato, esta comisión rinde el siguiente:



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

D I C T A M E N

I. Competencia

De conformidad con lo dispuesto por las fracciones III y IV del artículo 118, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato, es competencia de la Comisión de Movilidad y Seguridad Vial, la vinculación de la movilidad y seguridad vial como fenómenos multifactoriales y multidisciplinarios con el transporte, la accesibilidad, tránsito, ordenamiento territorial, desarrollo sostenible y espacio público; y otros análogos que, a juicio de la Presidencia del Congreso del Estado, sean materia de tratamiento por esta comisión. Supuestos que son materia de estudio de los puntos de acuerdo señalados en el proemio y objeto del presente dictamen.

II. Proceso legislativo.

II.1. La diputada iniciante de la propuesta del punto de acuerdo mediante el cual, se pretende exhortar al Presidente Municipal de Salamanca, Guanajuato, para que, en el ámbito de sus atribuciones, adopte de manera inmediata las acciones necesarias para reorientar el servicio público de transporte urbano bajo criterios de derecho humano a la movilidad, justicia social, accesibilidad y transparencia, y en particular inicie los estudios técnicos, financieros, legales y de impacto social para evaluar la transición, total o parcial, a un modelo público o mixto del transporte urbano; y suspenda nuevos incrementos tarifarios hasta que existan mejoras verificables en calidad, seguridad, frecuencia, cobertura y accesibilidad, con indicadores públicos y evaluación ciudadana; asimismo publicite los costos reales de operación, subsidios, compromisos con concesionarios y proyecciones financieras; y expone lo siguiente:

«... El pasado 9 de octubre de 2025, el Ayuntamiento de Salamanca aprobó mediante acuerdo formal la actualización del acuerdo tarifario del servicio público de transporte urbano y suburbano, mismo que fue publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guanajuato el 14 de noviembre de 20251, incrementando el costo del pasaje general de \$10.00 a \$12.00 pesos, así como ajustes diferenciados en múltiples rutas del municipio. La tarifa preferencial para estudiantes, personas mayores y personas con discapacidad pasó de \$6.00 a



\$8.00 pesos. Dicho acuerdo, aprobado con 14 votos a favor y 1 en contra, fue justificado bajo el argumento de garantizar la sostenibilidad del servicio, mejorar unidades, renovar flota y asegurar condiciones mínimas de operación. Sin embargo, de la revisión integral del acuerdo y de los propios debates del Ayuntamiento, se desprende que el aumento tarifario no vino acompañado de garantías estructurales, verificables ni exigibles que aseguren mejoras reales, inmediatas y permanentes en la calidad del servicio.

Este incremento del 20% representa un impacto económico significativo para las familias salmantinas. Para una familia trabajadora que realiza un promedio de 4 viajes diarios en transporte público, el gasto mensual pasó de aproximadamente \$880.00 a \$1,056.00 al mes, un incremento de \$176.00 mensuales o \$2,112.00 pesos anuales por persona usuaria. En hogares donde dos o más integrantes dependen del transporte público, este impacto se multiplica proporcionalmente, afectando directamente la economía familiar en un contexto de inflación persistente y salarios estancados.

Un análisis comparativo de las tarifas de transporte público urbano en los principales municipios de Guanajuato revela disparidades significativas que evidencian la necesidad de revisar el modelo tarifario en Salamanca:

Municipio General Preferencial

Salamanca \$12.00 \$8.00

León \$14.00 \$6.50

Guanajuato3 \$10.00 \$5.00

Esta comparación evidencia que Salamanca tiene una de las tarifas más altas del estado en proporción a la calidad del servicio ofrecido, sin contar con infraestructura especializada, sistemas de prepago, integración multimodal o garantías de frecuencia y cobertura que justifiquen dichos costos.

El transporte público constituye un derecho habilitante para el ejercicio de otros derechos fundamentales: trabajo, educación, salud y movilidad digna.

En Salamanca, donde el tiempo promedio de traslado del hogar al lugar de estudios es de 17.7 minutos según datos del INEGI⁴, y donde el 95.1% de la población tarda menos de una hora en sus desplazamientos cotidianos, la calidad, frecuencia y costo del transporte público impactan directamente la calidad de vida de miles de familias.



El incremento autorizado impacta de manera directa y regresiva a los sectores más vulnerables de la población salmantina: trabajadores con ingresos fijos o precarios, para quienes el transporte representa una proporción significativa de su gasto diario; mujeres jefas de familia, quienes según datos nacionales del INEGI representan aproximadamente el 33% de los hogares mexicanos⁵ y enfrentan mayores desafíos económicos y de movilidad; personas adultas mayores, cuya tarifa preferencial pasó de 6.00 a 8.00 pesos, un incremento del 33% que afecta desproporcionadamente a quienes viven con pensiones mínimas o sin seguridad social; estudiantes y jóvenes, quienes requieren múltiples traslados diarios para acceder a educación media superior y superior; y personas con discapacidad, quienes enfrentan barreras adicionales de accesibilidad en unidades que frecuentemente no cumplen con estándares mínimos de diseño universal.

