



El
gigante
de México

Secretaría de
Planeación, Participación
y Desarrollo



CONSEJO
GUASCALIENTES

PROGRAMA SECTORIAL MOVILIDAD 2050

Visión de largo plazo para
una movilidad segura,
sostenible y multimodal





RESUMEN EJECUTIVO

El Plan Sectorial de Movilidad de Aguascalientes 2026–2050 establece la hoja de ruta para **transformar profundamente la movilidad** en la entidad mediante un enfoque centrado en las personas, la seguridad vial, la sostenibilidad ambiental y la integración territorial. El plan responde a desafíos estructurales como la alta dependencia del automóvil, la siniestralidad vial, el transporte público insuficiente, la desigualdad territorial, la fragmentación institucional y los impactos ambientales asociados al sector transporte.

La estrategia se articula en torno a los principios de **Visión Cero**, **Sistemas Seguros**, movilidad como derecho, **equidad territorial**, **Desarrollo Orientado al Transporte (DOT)**, infraestructura completa y accesible, **gobernanza digital**, **logística sostenible** y **movilidad de bajas emisiones**.

El horizonte 2050 posiciona a Aguascalientes como un estado accesible, innovador e inclusivo, donde cada persona pueda desplazarse de forma segura, eficiente y sostenible en el que la movilidad no es sólo un sistema de desplazamientos, sino un **instrumento habilitador del bienestar social, la competitividad económica, la cohesión territorial y la resiliencia climática**.

Visión 2050: En 2050, Aguascalientes será un **referente nacional e internacional en movilidad segura, multimodal, sostenible e inteligente**. Sus calles serán completas, caminables y conectadas; el transporte público será confiable, eficiente y accesible; la movilidad activa será central en el diseño urbano; la logística funcionará con bajas emisiones y ordenamiento; y la gestión se basará en datos abiertos e interoperabilidad tecnológica.

El plan está articulado en siete ejes estratégicos que integran objetivos, metas 2025O y líneas de acción escalonadas en el corto, mediano y largo plazo:



- a. **Movilidad segura y seguridad vial:** reducir 80% los siniestros viales y eliminar muertes y lesiones graves mediante infraestructura segura, gestión de velocidades, control automatizado, educación vial y un Observatorio Estatal interoperable.
- b. **Transporte eficiente y accesible:** construir un sistema multimodal integrado y confiable, con cobertura total en zonas urbanas y 80% en zonas rurales; flota 100% accesible y limpia; carriles preferenciales; pago electrónico interoperable; y mayor demanda del transporte público.
- c. **Movilidad activa y espacio público:** asegurar banquetas accesibles y conectadas, red ciclista segura, calles completas, recuperación de espacio urbano, conexión interurbana para peatones y ciclistas, y triplicación de viajes a pie y en bicicleta.
- d. **Vehículos motorizados y estacionamientos:** reducir en un 30 % el uso del auto, establecer zonas de bajas emisiones, regular estacionamientos con normas máximas, impulsar vehículos limpios y recuperar espacio público para usos peatonales y ciclistas.
- e. **Ordenamiento territorial y paisaje urbano:** integrar movilidad y desarrollo urbano mediante DOT, densificación equilibrada, usos mixtos, descentralización de servicios, corredores verdes, espacio público de calidad y armonización visual del paisaje urbano.
- f. **Distribución de mercancías sostenible:** ordenar la logística urbana mediante bahías inteligentes, microhubs, electrificación de flotas, corredores logísticos conectados a ferrocarril y autopistas, y un Plan Estatal de Distribución Urbana de Mercancías (PEDUM).
- g. **Gobernanza digital de la movilidad:** unificar sistemas y datos mediante una plataforma estatal interoperable, digitalizar trámites de movilidad, generar análisis con IA, publicar datos abiertos y formalizar la coordinación metropolitana.



Los cinco indicadores vitales para el aseguramiento del cumplimiento de la visión de movilidad 2050 son: **1) Tasa de muertes por hechos de tránsito** (Visión Cero); **2) Reparto modal** (TP, caminata, bicicleta vs. automóvil); **3) Accesibilidad**: porcentaje de población a menos de 10 minutos de una parada de transporte público; **4) Emisiones de GEI** del sector movilidad; e **5) Índice de interoperabilidad del Sistema Estatal de Movilidad**.

En conclusión, este plan impulsa una **transformación histórica del modelo de movilidad** que permitirá a Aguascalientes garantizar una movilidad segura, sostenible, equitativa y moderna. Su implementación fortalecerá la calidad de vida, la cohesión territorial, la competitividad económica y el liderazgo nacional e internacional del Estado en materia de movilidad y seguridad vial.



PRESENTACIÓN

El Plan Sectorial de Movilidad 2026 – 2050 es un instrumento rector que orienta la transformación profunda del sistema de movilidad del Estado de Aguascalientes durante los próximos 25 años. Surge como respuesta estratégica a múltiples desafíos como la fragmentación institucional, la alta dependencia del automóvil, la insuficiencia del transporte público, las desigualdades territoriales, una siniestralidad vial persistente, impactos ambientales crecientes y una escasa articulación entre la movilidad, el desarrollo urbano y la innovación tecnológica.

Este plan establece un horizonte integral de largo plazo fundamentado en los principios de movilidad sostenible, Visión Cero y Sistemas Seguros, Desarrollo Orientado al Transporte (DOT), movilidad activa, logística sostenible, intermodalidad, gobernanza digital y equidad territorial. Su diseño busca garantizar el derecho constitucional a la movilidad como componente central del bienestar social, la competitividad económica, la resiliencia climática y la calidad de vida de las personas como garante del acceso a otros derechos constitucionales.

La formulación del plan se realizó con un enfoque multisectorial y multinivel, considerando aportaciones técnicas de instituciones gubernamentales, académicos, empresarios, organizaciones de la sociedad civil y expertos en movilidad. El resultado es un instrumento sólido, basado en evidencia y con metas verificables, que permitirá orientar decisiones, inversiones y políticas públicas hacia un modelo de movilidad centrado en las personas.

El plan se estructura en siete ejes estratégicos que abarcan los ámbitos clave del sistema de movilidad estatal: seguridad vial, transporte público, movilidad activa, vehículos motorizados y estacionamientos, ordenamiento territorial, logística sostenible y gobernanza digital. Cada eje incorpora objetivos, metas 2050, estrategias y líneas de acción a corto, mediano y largo plazo, acompañados de un sistema de seguimiento basado en indicadores operativos y estratégicos.

Este plan se constituye como una hoja de ruta para que Aguascalientes evolucione hacia un modelo de movilidad accesible, innovador, seguro, sostenible e inclusivo, en donde cada viaje contribuya al bienestar de todas las personas y al desarrollo integral del territorio.



2. INTRODUCCIÓN Y JUSTIFICACIÓN

MOVILIDAD 2050

La movilidad es un componente estructural del desarrollo humano, económico y territorial. En el contexto actual de Aguascalientes, caracterizado por una rápida expansión urbana, una creciente motorización y desafíos emergentes en seguridad vial, sostenibilidad ambiental y equidad territorial, resulta indispensable establecer una política pública de largo plazo que ordene, articule y transforme la manera en que las personas y mercancías se desplazan por el territorio estatal. La evidencia internacional y nacional es contundente: los sistemas de movilidad que priorizan a las personas reducen la dependencia del automóvil y fortalecen el transporte público, la movilidad activa y la seguridad vial generan ciudades más equitativas, saludables y resilientes (ONU-Hábitat, 2020; OECD, 2021).

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconoce el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, calidad, inclusión e igualdad (CPEUM, art. 4). A nivel nacional, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (2022) establece principios de jerarquía de movilidad, sistemas seguros y coordinación institucional, definiendo un marco normativo obligatorio para todas las entidades federativas. Aguascalientes, por su parte, cuenta con la Ley de Movilidad del Estado (2025), que marca la transición hacia un modelo centrado en las personas y obliga al diseño de políticas basadas en evidencia, seguridad vial, accesibilidad universal y sostenibilidad ambiental.

El diagnóstico sectorial elaborado para este Plan evidencia problemáticas estructurales: fragmentación institucional y tecnológica, infraestructura vial centrada en el automóvil, sistemas de transporte público insuficientes y poco confiables, desigualdades territoriales persistentes, una limitada articulación entre movilidad y ordenamiento urbano, y una creciente presión ambiental asociada al transporte motorizado. Todo ello impacta directamente en la competitividad regional, la calidad del aire, la seguridad vial y la calidad de vida de la población (INEGI, 2022; ITDP, 2021).