A pesar de ello, el esquema actual sigue dependiendo de concesionarios privados, cuyos compromisos históricos de modernización, accesibilidad, trato digno y cumplimiento de rutas han sido reiteradamente cuestionados por la ciudadanía sin que existan mecanismos efectivos de rendición de cuentas o sanciones por incumplimiento.

Contrario a lo que se ha sostenido históricamente, la prestación directa del servicio de transporte público por parte del municipio es legal, viable y constitucionalmente válida conforme al marco jurídico vigente.

El artículo 115 fracción III de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece expresamente que los municipios tendrán a su cargo las funciones y servicios públicos, entre los cuales se encuentra el transporte público urbano de pasajeros. Dicho precepto faculta a los municipios para prestar estos servicios de manera directa o a través de concesionarios, dejando clara la potestad municipal para elegir el modelo de prestación que mejor responda al interés público.

Por su parte, la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Guanajuato, en su artículo 140, fracciones I, II y III, reconoce la facultad de los municipios para regular, planear y organizar el servicio de transporte público urbano dentro de su jurisdicción territorial, estableciendo que dicha prestación puede realizarse directamente por el municipio o mediante concesión, siempre bajo criterios de interés social, eficiencia, calidad, seguridad y accesibilidad universal.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

En consecuencia, no existe impedimento jurídico alguno para que el Ayuntamiento de Salamanca transite hacia un modelo de prestación directa del servicio de transporte público, total o parcialmente, siempre que se cumplan con los requisitos administrativos, técnicos y presupuestales correspondientes.

Diversos municipios y entidades federativas en México han avanzado hacia modelos de operación pública o mixta del transporte colectivo, con resultados positivos que demuestran la viabilidad técnica, administrativa y financiera de estos esquemas:

Sistema Integrado de Transporte Optibús (León, Guanajuato). Inaugurado el 26 de septiembre de 2003 como el primer sistema BRT (Bus Rapid Transit) de México, el Optibús opera bajo un esquema de gestión pública con participación ordenada de concesionarios. El sistema cuenta con carriles exclusivos, 64 estaciones, más de 1,500 unidades y atiende el 85% de los viajes en transporte público del municipio. Ha recibido reconocimientos nacionales e internacionales, incluyendo el Premio Gobierno y Gestión Local 2004 del CIDE y la Fundación Ford, así como mención honorífica en el Sustainable Transport Award 2011. Según encuestas de El Poder del Consumidor, el 55% de usuarios lo considera seguro y el 86% califica su calidad entre buena y regular. El modelo ha demostrado que la rectoría pública genera eficiencia operativa, control tarifario, mejor planeación urbana y profesionalización del servicio.

Red de Transporte de Pasajeros RTP (Ciudad de México). Operado directamente por el Gobierno de la Ciudad de México como organismo público descentralizado desde el 7 de enero de 2000, la RTP cuenta con 103 líneas, 1,360 autobuses y transporta aproximadamente 450,000 pasajeros diariamente. Opera con tarifa subsidiada de 7.50 pesos, la más baja entre las grandes metrópolis del país, garantizando acceso universal al transporte. El modelo ha permitido integración tarifaria con otros sistemas (Metro, Metrobús, Cablebús) mediante la Tarjeta de Movilidad Integrada, así como servicios especializados como el servicio Atenea (exclusivo para mujeres) y rutas expresas.

Metrobús (Ciudad de México). Sistema BRT operado por el organismo público descentralizado Metrobús creado mediante decreto del 9 de marzo de 2005, cuenta con 7 líneas, 125 kilómetros de extensión y 283 estaciones.

Inaugurado el 19 de junio de 2005 durante la gestión de Andrés Manuel López Obrador como Jefe de Gobierno, el sistema ha demostrado que la operación pública permite reducir hasta en 50% los tiempos de viaje, mayor accesibilidad y



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

seguridad vial. El 15% de usuarios de la Línea 1 dejó de usar automóvil particular, contribuyendo a la reducción de emisiones contaminantes.

Qrobús (Querétaro), Va y Ven (Mérida, Yucatán), y otros sistemas integrados de transporte operados bajo control estatal, con carriles exclusivos y estaciones fijas que han mejorado significativamente la movilidad en sus zonas metropolitanas.

A nivel internacional, sistemas como el TransMilenio de Bogotá, Colombia, y el RIT de Curitiba, Brasil, han sido referentes mundiales en transporte público eficiente con rectoría estatal. El modelo de Curitiba, implementado desde la década de 1970, demostró que la planificación urbana integrada con transporte público de calidad mejora sustancialmente la calidad de vida y reduce costos sociales, ambientales y económicos.

Estos modelos han demostrado que la rectoría pública reduce costos, mejora la calidad del servicio, transparenta tarifas, permite una planeación urbana sostenible, profesionaliza a operadores con capacitación y prestaciones laborales dignas, y garantiza accesibilidad universal.

La transición hacia un modelo de operación pública o mixta del transporte público en Salamanca se justifica por razones técnicas, sociales, económicas y de transparencia: control tarifario real y sostenible que evite incrementos desproporcionados basados exclusivamente en la lógica de rentabilidad privada; transparencia absoluta en la operación y uso de recursos públicos, eliminando la opacidad característica de los esquemas concesionados; mejor planeación de rutas con enfoque social, diseñando rutas con criterios de cobertura universal y no únicamente en función de la rentabilidad comercial; profesionalización del servicio y mejores condiciones laborales para operadores, con contratos formales, salarios dignos, prestaciones de ley y capacitación continua; acceso universal efectivo mediante políticas de gratuidad o tarifas diferenciadas para grupos vulnerables y unidades con diseño universal; rendición de cuentas directa a la ciudadanía sin intermediarios ni opacidad corporativa; y planeación urbana integral articulada con políticas de desarrollo urbano, vivienda y movilidad no motorizada.

La implementación de un modelo de transporte público de operación directa o mixta requiere planeación financiera rigurosa y esquemas de transición gradual que minimicen riesgos y garanticen sostenibilidad a mediano y largo plazo.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Fuentes potenciales de financiamiento: recursos federales del Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN), que ha financiado sistemas como el Optibús de León en su tercera y cuarta etapas⁹; recursos estatales del Programa de Infraestructura para el Transporte del Gobierno del Estado de Guanajuato; recursos propios municipales provenientes del incremento en recaudación; financiamiento de BANOBRAS para proyectos de infraestructura urbana sostenible; y esquemas de asociación público-privada bajo control y rectoría municipal.

Esquemas de transición gradual recomendados: Fase 1 (Estudios y planeación, 12 meses) para elaboración de estudios de demanda, diseño de red de rutas, análisis de costos operativos reales y diseño institucional; Fase 2 (Proyecto piloto, 12-18 meses) con implementación de una ruta troncal prioritaria, adquisición de 15-20 unidades nuevas y evaluación de resultados; Fase 3 (Expansión gradual, 24-36 meses) con ampliación a 3-5 rutas troncales adicionales e integración de rutas alimentadoras; Fase 4 (Consolidación y universalización, 36-60 meses) con integración de todas las rutas urbanas, eliminación del esquema hombre-camión y renovación total de flota...»

«...»

II.2. Sobre el punto de acuerdo formulado por las personas diputadas integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Movimiento ciudadano a efecto de exhortar al ayuntamiento de Acámbaro, Guanajuato, para que no se apruebe ningún incremento tarifario sin que previamente se realicen estudios técnicos, económicos y sociales que permitan valorar con objetividad las afectaciones para la ciudadanía; así como a la Contraloría Municipal de Acámbaro, Guanajuato, para que inicie los procedimientos correspondientes para sancionar a las personas responsables de haber anunciado o promovido el aumento al pasaje sin apego a la legalidad vigente; exponen lo siguiente:

«... El aumento en la tarifa del transporte público en diversos municipios de Guanajuato ha generado inquietud en la ciudadanía, pues afecta directamente la economía doméstica de millones de usuarios que dependen diariamente de este servicio esencial. El elevado costo del pasaje no sólo incrementa la presión financiera sobre los hogares, sino que intensifica la percepción de una falta de equidad y calidad en el servicio.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

El impacto económico en la población se traduce, primero, en una reducción del ingreso disponible. Cuando el costo del transporte aumenta, las familias destinan una mayor proporción de su presupuesto a moverse, lo cual puede provocar recortes en otros rubros esenciales como alimentación, salud, educación o vivienda, afectando de manera desproporcionada a los hogares de menores ingresos. Esta situación profundiza las desigualdades existentes, ya que el transporte público es utilizado mayoritariamente por personas trabajadoras, estudiantes y sectores que no cuentan con alternativas privadas de movilidad.

En segundo término, el incremento en la tarifa tiene efectos indirectos en la economía local, al elevar los costos de traslado hacia centros de trabajo, escuelas y actividades productivas, lo que puede traducirse en menor productividad, ausentismo laboral o incluso en la exclusión de oportunidades educativas y laborales. Para muchas personas, el encarecimiento del transporte no representa únicamente un mayor gasto, sino un obstáculo real para el ejercicio de otros derechos, como el derecho al trabajo, a la educación y a la movilidad.

Finalmente, cuando el aumento tarifario no viene acompañado de mejoras verificables en la calidad, seguridad, accesibilidad y cobertura del servicio, se erosiona la confianza ciudadana en las autoridades y en los operadores del transporte, reforzando la percepción de inequidad y de falta de corresponsabilidad pública. En este contexto, el transporte público deja de operar como un mecanismo de integración social y se convierte en un factor adicional de precarización de la vida cotidiana.