Al mismo tiempo, Aguascalientes se encuentra en una posición estratégica. Su localización geográfica, su dinamismo industrial y logístico, así como su creciente área metropolitana, le permiten proyectarse como un referente nacional e internacional en movilidad segura, sostenible e innovadora. El cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible – especialmente el ODS 11 (Ciudades y Comunidades Sostenibles) y el ODS 3.6 (Seguridad Vial)– exige transitar hacia un modelo de ciudad compacto, conectado y multimodal, donde caminar, pedalear y utilizar transporte público sean opciones seguras, eficientes y atractivas (ONU, 2015c).

Por ello, el presente Plan Sectorial de Movilidad 2026–2050 se formula como un instrumento estratégico de largo plazo que orienta inversiones, regula el crecimiento urbano, articula a los municipios metropolitanos, promueve la interoperabilidad tecnológica, garantiza la seguridad vial, fortalece el transporte público y potencia la logística sostenible. El plan incorpora principios de Visión Cero, Sistemas Seguros, Desarrollo Orientado al Transporte (DOT), gobernanza digital, movilidad activa e intermodalidad, en concordancia con las mejores prácticas internacionales y los marcos normativos vigentes.

En suma, este documento establece una visión ambiciosa y alcanzable: en 2050, Aguascalientes será un estado accesible, seguro, innovador e inclusivo, donde la movilidad actúe como un motor de bienestar social, competitividad económica y sostenibilidad ambiental. La consolidación de esta visión depende de la articulación interinstitucional, la participación ciudadana, el uso de datos y evidencia, y el compromiso sostenido del sector público y privado para transformar la movilidad en un derecho efectivo para todas las personas.



Marco Normativo

Nivel Internacional

El marco global de movilidad y seguridad vial ofrece directrices y compromisos que orientan la política pública en México y en Aguascalientes. Entre los instrumentos internacionales más relevantes se encuentran:

- La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible (ONU, 2015a) establece el marco global para la acción hacia un desarrollo equilibrado, inclusivo y ambientalmente responsable. En materia de movilidad, resalta el Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 11, orientado a lograr ciudades y comunidades inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles, y el ODS 3.6, que plantea reducir a la mitad las muertes y lesiones causadas por siniestros viales. Estos compromisos internacionales constituyen la base para la formulación de políticas de movilidad segura, equitativa y sostenible, en congruencia con los principios de seguridad vial, accesibilidad universal y reducción de impactos ambientales adoptados por el Estado de Aguascalientes.
- La Declaración de Estocolmo (Tercera Conferencia Mundial sobre Seguridad Vial, 2020) reafirma el compromiso global con la visión cero, orientada a eliminar las muertes y lesiones graves derivadas de los siniestros viales. En ella se plantea la adopción del enfoque de sistema seguro, que reconoce al error humano como inevitable, pero que advierte que sus consecuencias pueden prevenirse mediante infraestructura segura, velocidades adecuadas, vehículos más seguros y una gestión integral de la seguridad vial. Este instrumento internacional es una base conceptual para las políticas públicas de movilidad y seguridad vial. Asimismo,



promueve la responsabilidad compartida de un tránsito seguro y sostenible entre gobierno, sociedad y sector privado.

- El Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021–2030 (ONU, 2020; OMS, 2021) establece un compromiso global para reducir las muertes y lesiones graves por concepto de siniestros viales en un 50%. Esto debe lograrse mediante la implementación de acciones integrales, coordinadas y basadas en evidencia científica. Mediante este instrumento se impulsa un enfoque de sistema seguro y se promueve la articulación interinstitucional entre los sectores de transporte, salud, educación, justicia y planeación urbana. Enfatiza también la necesidad de fortalecer los marcos normativos nacionales y locales, mejorar la infraestructura vial, profesionalizar la gestión de la movilidad, y fomentar una cultura de seguridad vial centrada en la protección de los usuarios vulnerables.
- El Acuerdo de París (ONU, 2015b) establece compromisos vinculantes jurídicamente para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y limitar el aumento de la temperatura global mediante estrategias nacionales de mitigación y adaptación al cambio climático. En materia de movilidad, impulsa la transición hacia sistemas de transporte sostenibles, resilientes y de bajas emisiones, promoviendo la electromovilidad, la eficiencia energética, la movilidad activa y el uso de energías limpias. Este marco internacional orienta a los gobiernos subnacionales, como el Gobierno del Estado de Aguascalientes, a integrar la movilidad sostenible en sus políticas climáticas, reforzando la coherencia entre la planificación urbana, el transporte público y la acción ambiental.
- La Nueva Agenda Urbana (ONU-Hábitat, 2016) dispone un marco global para promover ciudades inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles, reconociendo la movilidad urbana como un derecho habilitador del desarrollo humano y la equidad territorial. Plantea el acceso equitativo a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles, priorizando la movilidad activa, el transporte público y la planificación urbana orientada al transporte (DOT). Asimismo, impulsa la integración de la movilidad con la gestión del suelo, la vivienda y el espacio público, favoreciendo un modelo urbano compacto y de proximidad. En este sentido, orienta



a los gobiernos locales a vincular la planeación de la movilidad con los objetivos de desarrollo urbano sostenible y de inclusión social.

- La Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad (Foro Social Mundial, 2005) reconoce la movilidad como un derecho ciudadano fundamental y como condición indispensable para el ejercicio pleno del derecho a la ciudad. Plantea que todas las personas deben tener acceso equitativo, seguro y asequible a los espacios públicos y a los sistemas de transporte, promoviendo la justicia espacial, la inclusión social y la participación democrática en la planificación urbana. Este instrumento impulsa una visión de movilidad centrada en las personas y en el bien común para garantizar la accesibilidad universal, la sostenibilidad ambiental y la cohesión social en el territorio.

Nivel Internacional

A nivel nacional, el marco jurídico relativo a la movilidad y seguridad vial establecer las bases para garantizar el derecho a la movilidad como un principio fundamental del desarrollo sostenible y la equidad territorial. Este marco se sustenta en un mandato constitucional y se desarrolla a través de leyes generales y estrategias nacionales que orientan la actuación de los tres órdenes de gobierno para la construcción de sistemas de movilidad seguros, eficientes, incluyentes y ambientalmente sostenibles. Su propósito es consolidar los principios de la pirámide de movilidad y garantizar la seguridad vial desde un enfoque sistémico. A continuación, se describen brevemente cada uno de ellos:

- La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM, 2025) reconoce en su artículo 4 el derecho de las personas a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Asimismo, el artículo 73, fracción XXIX-C, faculta al Congreso de la Unión para legislar en materia de movilidad y seguridad vial vinculada a los asentamientos humanos, en concordancia con el artículo 27, que establece que el Estado puede regular la propiedad privada conforme al interés público, con el propósito de garantizar una



distribución equitativa de la riqueza, proteger los recursos naturales y promover un desarrollo urbano y rural equilibrado y sostenible.

- La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV, 2022) desarrolla el mandato constitucional del derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Establece los principios rectores de la política pública en la materia, define la pirámide de la movilidad, el enfoque sistémico de seguridad vial y la gobernanza colaborativa entre los distintos órdenes de gobierno y sectores sociales.
- La Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023–2042 (ENAMOV) es el instrumento rector de política pública en materia de movilidad en México. Está orientada a consolidar el derecho a la movilidad como un principio de justicia social y sostenibilidad. En ella se establece una visión de largo plazo que busca la reducción de siniestros viales, el fomento de modos de transporte sostenibles y seguros, la interoperabilidad de los sistemas y la articulación de los tres órdenes de gobierno. Este instrumento se sustenta en los principios de justicia socioespacial, rectoría del Estado, eficiencia e innovación, equidad, inclusión y sostenibilidad y se articula en los ejes de movilidades vinculadas al desarrollo económico-territorial, fortalecimiento del transporte público, impulso de la movilidad activa, seguridad vial integral y perspectiva de género e inclusión (SEDATU, 2023).

Nivel Estatal

A nivel estatal, el marco jurídico de la movilidad incluye un conjunto de instrumentos normativos para garantizar la aplicación efectiva del derecho a la movilidad y la seguridad vial establecido por la CPEUM y la LGMSV. En él se regulan las competencias, responsabilidades y mecanismos de coordinación entre el Estado, los municipios y los diversos actores de la movilidad y el sistema de transporte, buscando asegurar la congruencia entre la planeación territorial, la gestión de la movilidad y la sostenibilidad:



- La Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Aguascalientes (15 de diciembre de 2025) establece el marco jurídico integral para garantizar el derecho humano a una movilidad segura, accesible, eficiente, sostenible e incluyente, en armonía con la CPEUM y la LGMSV. En ella se reconoce la movilidad como un sistema complejo que articula derechos humanos, planeación territorial, seguridad vial bajo el enfoque de sistemas seguros, transporte público de calidad, uso estratégico de tecnologías y gobernanza multinivel.