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en el artículo 4º, párrafo vigésimo, reconoce el derecho de toda persona a una movilidad en condiciones de accesibilidad y de calidad.

Artículo 4º. La mujer y el hombre son iguales ante la ley. Ésta protegerá la organización y el desarrollo de las familias. El Estado garantizará el goce y ejercicio del derecho a la igualdad sustantiva de las mujeres.

[...]

Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Asimismo, la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, en su artículo 14º quáter, faculta al Ejecutivo del Estado y a los ayuntamientos para



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

considerar la implementación de estrategias financieras orientadas a reducir los costos sociales y en el artículo 228° establece que para fijar la tarifa del transporte se debe considerar las variables sociales y económicas.

Artículo 14° quáter. El Ejecutivo del Estado y los ayuntamientos, en el ámbito de sus facultades, podrán considerar el uso de diversas estrategias financieras y tarifarias para mejorar la eficiencia y equidad en el acceso de los sistemas de movilidad y reducir los costos sociales y ambientales de la movilidad...

Artículo 228°. La unidad administrativa de transporte y los ayuntamientos en el ámbito de su competencia, establecerán los tipos y parámetros para la fijación de tarifas de los servicios públicos de transporte en la modalidad de urbano, suburbano, intermunicipal y de alquiler sin ruta fija "Taxi", para lo cual podrán auxiliarse de una comisión mixta que al efecto se constituya. Las tarifas se establecerán con base en los estudios y análisis técnicos que se lleven a cabo o se contraten los cuales deberán considerar lo siguiente:

a) al j) ...

h) Los demás que señalen los reglamentos respectivos. En todos los casos, la tarifa deberá considerar las características, así como las variables sociales y económicas de cada región.

Además, en el Reglamento de Transporte para el Municipio de Acámbaro, Guanajuato, en su artículo 13°, 133° y 227°, establece que la determinación de las tarifas del servicio de transporte público deberá atender a criterios técnicos, entre los cuales se incluye el impacto social y el H. Ayuntamiento tendrá la facultad de aprobar las tarifas de la prestación del servicio

Artículo 13°. El Ayuntamiento tendrá las siguientes atribuciones:

I a la VII...

VIII. Aprobar las tarifas por la prestación del servicio de Transporte de competencia municipal, pudiendo delegar dicha facultad en la comisión mixta tarifaria que al efecto se constituya;

Artículo 133°. Los operadores de las unidades del servicio público de Transporte urbano y suburbano tienen prohibido:

I – XV...

XVI. Cobrar tarifas no autorizadas;



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Artículo 227.- La fijación de las tarifas del servicio en diversas modalidades, deberá basarse en un estudio técnico que pueda incluir entre otros aspectos los siguientes:

I -VIII...

IX. Análisis de impacto en la tarifa por las variaciones de los principales componentes de la estructura de costos, tales como:

- a) Demanda;*
- b) Costos;*
- c) Utilidad; y*
- d) Descuentos.*

Es importante señalar que la Contraloría Municipal constituye la dependencia del H. Ayuntamiento facultada para investigar, inspeccionar y supervisar el funcionamiento de la administración pública, ya sea centralizada o paramunicipal. En el caso específico del municipio de Acámbaro, durante el año 2025 los concesionarios del transporte público urbano y suburbano solicitaron formalmente al Ayuntamiento la revisión de la tarifa, argumentando que el incremento en los costos del diésel, refacciones y mantenimiento hacía insostenible la tarifa vigente de \$10.00 pesos. Sin embargo, el 4 de febrero de 2026, los concesionarios decidieron aplicar de manera unilateral un aumento de \$1.00 peso al pasaje, elevando la tarifa a \$11.00 pesos, sin que existiera acuerdo de Cabildo ni dictamen técnico aprobado por la autoridad municipal competente. Los transportistas justificaron su decisión señalando una falta de respuesta por parte del Ayuntamiento a solicitudes presentadas desde mayo y noviembre de 2025.

Posteriormente, el 5 de febrero de 2026, diversos medios de comunicación locales documentaron la preocupación de la ciudadanía por el impacto económico del incremento, destacando que el aumento afectaba particularmente a personas trabajadoras, estudiantes y adultos mayores que utilizan varias unidades al día. El 12 de febrero de 2026, los transportistas realizaron un paro de labores en exigencia de la autorización formal del aumento tarifario, lo que generó afectaciones en la movilidad de la población. En esa misma fecha, autoridades municipales iniciaron la imposición de infracciones a concesionarios que cobraban la tarifa no autorizada. Asimismo, representantes del sector señalaron públicamente que operaban "en números rojos" y que un estudio técnico incluso contemplaba un incremento mayor.

El 13 de febrero de 2026 se informó que los concesionarios mantenían el cobro de la nueva tarifa pese a la falta de autorización formal.⁵ Ese mismo día, la



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Gobernadora del Estado manifestó que cualquier aumento debía apegarse estrictamente al marco legal y contar con aprobación municipal sustentada en estudios técnicos...»

En reunión celebrada el 26 de febrero del año en curso, se dio cuenta a la Comisión de los presentes asuntos. En uso de las atribuciones señaladas en el artículo 98 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato, la presidencia instruyó la elaboración del presente dictamen.

III. Consideraciones de la Comisión dictaminadora.

Quienes integramos esta Comisión resaltamos la facultad del Estado para regular los actos de los particulares, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su artículo 115 reconoce la autonomía municipal y otorga a los Ayuntamientos facultades reglamentarias para regular materias de su competencia, tales como: Servicios públicos, seguridad pública, desarrollo urbano, medio ambiente, Movilidad y tránsito entre otros. Por su parte, el artículo 124 establece que las facultades no expresamente conferidas a la Federación se entienden reservadas a las entidades federativas.

Nuestra ley orgánica otorga a las comisiones legislativas —en el artículo 92, fracción VI—, la atribución de estudiar y dictaminar las iniciativas de Ley o decreto, acuerdos, proposiciones y asuntos que les hayan sido turnados.

Sobre lo anterior, esta comisión legislativa tiene competencia para el conocimiento y dictamen de los asuntos relacionados a la materia de transporte accesible, ciclovías y reducción de siniestros viales; y a la vinculación de la movilidad y seguridad vial como fenómenos multifactoriales y multidisciplinarios con el transporte, la accesibilidad, tránsito, ordenamiento territorial, desarrollo sostenible y espacio público (artículo 118 —fracciones II y III— de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato). Con este fundamento se turnaron las propuestas que nos ocupa.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Si bien nuestra ley orgánica no define las propuestas de punto de acuerdo, el Prontuario de términos, prácticas y procedimientos más usados en el trabajo parlamentario, expedido durante la Sexagésima Cuarta Legislatura de este Congreso, apunta lo que debemos entender por estas:

Resolución tomada por la mayoría de los legisladores, para establecer la postura política, económica, social o cultural del Congreso en asuntos de interés público que, por su naturaleza, no requieran sanción, promulgación ni publicación (Luna Kan, 2012, p. 3).

Sobre lo anterior, este Congreso del Estado se encuentra plenamente facultado para emitir exhortos a los ayuntamientos en ejercicio de su función de control político y coordinación interinstitucional, conforme a lo dispuesto en los artículos 57 de la Constitución Política del Estado de Guanajuato, así como 218, fracción III de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato, en virtud de tratarse de un pronunciamiento de naturaleza política que no invade la esfera competencial municipal al no imponer obligaciones coercitivas, sino promover el cumplimiento del marco jurídico vigente.

El transporte público en México constituye un servicio esencial para el funcionamiento económico, social y territorial del país, al ser el principal medio de desplazamiento de la mayoría de la población. Se estima que diariamente se realizan alrededor de 130 millones de viajes, de los cuales cerca del 80 % se efectúan en transporte público, lo que evidencia su papel central en la movilidad nacional.¹

En atención a los puntos de acuerdo materia del presente dictamen, señalamos que, se ha emitido un exhorto coincidente en la materia y aprobado por el Pleno del Congreso del Estado el 18 de marzo del año en curso²; señalando en sus consideraciones argumentos que hacemos propios por retomar aspectos sociales para delimitar a una coerción social y económica el incremento de las tarifas en el servicio de transporte público:

¹ Información disponible en: [Transporte Urbano - Proyectos México](#)

² Dictamen aprobado por el Pleno del Congreso del Estado, disponible en: https://congreso-gto.s3.amazonaws.com/uploads/orden_archivo/archivo/42049/3._Dictamen_ELD__200_PPA_-GPPMC-_incremento_tarifario.pdf



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

«La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece en su artículo 43 "Las autoridades competentes deberán establecer que las tarifas que se determinen para el servicio de transporte público sean publicadas para conocimiento de todas las personas usuarias en los Periódicos o Gacetas Oficiales de las entidades federativas, con la debida anticipación." De esta manera, cada estado tiene la competencia de establecer sus propios lineamientos y regulaciones en cuanto al servicio de transporte público y sus tarifas.

La doctrina administrativa identifica esta facultad como una manifestación del poder de policía³, entendido como la potestad del Estado para imponer limitaciones a la libertad y a la propiedad privada en beneficio del interés público.

Gabino Fraga define el poder de policía como "La facultad de la administración pública para reglamentar y limitar el ejercicio de los derechos individuales con el objeto de asegurar el orden público y el bienestar general."

En consecuencia, la regulación administrativa no constituye una restricción arbitraria, sino un mecanismo jurídico para armonizar derechos individuales con intereses colectivos.