Asimismo, retoma la jerarquía de la movilidad dando prioridad a peatones, ciclistas y usuarios del transporte público, fortalece la rectoría del Estado mediante la creación de una Agencia de Movilidad, promueve la coordinación con los municipios y sienta las bases para avanzar hacia un sistema de movilidad moderno orientado a la reducción de siniestros viales, la equidad social y la mejora sostenida de la calidad de vida en Aguascalientes.

- El Reglamento de la Ley de Movilidad del Estado de Aguascalientes (2023) establece las atribuciones y responsabilidades operativas de la Coordinación Estatal de Movilidad (CMOV), los municipios y los concesionarios del transporte, así como los lineamientos técnicos y administrativos que rigen la prestación de los servicios de transporte público, privado y no motorizado. Este ordenamiento normativo detalla los procedimientos de planeación, regulación, supervisión y control del sistema estatal de movilidad, fortaleciendo la coordinación institucional, la seguridad vial y la eficiencia del servicio.
- El Reglamento de Movilidad y Seguridad Vial del Municipio de Aguascalientes (2023) es el instrumento operativo que traduce el derecho constitucional a la movilidad en políticas locales de ordenamiento, seguridad y sustentabilidad. Establece un marco normativo integral que regula el tránsito peatonal, ciclista y vehicular, incorporando los principios de accesibilidad universal, jerarquía de la movilidad, sostenibilidad, equidad, transparencia y seguridad vial.



En él se promueve una visión de movilidad centrada en las personas, con prioridad para peatones, ciclistas y usuarios del transporte público, y se fomenta la coordinación entre el municipio, la CMOV y los distintos órdenes de gobierno para fortalecer la gestión de los sistemas de transporte y tránsito. Asimismo, impulsa la educación vial, la adopción de tecnologías inteligentes y la creación de infraestructuras seguras e incluyentes, alineando las acciones municipales con los principios de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Marcos Complementarios

Aguascalientes cuenta, además, con instrumentos normativos y pragmáticos de carácter transversal que buscan fortalecer la movilidad a través de la articulación entre la planeación territorial, la gestión ambiental y el desarrollo urbano sostenible:

- La Ley de Planeación para el Desarrollo del Estado de Aguascalientes (2024) es el instrumento jurídico rector del Sistema Integral de Planeación del Estado (SIPDE). Complementa de manera directa la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Aguascalientes. Su función es garantizar la coherencia normativa, programática y temporal entre las políticas de desarrollo urbano, movilidad, infraestructura y sostenibilidad, bajo un enfoque de planeación democrática, estratégica y de largo plazo. Establece los mecanismos para la formulación, ejecución, seguimiento y evaluación de los planes sectoriales, asegurando su alineación vertical con el Plan Estatal de Desarrollo y su coherencia horizontal con los instrumentos municipales, regionales y metropolitanos. Además, refuerza el principio de corresponsabilidad institucional y participación social al reconocer al Consejo Aguascalientes y a los municipios como instancias clave en la planeación, gestión y evaluación de las políticas públicas vinculadas a la movilidad.
- La Ley de Protección Ambiental para el Estado de Aguascalientes (2024) constituye el marco jurídico de orden público y de interés social que regula la conservación, restauración y aprovechamiento sustentable del ambiente en el territorio estatal,



garantizando el derecho de toda persona a un entorno adecuado para su bienestar y desarrollo. Establece los principios de prevención, corresponsabilidad, educación ambiental y desarrollo sustentable, así como la obligación de coordinar la planeación ecológica y urbana bajo criterios de equilibrio territorial y sustentabilidad.

- El Programa de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Aguascalientes 2040 (PDUCA 2040) es el instrumento rector de la planeación territorial y urbana del municipio, que orienta la evolución hacia una ciudad conectada, segura, incluyente y sustentable. El PDUCA reconoce la movilidad como un eje estructurante del desarrollo urbano y establece lineamientos para consolidar un sistema de transporte jerarquizado, multimodal y ambientalmente responsable, privilegiando la movilidad no motorizada, los corredores integrales y la accesibilidad universal. Asimismo, promueve la coordinación metropolitana, la densificación habitacional y el uso mixto del suelo como estrategias para reducir los desplazamientos y mejorar la eficiencia del espacio urbano (IMPLAN, 2015).

Vacíos Normativos

Se requiere un marco técnico-normativo que defina estándares de interoperabilidad, arquitectura digital y protocolos de intercambio de información entre los sistemas de transporte público, gestión del tránsito y seguridad vial en el Estado. Esta carencia limita la integración tecnológica, la trazabilidad de datos y la coordinación operativa entre los distintos niveles de gobierno y operadores del sistema de movilidad.

Existe una débil articulación institucional y jurídica entre los municipios que conforman la zona metropolitana de Aguascalientes con respecto a la planificación, operación y financiamiento de la movilidad urbana. Las competencias se encuentran dispersas y con escasa delimitación funcional, lo que genera duplicidad de acciones, falta de continuidad administrativa y descoordinación en la gestión de infraestructura, transporte y seguridad vial. La ausencia de un marco de gobernanza metropolitana efectivo, respaldado por instrumentos de planeación y financiamiento conjunto, limita la capacidad para implementar políticas integradas de

movilidad sostenible, interoperabilidad tecnológica y estrategias comunes de reducción de emisiones y siniestralidad.

Se identifica también la ausencia de un marco institucional y normativo que establezca mecanismos obligatorios, continuos y estandarizados para la recopilación, análisis, interoperabilidad y publicación de datos abiertos de movilidad. Esta carencia limita la construcción y seguimiento de indicadores comparables y dificulta la evaluación del desempeño, la toma de decisiones basada en evidencia, la transparencia y la rendición de cuentas pública.

Asimismo, la falta de protocolos de intercambio de información entre dependencias estatales, municipales y concesionarios de transporte limita la integración de sistemas inteligentes de transporte (ITS) y la adopción de analítica avanzada para la gestión del transporte y del tránsito, la seguridad vial y la sostenibilidad ambiental. Se requiere avanzar hacia el desarrollo de una infraestructura estatal de datos de movilidad, interoperable con plataformas nacionales y alineada con los principios de datos abiertos para fortalecer la toma de decisiones informada y la transparencia institucional.

Pese a que la LGMEA prevé la creación del Fondo Estatal para la Movilidad, no se identifican instrumentos financieros estables, predecibles y orientados a resultados que garanticen la planificación, construcción y mantenimiento de infraestructura para la movilidad activa, ni la modernización y sostenibilidad operativa de largo plazo del transporte público. La dependencia de recursos fiscales anuales y la falta de fondos o mecanismos de inversión público-privada limitan la continuidad de proyectos estratégicos y la incorporación de criterios de sostenibilidad, accesibilidad e innovación tecnológica.

Asimismo, la falta de un marco estatal de financiamiento verde o de movilidad sostenible restringe el acceso a fuentes internacionales de apoyo climático y urbano, dificultando la consolidación de un sistema de transporte eficiente, inclusivo y ambientalmente responsable.



Si bien la LMEA busca integrar la participación ciudadana a través del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, el Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, el Observatorio Ciudadano de Movilidad del Estado de Aguascalientes y los Consejos Metropolitanos o de Coordinación Intermunicipal, sus opiniones y sugerencias no son vinculantes, sistemáticas o evaluables.

Esta limitación reduce la gobernanza y la efectividad del control social sobre la transparencia en la toma de decisiones. Es necesario fortalecer los mecanismos previstos en los artículos 2, fracción II, y 7° BIS, fracción XI, de la LMEA para asegurar la institucionalización de espacios deliberativos, la difusión de información accesible y abierta, y la incidencia real de la ciudadanía organizada en la formulación de políticas, priorización de inversiones y evaluación de resultados.

Con respecto a la educación y cultura vial, la cantidad de programas de formación, sensibilización y educación vial es insuficiente a nivel municipal y estatal. Predominan acciones aisladas con visión de corto plazo y sin una estrategia integral que articule el ámbito educativo, gubernamental y social para la prevención de siniestros viales y el fomento de la movilidad activa y la seguridad vial centrada en la persona.

La ausencia de mecanismos de educación formal e informal limita la construcción de una cultura de corresponsabilidad entre todos los usuarios de la vía pública. Fortalecer la educación vial en todas las personas es clave para consolidar una movilidad segura, incluyente y sostenible en el Estado de Aguascalientes.

No se ha consolidado un observatorio estatal de siniestralidad vial que opere bajo un enfoque de sistemas y basado en datos, por lo que la información sobre accidentes de tránsito se encuentra fragmentada entre dependencias y no se cuenta con una metodología homologada para su registro, análisis y publicación. Esta carencia impide la identificación precisa de factores de riesgo, zonas críticas y perfiles de vulnerabilidad, lo que limita la eficacia de las políticas preventivas y de las intervenciones en infraestructura, fiscalización y educación vial.



Persiste la desconexión entre la planeación del transporte, el ordenamiento territorial y la política ambiental, así como mecanismos integrados de monitoreo y evaluación ambiental. Todo esto limita la incorporación de criterios de eficiencia energética, electromovilidad y resiliencia climática en los proyectos de infraestructura y transporte público. Es prioritario fortalecer la sinergia entre movilidad, medio ambiente y salud pública, consolidando un enfoque de movilidad baja en carbono y centrada en las personas para avanzar hacia un modelo urbano más sostenible y equitativo.



3. DIAGNÓSTICO SITUACIONAL

MOVILIDAD 2050

La movilidad, al ser un derecho que debe ser ejercido con responsabilidad, juega un rol importante en la calidad de vida y constituye un eje esencial para el desarrollo social, económico y ambiental. La ubicación del estado de Aguascalientes es estratégica, por lo que la movilidad no solo involucra el desplazamiento de personas de un sitio a otro, sino que también implica el traslado de mercancías dentro de los municipios y con otros estados.

Derivado del crecimiento poblacional y de la consolidación de zonas industriales y de servicios, durante los últimos años, el estado ha experimentado un incremento en la demanda de transporte, tanto público como privado. Por ello, se han sumado esfuerzos por modernizar la infraestructura vial, optimizar el transporte público y fomentar el uso de transporte alternativo; sin embargo, persisten desafíos en torno a la eficiencia del sistema de movilidad.

Este diagnóstico tiene el objetivo de ofrecer una perspectiva general del panorama de la movilidad; indagando y analizando variables como el traslado, tiempo, transporte, accesibilidad, vulnerabilidad e infraestructura. Esto permitirá identificar áreas de oportunidad y diseñar estrategias que respondan a retos en materia de movilidad e infraestructura vial.

El Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS), que tiene injerencia directa con este tema es el ODS 11: Ciudades y comunidades sostenibles, que tiene como objetivo lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles. De manera indirecta, el ODS 13: Acción por el clima, que busca adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos, el ODS 16: Paz, justicia e instituciones sólidas, cuyo propósito es promover sociedades justas, pacíficas e inclusivas; y el ODS 17: Alianzas para lograr los objetivos, con el objetivo de revitalizar la Alianza Mundial para el Desarrollo Sostenible.



3.1 Panorama de la movilidad en la entidad

La entidad se caracteriza por presentar un tejido urbano con una orografía moderada y ordenada por ligas viales periféricas, que fortalece la movilidad y el sistema de ciudades. Los resultados del Censo de Población y Vivienda 2020 (INEGI, 2021) ofrecen un panorama en materia de movilidad cotidiana, clasificándose en grandes grupos: 1) población de 3 años y más que asiste a la escuela, y 2) población de 12 años y más ocupada. Tomando en cuenta los grupos de edad, los resultados se presentan a partir de dos vertientes, los traslados dedicados a la educación y los traslados dedicados al trabajo.

- El 95.4% de la población de 3 años y más que asiste a la escuela y el 90.0% de la población de 12 años y más, realizan sus traslados al interior del municipio que habitan.
- Respecto al medio de transporte que utilizan, el 52.4% de la población de 3 años y más que asiste a la escuela indicó que se trasladan caminando; por el contrario, el 58.8% de la población de 12 años y más ocupada se desplazan en vehículo particular.
- Respecto al tiempo de desplazamiento, los dos grupos coinciden con un tiempo estimado de hasta 15 minutos, 66.6% en la población de 3 años y más que asiste a la escuela y 38.6% en la población de 12 años y más ocupada.



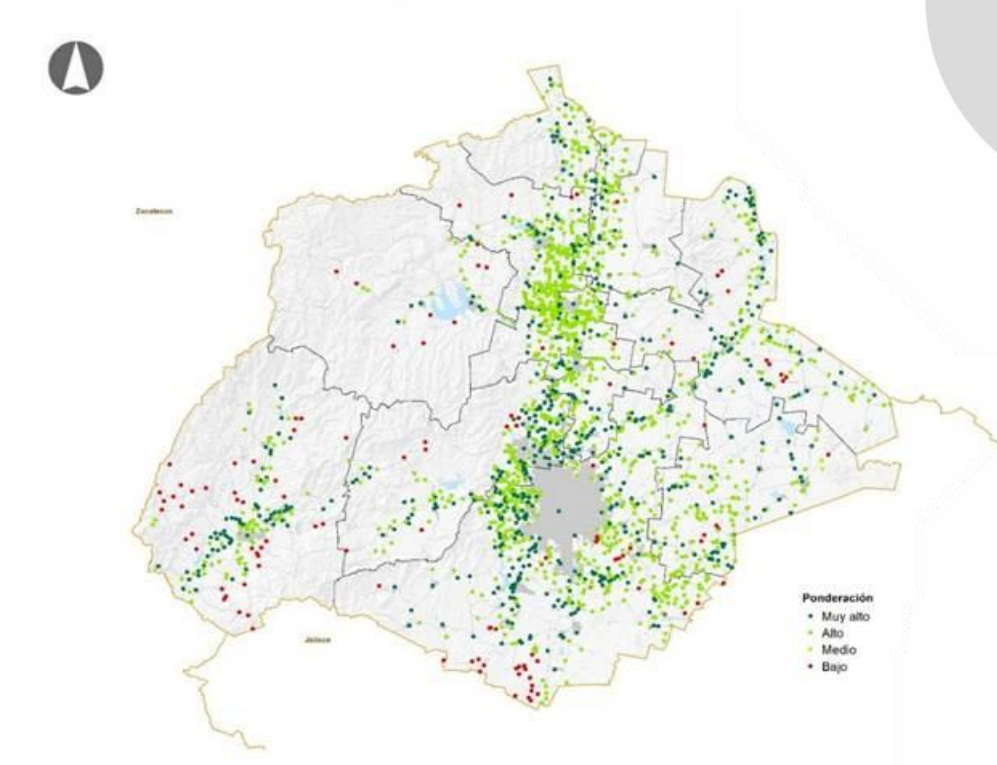
3.2 Accesibilidad en la entidad

La accesibilidad juega un rol importante en el desarrollo y evolución. El Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL), desarrolló el Grado de Accesibilidad a Carretera Pavimentada (GACP), tomando en cuenta tanto los aspectos geográficos, como las características sociales, con la finalidad de medir qué tan accesible es para una localidad desarrollar sus actividades cotidianas.

Los elementos que considera son la existencia de carretera pavimentada, la ubicación de las localidades, la pendiente del terreno, el tipo de vegetación, uso de suelo, existencia de cuerpos de agua, disponibilidad de transporte público y el tiempo de desplazamiento a las localidades con más de 15 mil habitantes.

Para el estado de Aguascalientes, se encontraron 2,486 habitantes con grado de accesibilidad a carretera pavimentada bajo o muy bajo; es decir, el 0.17% de la población cuenta con dicho grado de accesibilidad, porcentaje que posiciona a la entidad en segundo lugar nacional, entre las entidades con menor GACP (CONEVAL, 2021).