La finalidad de la regulación de los actos de particulares, en este caso de la prestación del servicio de transporte público, nos permite la intervención normativa y administrativa de municipios y estados teniendo las finalidades constitucionalmente válidas, tales como buscar la protección del interés público, salvaguardar bienes jurídicos colectivos como la seguridad pública, salud, medio ambiente, desarrollo urbano ordenado, movilidad segura y garantizar del orden público y la convivencia social mediante licencias, permisos, verificaciones y sanciones administrativas, se previenen conflictos sociales y afectaciones a terceros.

El artículo 117 de la Constitución Política del Estado de Guanajuato, establece que, los Ayuntamientos tendrán a su cargo las funciones y servicios públicos que determine la ley dentro de su jurisdicción territorial; entre estos servicios públicos se encuentra expresamente el transporte público urbano y suburbano en rutas

³ El poder de policía se fundamenta legalmente en la capacidad del Estado para limitar derechos individuales en pos del orden público, la seguridad y la salud, basado principalmente en la Constitución Nacional (Art. 14, 21) y regulado por leyes federales o locales (como el Código Nacional de Procedimientos Penales o leyes de seguridad pública). Su ejercicio se rige por principios de legalidad y razonabilidad.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

fijas. Esto significa que el Ayuntamiento es la autoridad competente para organizar, regular y supervisar dicho servicio dentro del territorio municipal. Particularmente en el ámbito municipal, la regulación permite planificar el crecimiento urbano y asegurar la prestación eficiente de servicios públicos.

El transporte público constituye un servicio público de interés general, cuya prestación puede realizarse directamente por el Estado o mediante concesión a particulares, la fijación o autorización de tarifas no constituye una intromisión indebida en la libertad económica, sino una manifestación de control normativo del Estado y los Ayuntamientos, cuya finalidad es garantizar el acceso universal al servicio como medio indispensable para el ejercicio de otros derechos fundamentales como trabajo, educación, salud y Movilidad; una tarifa no regulada podría generar exclusión social.

Con esta premisa, el Estado y los Ayuntamientos deben proteger el interés público y el equilibrio social y con ello evitar las tarifas excesivas, prácticas monopólicas y abusos derivados de la concesión, ya que en teoría, el servicio público no persigue únicamente lucro, sino satisfacer necesidades colectivas.

Al fijar bases sobre las tarifas, se busca mantener el equilibrio financiero del sistema, asegurando una sostenibilidad económica del servicio con calidad en la prestación suficiente para una renovación del parque vehicular y realizar acciones para garantizar la seguridad para los usuarios. Esta tarifa, debe responder a estudios técnicos que consideren costos de operación, inflación, subsidios y condiciones del mercado.

La Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios es el marco jurídico que regula la planeación, gestión y control del transporte, tránsito y seguridad vial en el estado de Guanajuato. Establece principios de movilidad sustentable y accesible, orientados a mejorar la conectividad y reducir impactos ambientales y, define al transporte público como: aquel que se lleva a cabo de manera continua, uniforme, regular y permanente en las vías públicas del Estado y de los municipios, para satisfacer una necesidad colectiva mediante la utilización de vehículos idóneos para cada tipo de servicio y en el cual los usuarios, como contraprestación, realizan un pago en moneda de curso legal, de acuerdo con la tarifa previamente aprobada por la autoridad correspondiente.

Esta ley surge en respuesta a la necesidad de modernizar el marco normativo de transporte y tránsito, incorporando enfoques de sostenibilidad, inclusión y eficiencia. Resalta además, disposiciones centradas en el vehículo por una visión



de movilidad integral que prioriza a las personas y el uso equitativo del espacio público. Se fundamenta en principios como seguridad vial, accesibilidad universal, movilidad no motorizada, equidad social y sostenibilidad ambiental. También impulsa la coordinación entre los municipios para la planeación de infraestructura y servicios de transporte urbano y suburbano.

De acuerdo con la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus municipios, en su artículo 14 quáter establece que: El Ejecutivo del Estado y los ayuntamientos, en el ámbito de sus facultades, podrán considerar el uso de diversas estrategias financieras y tarifarias para mejorar la eficiencia y equidad en el acceso de los sistemas de movilidad y reducir los costos sociales y ambientales de la movilidad. Bajo este contexto, cada municipio tiene la capacidad de determinar sus propias tarifas para el transporte público, sin seguir un modelo único estatal.

En este sentido, en su artículo 228 establece que: La unidad administrativa de transporte y los ayuntamientos en el ámbito de su competencia, establecerán los tipos y parámetros para la fijación de tarifas de los servicios públicos de transporte en la modalidad de urbano, suburbano, intermunicipal y de alquiler sin ruta fija "Taxi", para lo cual podrán auxiliarse de una comisión mixta que al efecto se constituya. Por lo que la atribución recae propiamente en los ayuntamientos.