ILUSTRACIÓN 1. Grado de Accesibilidad a Carretera Pavimentada (GACP) en el estado de Aguascalientes



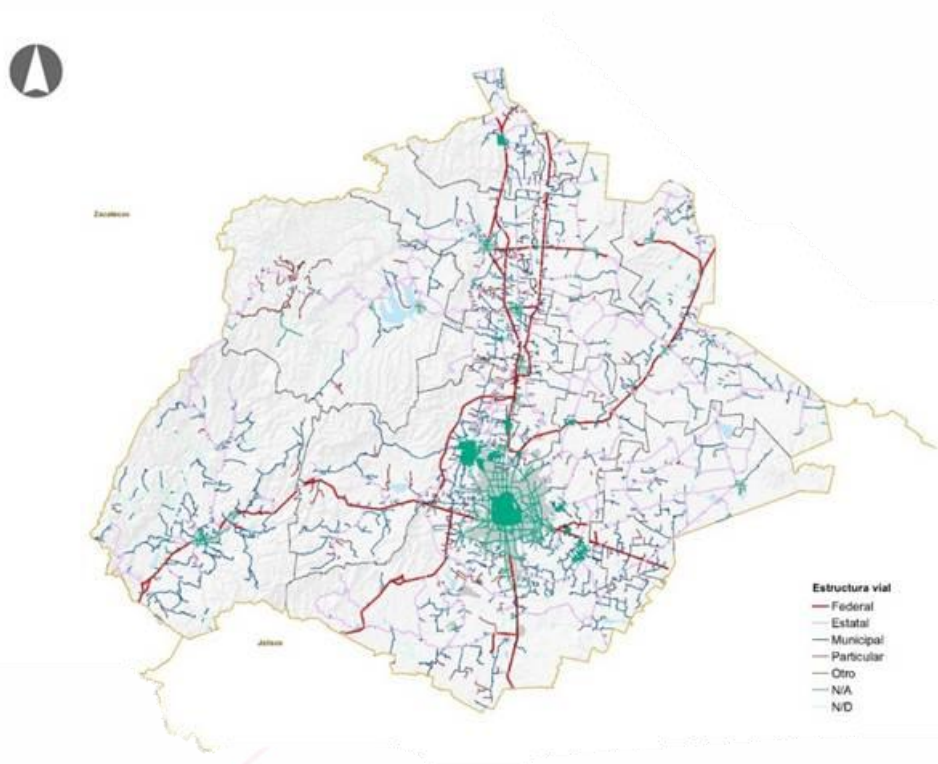
FUENTE: Elaboración SEPLADE con información de CONEVAL, 2021.

En la ilustración 1, se muestra el GACP por localidad, para las más de 2 mil localidades del estado, clasificado en muy alto, alto, medio y bajo. En los ejes regionales, como la Carretera Federal No. 45 y 25, se aprecia una concentración de accesibilidad “muy alta”; sin embargo, en localidades al sur del municipio de Aguascalientes, y al poniente del estado, en el municipio de Calvillo, se pueden apreciar algunas localidades con una ponderación “baja”.

3.3 Infraestructura y equipamiento

Esquemáticamente, la estructura vial de Aguascalientes cubre gran parte de la entidad. Incluso, en la ilustración 2 puede percibirse la concentración de las vialidades en la Ciudad de Aguascalientes y en los municipios ubicados al norte de la entidad.

ILUSTRACIÓN2. Red de carreteras en el estado de Aguascalientes.



FUENTE: Elaboración SEPLADE con información de INEGI, 2024.

De acuerdo con la Red Nacional de Caminos (RNC) (INEGI, 2024), Aguascalientes registra 5,423.4 km de vialidad; de los cuales, 1,378.0 km son de jurisdicción municipal, es decir, el 25.4%

de la red del estado; le sigue la red de jurisdicción estatal, con 1,043.3 km (19.2%); y finalmente, 438.9 km (8.1%) de jurisdicción federal.

Cabe mencionar que los municipios que conforman el área metropolitana (Aguascalientes, Jesús María y San Francisco de los Romo) tienen una cobertura de 2,891.31 km de vialidad, que representa el 53.3% del total estatal.

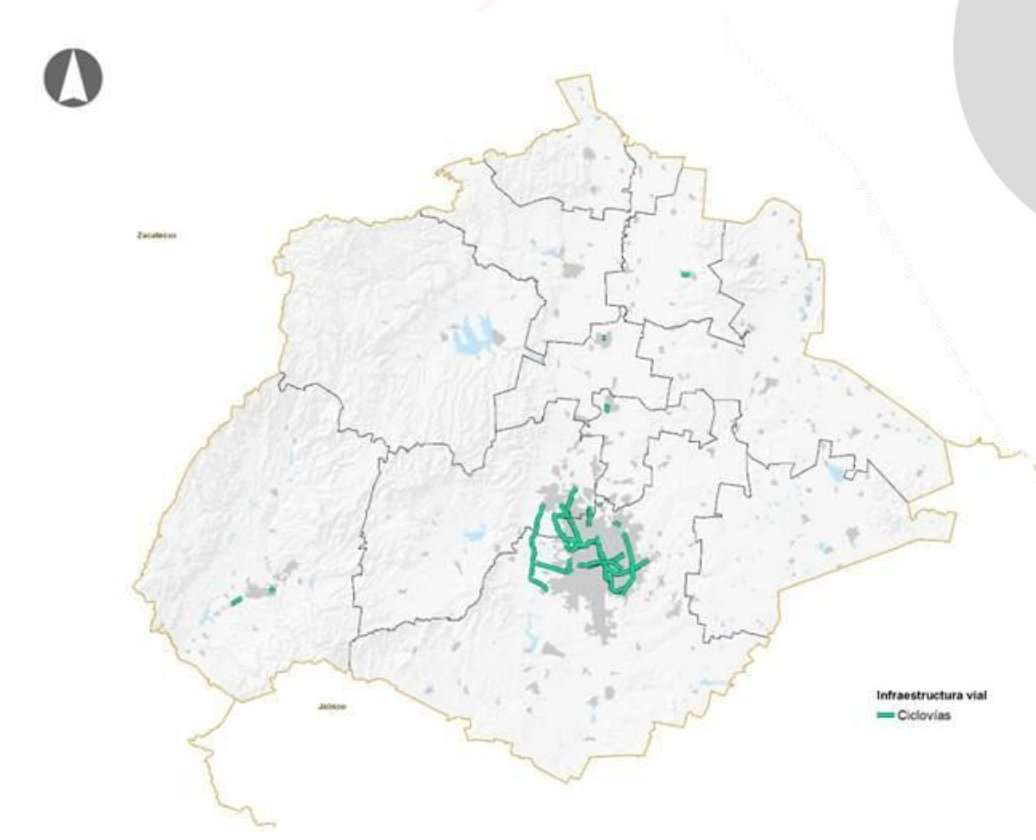
Ciclovías

Para implementar una estrategia integral de movilidad, es crucial promover el uso de otros medios de transporte, como la bicicleta, con el fin de fortalecer políticas y estrategias ambientales, que permitan el desarrollo armónico y sustentable, y que sumen a la salud física y mental de los usuarios. Además, entre las características que tiene el desarrollo de ciclovías, sobresale la reducción de emisiones, la disminución en el tráfico vehicular, y el robustecimiento de la economía y el consumo locales.

Actualmente, la longitud de las ciclovías en el estado es de 132.1 km; el municipio de Aguascalientes es el que alberga una mayor longitud de ciclovías. Cabe mencionar que existen diferentes tipos de ciclovía: unidireccional, bidireccional, mixta o de prioridad ciclista.

Hasta el momento, de los once municipios que conforman el estado de Aguascalientes, seis cuentan con ciclovía: Aguascalientes, Calvillo, Jesús María, Pabellón de Arteaga, San Francisco de los Romo y Tepezalá.

ILUSTRACIÓN 3. Red de ciclovías en el estado de Aguascalientes



FUENTE: Elaboración SEPLADE con información de CMOV, 2025.