De la misma manera, el artículo precisa:

Las tarifas se establecerán con base en los estudios y análisis técnicos que se lleven a cabo o se contraten los cuales deberán considerar lo siguiente:

- a) Datos relativos a la demanda atendida;*
- b) Análisis de la oferta;*
- c) Estimación de costos;*
- d) Equipamiento tecnológico;*
- e) Infraestructura;*
- f) Planes de mejora;*
- g) Propuesta de tarifa considerando una utilidad razonable para el prestador;*
- y*
- h) Los demás que señalen los reglamentos respectivos.*

En todos los casos, la tarifa deberá considerar las características, así como las variables sociales y económicas de cada región.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Nos resulta importante señalar que en la citada Ley, la relación del ayuntamiento con los prestadores de servicio sea de manera directa y consensuada, con la finalidad de buscar una tarifa apegada a las necesidades sociales y económicas de la ciudadanía.

Sobre lo anterior, tanto municipios como estados ejercen potestad normativa y administrativa sobre los particulares dentro de su ámbito territorial y material.

Cuando el servicio es prestado por particulares mediante concesión, éstos se encuentran sujetos a un régimen especial de derecho público, bajo principios que deben regir la determinación de tarifas a través de una base legal, fundada y motivada, teniendo un enfoque de proporcionalidad, razonabilidad, transparencia y participación ciudadana; asimismo, debe basarse en estudios técnicos y financieros, análisis de impacto social e indicadores de calidad del servicio.

Consideramos adecuado y plenamente válido que, en los ayuntamientos se integre una Comisión Mixta Tarifaria para realizar o contratar estudios o análisis técnicos elaborados para la revisión tarifaria como base para el establecimiento de las tarifas del servicio de transporte público. Esta comisión es la encargada de definir la necesidad o no, de modificar la tarifa o la cantidad tarifaria por modificar, sustentando en un dictamen con estudios técnicos el valor de la tarifa a discutir. Una vez que es dictaminada la recomendación de tarifas, así como las obligaciones a cumplir por los concesionarios y permisionarios, la comisión decide por mayoría de votos para presentar ante el pleno del ayuntamiento la fijación de tarifa si fuera el caso para su aprobación. Si es aprobada la tarifa o modificación, deberá publicarse en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado y en el diario de mayor circulación en cada municipio que corresponda; la estructura de la conformación de la Comisión Mixta Tarifaria, muestra la intervención de figuras estatales y municipales, concesionarios y usuarios del sistema. Esta composición refleja un enfoque equilibrado que facilita la toma de decisiones consensuadas y transparentes, reduciendo potenciales conflictos.

En nuestro estado, la Comisión Mixta Tarifaria es un órgano técnico-municipal o estatal que se constituye para analizar, evaluar y proponer decisiones fundamentadas sobre la fijación o modificación de las tarifas del servicio público de transporte (particularmente en modalidades como el urbano y suburbano en ruta fija).



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Con el crecimiento natural de las sociedades, la movilidad experimenta un desarrollo que responde a las necesidades de interacción y conexión entre individuos, comunidades y territorios. En este sentido, la calidad en el servicio de transporte público es un aspecto fundamental para la vida diaria de las personas. Si bien, conocemos que no existe un modelo de referencia único sobre la fijación de tarifas para el servicio de transporte público debido al contexto y a la multiplicidad de factores que influyen en materia de movilidad, resulta importante establecer en los reglamentos una estandarización de procesos, criterios y factores que encausen a los elementos mínimos que se deberán considerar para un proceso transparente y de calidad al ajuste de tarifas al transporte público.

En materia de transporte público, dentro de los 46 municipios que conforman el estado de Guanajuato, existe solo un municipio con ausencia de transporte público, es el caso de Atarjea que carece del servicio por sus propias características geográficas, demográficas y su reducida extensión territorial, además de ser el municipio menos poblado de toda la entidad; motivo por el cual, consideramos ampliar el presente exhorto a los ayuntamientos que cuentan con este servicio consientes de la importancia de la propuesta analizada, dejando sin analizar el punto que se refiere a la Contraloría Municipal.

Resulta importante resaltar que la figura de Comisión Mixta Tarifaria es un mecanismo que demuestra viabilidad y experiencia probada en los municipios, sin embargo, es notable la carencia de un seguimiento periódico o permanente tanto a la calidad como a las modificaciones tarifaria; señalamos que dentro de esta figura de Comisión, representa la mejor práctica local, aunque existe una participación limitada a representantes de usuarios y concesionarios para la valoración de criterios y factores, esto abre la oportunidad para escuchar mejor al usuario mediante ejercicios permanentes y no solo para la revisión, abriendo lazos de retroalimentación sobre la calidad del servicio. De esta manera, se pueden analizar mejores propuestas de participación ciudadana para escuchar tanto al sector que es concesionario y a los usuarios para definir en conjunto procesos, criterios y factores que garanticen la seguridad, calidad del servicio y condiciones laborales de los operadores, así como en lo relacionado al tema de la tarifa y sus modificaciones para promover una mejora continua que transite a un transporte público de mejor nivel.