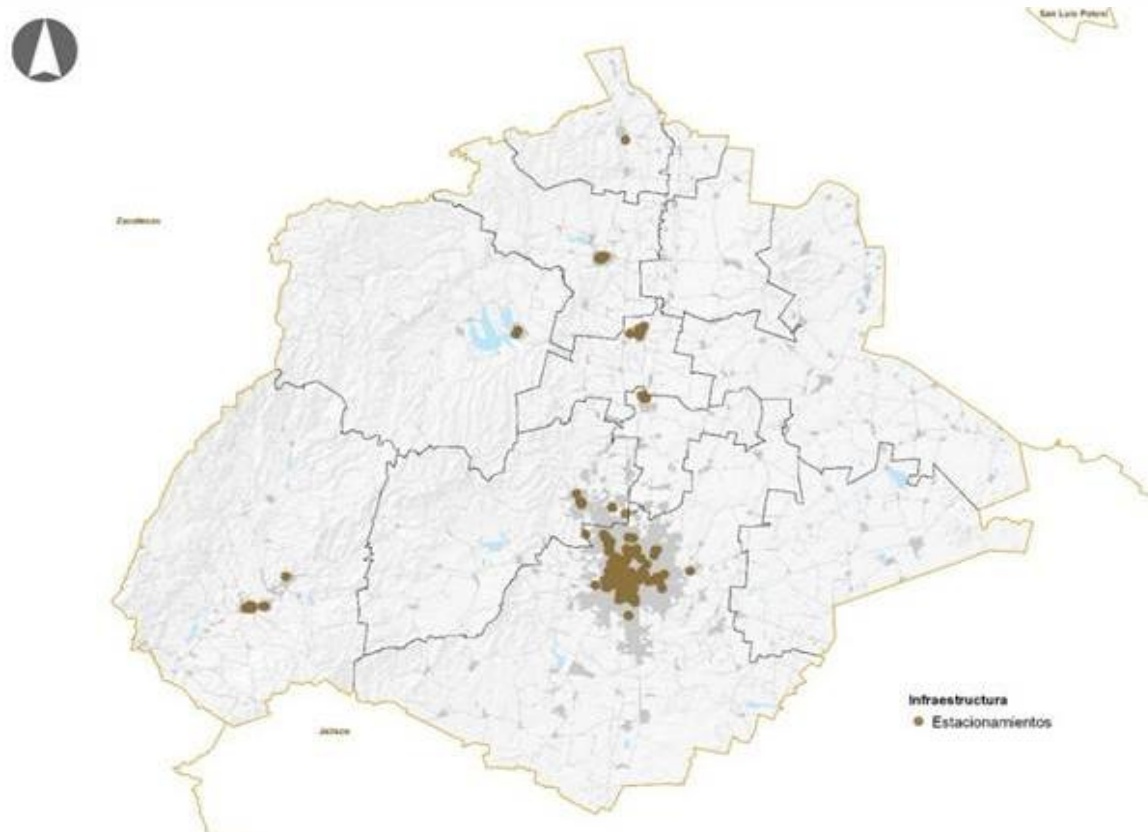
La red de ciclovía "Siglo XXI Poniente", ubicada en los municipios de Aguascalientes y Jesús María, consta de una configuración confinada bidireccional y es la más extensa, pues su longitud es de 13.1 km; representando el 9.9% de la red de ciclovía total (Coordinación General de Movilidad del Estado de Aguascalientes (CMOV), 2025a).



Estacionamientos

Un aspecto importante y poco reconocido dentro del sistema de movilidad urbana es la ubicación de estacionamientos. Sin embargo, su existencia permite gestionar el uso del espacio, contar con un mejor ordenamiento vial e incentivar el apoyo a negocios locales, garantizando la seguridad a los usuarios del vehículo privado.

ILUSTRACIÓN 4. Estacionamientos en el estado de Aguascalientes.



FUENTE: Elaboración SEPLADE con información de INEGI, 2025.

De acuerdo con el Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (DENUE) del INEGI (2025), en Aguascalientes se registraron 322 estacionamientos y pensiones para vehículos automotores. El 82.5%, es decir 274 estacionamiento se ubican en el municipio capital, seguido

del municipio de Calvillo con 19 (5.7%), Rincón de Romos con 13 (3.9%), Jesús María con 10 (3.0%), Pabellón de Arteaga con 7 (2.1%), San Francisco de los Romo con 6 (1.8%), San José de Gracia con 2 (0.6%) y Cosío con 1 (0.3%). Cabe mencionar que, en los municipios de Tepezalá, Asientos y el Llano no se tiene registro de algún estacionamiento.

3.4 Vehículo Automotor

Padrón vehicular en la entidad

Según datos de la Secretaría de Finanzas (SEFI), para el año 2024 la entidad cuenta con un padrón vehicular de 803,992 vehículos, cifra que representa un incremento del 6.2% con respecto al número de vehículos registrados en 2023. El municipio de Aguascalientes destaca al registrar al 72.1% del total de vehículos contabilizados en el estado, seguido del municipio de Jesús María con el 9.0%, y del municipio de Calvillo con el 3.9%.

Del total de vehículos registrados en la entidad, el 96.0%, es decir, 771,759 automóviles utilizan gasolina como combustible, seguido de los 18,545 vehículos que utilizan diésel, representando el 2.3% del total. Cabe señalar, que el mercado de vehículos eléctricos ha tenido un incremento del 59.8% en comparación con el año 2023, al pasar de 2,709 a 4,530 vehículos de este tipo. Pese a dicho incremento, los automóviles eléctricos representan únicamente el 0.6% del total.

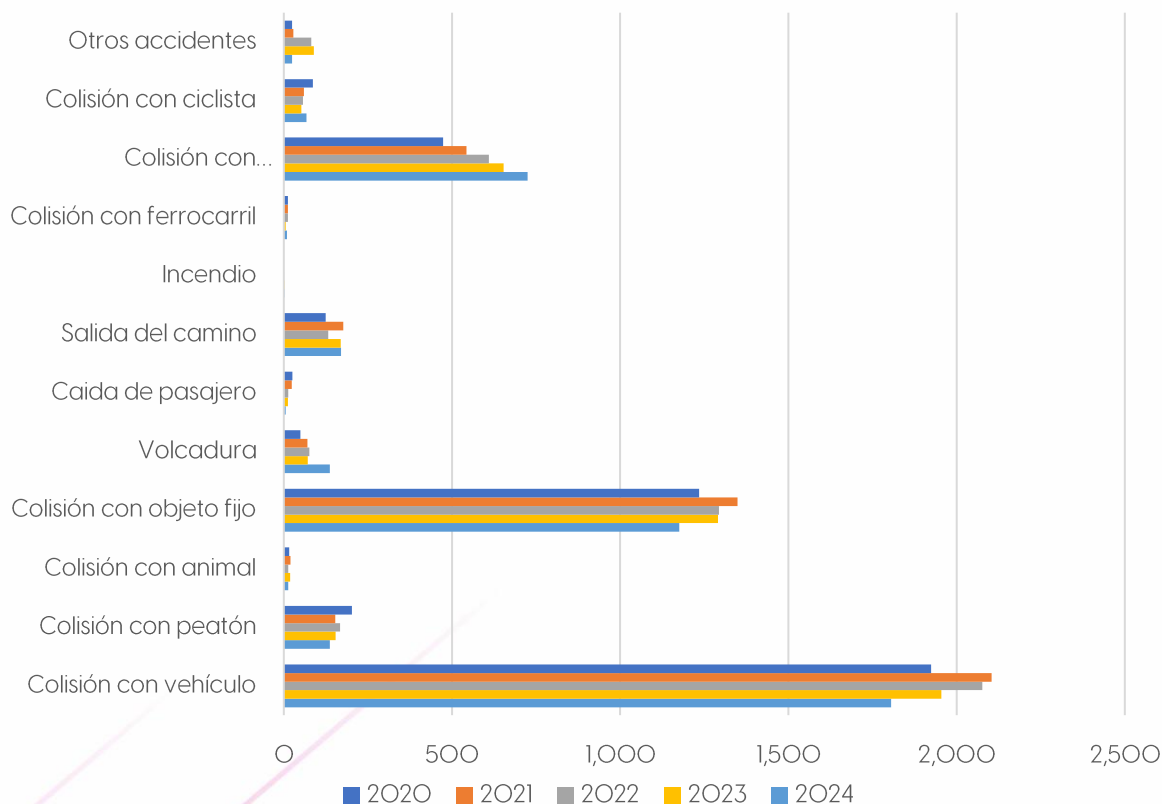
Accidentes viales

De acuerdo con cifras del INEGI (2025), a nivel nacional se registraron 374,949 accidentes de tránsito terrestre. Las entidades con menor cantidad de accidentes fueron: Tlaxcala con 1,805, Zacatecas (2,536) y Tabasco (2,541). Aguascalientes ocupó la séptima posición con 4,272 accidentes, representando el 1.14% del total.

De los 4,272 accidentes de tránsito terrestre suscitados en la entidad, se registró un decremento del 4.5%, con respecto al año 2023. El tipo de evento más común, con el 42.3% de los hechos de tránsito, fue la colisión con vehículo, al registrar 1,805 accidentes. Cabe destacar, que este evento mostró una disminución de 7.7% con respecto al año inmediato anterior.

El siguiente evento más frecuente es la colisión con objeto fijo, al haber ocurrido 1,176 accidentes viales de este tipo; es decir, el 27.5%. Cabe mencionar que el evento de colisión con motociclista registró 725 accidentes (17%); este evento tuvo una variación anual de 11% entre 2023 y 2024. La Gráfica 1 presenta la evolución de los accidentes por tipo. En ella podemos ver que la colisión con motociclista y la volcadura han ido al alza en el último año.

GRÁFICA 1. Accidentes de tránsito por tipo de 2020 a 2024

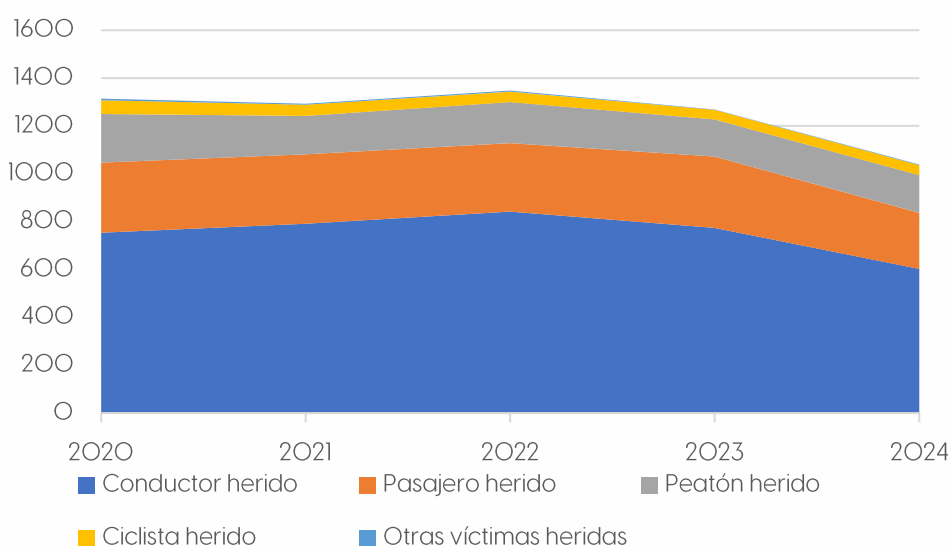


FUENTE: Elaboración propia con datos de INEGI (2025).



Si bien el número de víctimas mortales disminuyó de 93 en 2023 a 77 en 2024, lo que representa el 17.2%, el porcentaje de peatones y ciclistas acaecidos en accidentes viales fue de 11.7% y 7.8%, respectivamente. El total de víctimas heridas presentó también una disminución del 18.1% en ese mismo periodo, siendo el conductor (57.9%), el copiloto (22.6%) y el peatón (15.1%) los que resultan más afectados (Gráfica 2).

GRÁFICA 2. Víctimas heridas por tipo de usuario de las vialidades

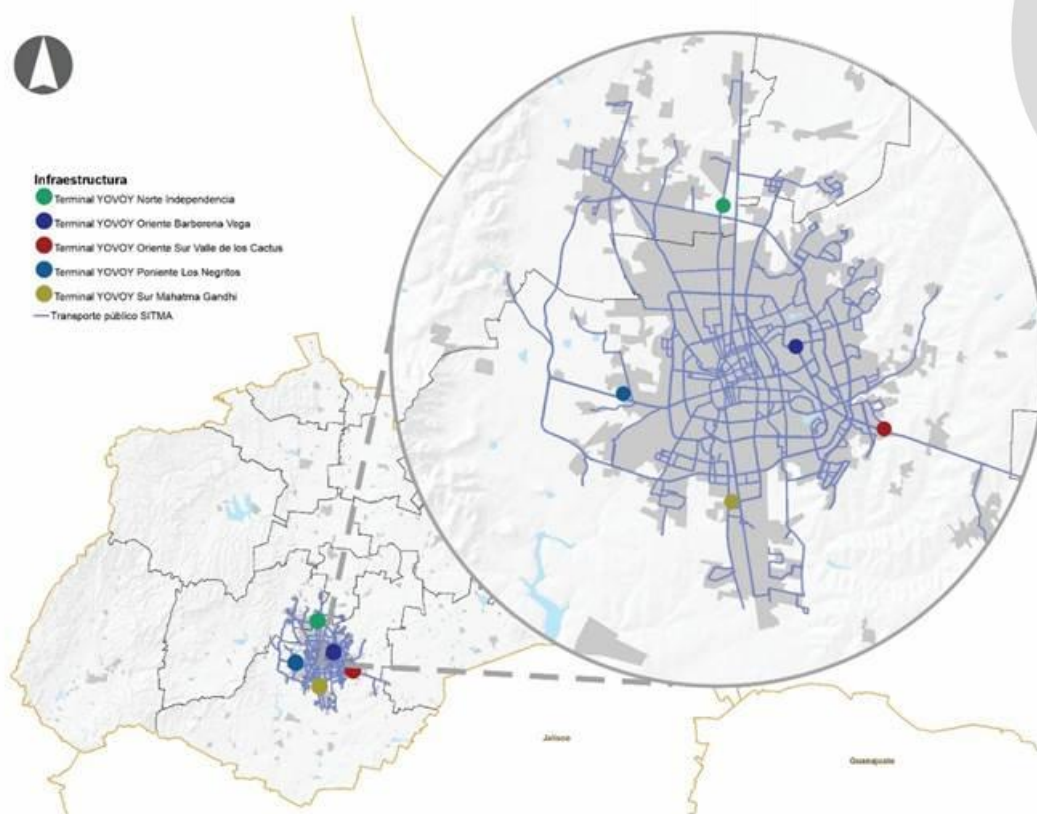


FUENTE: Elaboración propia con datos de INEGI (2025)

3.5 Características del Sistema de Transporte

Actualmente el Sistema de Transporte Multimodal para Aguascalientes (SITMA), presenta una cobertura del servicio de transporte público urbano en gran parte de la zona metropolitana, brindando servicio a los municipios de Aguascalientes, Jesús María y San Francisco de los Romo, integrando un total de 44 rutas y 5 terminales distribuidas en los 4 puntos cardinales de la ciudad.

ILUSTRACIÓN 5. Rutas y terminales de transporte público urbano en el estado de Aguascalientes.



Fuente: Elaboración SEPLADE con información de CMOV, 2025.

Las rutas con mayor trayecto o kilometraje recorrido son: la ruta O3, que tiene como origen el campus sur de la Universidad Autónoma de Aguascalientes (UAA) y como destino el Fracc. La Rivera; su longitud aproximada es de 66.80 km; seguido por la ruta 5O, con origen en el Fracc. Chichahuales, en el municipio de Jesús María, y con destino en la Universidad Tecnológica de Aguascalientes (UTA), con un recorrido aproximado de 62.9 km.

Otra ruta de importancia para los traslados en la ciudad es la ruta 4O, que transita sobre la Av. Aguascalientes o Segundo Anillo, en sus 2 modalidades Norte y Sur, y con una longitud aproximada de 58.8 km (CMOV, 2025b).