Con base en lo antes citado, con fundamento en los artículos 116 fracción III, y 171 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, se propone a la Asamblea el siguiente:



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

ACUERDO

Único. La Sexagésima Sexta Legislatura del Congreso del Estado Libre y Soberano de Guanajuato, efectúa un respetuoso exhorto a los ayuntamientos de: Abasolo, Acámbaro, Apaseo el Alto, Apaseo el Grande, Celaya, Comonfort, Coroneo, Cortazar, Cuerámaro, Dolores Hidalgo Cuna de la Independencia Nacional, Doctor Mora, Guanajuato, Huanímaro, Irapuato, Jaral del Progreso, Jerécuaro, León, Manuel Doblado, Moroleón, Ocampo, Pénjamo, Pueblo Nuevo, Purísima del Rincón, Romita, Salamanca, Salvatierra, San Diego de la Unión, San Felipe, San Francisco del Rincón, San José de Iturbide, San Luis de la Paz, San Miguel de Allende, Santa Catarina, Santa Cruz de Juventino Rosas, Santiago Maravatío, Silao de la Victoria, Tarandacuao, Tarimoro, Tierra Blanca, Uriangato, Valle de Santiago, Victoria, Villagrán, Xichú y Yuriria, para que en el ámbito de sus atribuciones, y en el caso que se propongan incrementos a las tarifas del servicio de transporte público en las modalidades de urbano y suburbano, lo analicen con plena objetividad, auxiliándose de una comisión mixta tarifaria, tomando en consideración los datos relativos a la demanda atendida, los análisis de la oferta, la estimación de los costos, el equipamiento tecnológico, los planes de mejora, la infraestructura a desarrollar, la utilidad razonable para el prestador, así como las características y las variables sociales y económicas de cada municipio.»

Sobre lo anterior, consideramos que al emitir el exhorto citado, ya se ha dado cumplimiento a las pretensiones de las y el proponente de los puntos de acuerdo materia del presente dictamen; ya que el incremento de tarifas sin observancia de las consideraciones anteriores generaría un impacto económico y social negativo, al tener una incidencia directa en la calidad de vida de la población.

Con base en lo antes citado, con fundamento en los artículos 116 fracción III, y 171 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, se propone a la Asamblea el siguiente:



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

ACUERDO

Único. No resultan procedentes los puntos de acuerdo; el primero, formulado por la diputada Hades Berenice Aguilar Castillo integrante del Grupo Parlamentario del Partido MORENA mediante el cual se exhorta al Presidente Municipal de Salamanca, Guanajuato, para que, en el ámbito de sus atribuciones, adopte de manera inmediata las acciones necesarias para reorientar el servicio público de transporte urbano bajo criterios de derecho humano a la movilidad, justicia social, accesibilidad y transparencia, y en particular inicie los estudios técnicos, financieros, legales y de impacto social para evaluar la transición, total o parcial, a un modelo público o mixto del transporte urbano; y suspenda nuevos incrementos tarifarios hasta que existan mejoras verificables en calidad, seguridad, frecuencia, cobertura y accesibilidad, con indicadores públicos y evaluación ciudadana; asimismo publicite los costos reales de operación, subsidios, compromisos con concesionarios y proyecciones financieras. 275/LXVI-PPA; y el segundo, suscrito por las personas diputadas integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Movimiento ciudadano a efecto de exhortar al ayuntamiento de Acámbaro, Guanajuato, para que no se apruebe ningún incremento tarifario sin que previamente se realicen estudios técnicos, económicos y sociales que permitan valorar con objetividad las afectaciones para la ciudadanía; así como a la Contraloría Municipal de Acámbaro, Guanajuato, para que inicie los procedimientos correspondientes para sancionar a las personas responsables de haber anunciado o promovido el aumento al pasaje sin apego a la legalidad vigente. 289/LXVI-PPA

En consecuencia, se ordena el archivo definitivo.

Guanajuato, Gto., 22 de junio de 2026
La Comisión de Movilidad y Seguridad Vial



Dip. Sandra Alicia Pedroza Orozco
Presidenta



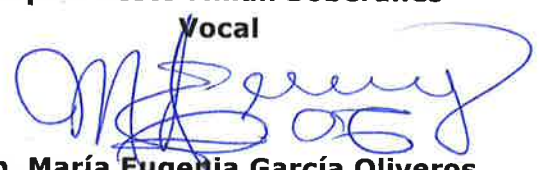
Dip. Rolando Fortino Alcantar Rojas
Vocal



Dip. Ernesto Millán Soberanes
Vocal



Dip. María Isabel Ortiz Mantilla
Vocal



Dip. María Eugenia García Oliveros
Secretaria