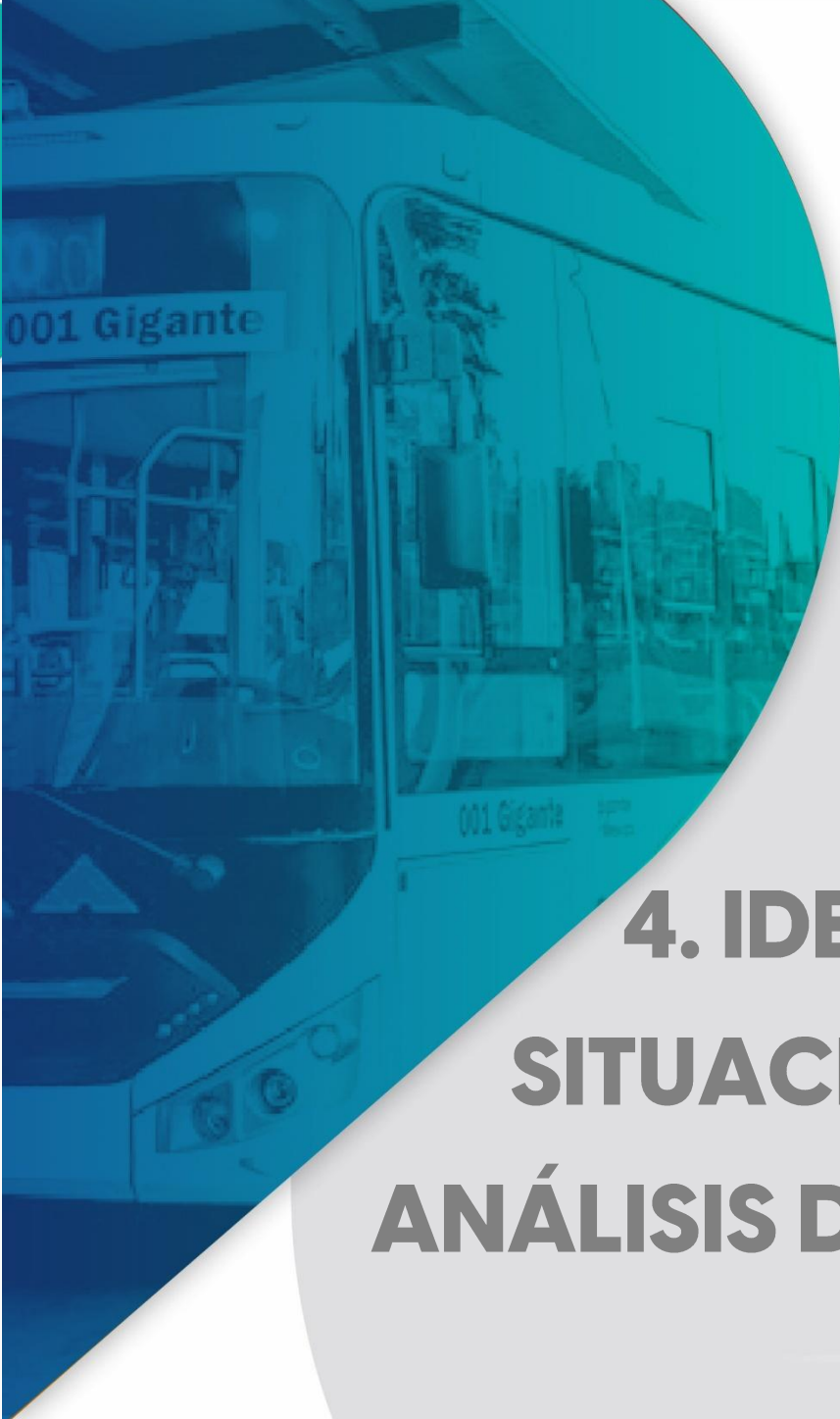


3.6 Retos y oportunidades

La movilidad es un tema amplio y diverso, que constantemente se encuentra en evolución, razón por la que se vuelve crucial implementar y reforzar políticas públicas o mecanismos de colaboración en coordinación con otros municipios. Pese a la alta dependencia en el uso del automóvil particular, se reconocen los esfuerzos ligados a la ampliación y modernización del sistema de transporte, así como la creación y prolongación de la infraestructura vial y ciclista, que buscan optimizar tiempos de traslado, reducir la huella ecológica y sumar al bienestar de la población.

La orografía moderada, accesibilidad y cercanía a servicios, equipamiento y localidades, así como la existencia y fortalecimiento del sistema de transporte multimodal, son algunas ventajas en materia de movilidad. Sin embargo, persisten retos enfocados en mejorar la accesibilidad, la conectividad, cobertura y frecuencia ofrecida por el servicio de transporte público, particularmente en aquellas localidades cuya ubicación dificulta el traslado de los habitantes. El uso de las tecnologías, la digitalización y la innovación son cruciales para modernizar el sistema de transporte público.

Otro reto es seguir fortaleciendo e impulsando la infraestructura para la movilidad activa, ya sea de peatones o ciclistas; y de la mano con ello, reducir la dependencia en el uso del automóvil particular. La consolidación de una red ciclista interconectada, segura y accesible, acompañada de políticas enfocadas en educación vial, incentivos y campañas de promoción, son piezas necesarias para posicionar al estado como referente nacional en materia de movilidad activa.



4. IDENTIFICACIÓN, SITUACIÓN ACTUAL Y ANÁLISIS DE PROBLEMAS

MOVILIDAD 2050



La entidad presenta un crecimiento urbano disperso y desconectado, lo que genera desigualdades en el acceso al espacio urbano y servicios públicos. Más del 80% de la población y el 85% de los empleos se concentran en la ZM de Aguascalientes. A una planeación centrada en el automóvil se suman la debilidad institucional, la desarticulación de los niveles de gobierno y una incipiente educación vial.

La movilidad diaria está dominada por viajes laborales y escolares, con fuerte dependencia del vehículo particular. El uso del transporte público va en descenso debido a la falta de integración modal y a las deficiencias en frecuencia, seguridad y cobertura.

El estado ocupa el lugar 20 a nivel nacional en pérdidas económicas por congestión vial, con 664 millones de pesos anuales. El parque vehicular va en ascenso y de no actuar, se espera que el parque vehicular vaya de 676,000 a 1.2 millones de unidades al 2045, con una tasa de motorización que pasará de 475 a 716 vehículos por cada 1,000 habitantes. Actualmente, el 83% de los accidentes viales ocurren en la zona metropolitana; el 77% de ellos son causados por errores del conductor.

La ciudad está en último lugar nacional en 4 indicadores clave de calidad del aire por fuentes móviles: PM_{2.5}, PM₁₀, SO₂ y CO₂. La falta de infraestructura para modos no motorizados se acentúa en nuevos desarrollos urbanos sin ciclovías ni transporte eficiente.

4.1 Análisis FODA

La Tabla 1 presenta el análisis FODA del sistema de movilidad de Aguascalientes. Este permite identificar las condiciones internas y externas que determinan el desempeño actual de este rubro y su capacidad de transformación hacia el 2050.

Entre las fortalezas se destaca la existencia de un ecosistema institucional en evolución, con bases legales sólidas, avances tecnológicos y una escala territorial favorable para implementar soluciones innovadoras.



Las oportunidades revelan un contexto nacional e internacional propicio para consolidar a Aguascalientes como un referente en movilidad sostenible y logística inteligente.

Sin embargo, las debilidades evidencian rezagos estructurales en planeación, capacidades técnicas, infraestructura y cultura organizacional que limitan la eficiencia del sistema. Finalmente, las amenazas subrayan riesgos externos como una tasa de motorización creciente, presión presupuestal y fragmentación urbana.

Todos estos elementos nos permiten alinear prioridades, enfocar inversiones y orientar la toma de decisiones hacia un modelo de movilidad centrado en las personas, seguro, eficiente y sostenible.

Tabla 1. Análisis FODA de la movilidad en Aguascalientes

FORTALEZAS (INTERNAS Y CONTROLABLES)	OPORTUNIDADES (EXTERNAS Y APROVECHABLES SI SE ACTÚA SOBRE ELLAS)
●Existencia de un órgano rector especializado: Coordinación Estatal de Movilidad (CMOV) ●Transición al modelo Ruta-Empresa: gestión centralizada del transporte público ●Marco legal vigente (Ley y Reglamento de Movilidad) ●Existencia del modelo SITMA con terminales multimodales y tecnologías aplicadas ●La Ley de Movilidad contempla la creación de un Fondo Estatal de Movilidad ●Escala urbana y estatal manejable, propicia para intervenciones rápidas e integrales en temas de movilidad y favorables para pruebas piloto de micro logística, centros de consolidación y zonas de carga controladas ●Presencia del ferrocarril y de terminales ferroviarias ● Existencia de una agencia aduanal que facilita las operaciones de importación y exportación de bienes y mercancías, así como la coordinación con operadores logísticos. ●La ciudad cuenta con un diseño de anillos periféricos y avenidas radiales que conectan distintos puntos estratégicos, lo cual ofrece una base sólida para planificar mejoras en flujos vehiculares, transporte público y conexiones con parques industriales.	●Posibilidad de ser modelo nacional de buenas prácticas de movilidad y Distribución Urbana de Mercancías (DUM) en ciudades intermedias ●Acceso a financiamiento internacional para proyectos sostenibles ●Ubicación geográfica estratégica para movilidad interurbana y consolidar un hub logístico regional ●Topografía y condiciones urbanas propicias para caminar y pedalear ●Tamaño del estado y conectividad entre municipios facilitan sistemas integrados ●Creciente disponibilidad de innovaciones tecnológicas (apps, ITS, vehículos eléctricos) ●Integración de tecnología para la gestión inteligente de flotas, horarios de carga/descarga y trazabilidad ●Aumento del comercio electrónico incrementa la necesidad de impulsar soluciones logísticas DUM que sean eficientes y sostenibles. ●El sector industrial es el motor del desarrollo del estado. Conectar de forma eficiente los parques industriales del norte y sur mediante transporte público de alta capacidad para mejorar la productividad, disminuir tiempos de traslado y aumentar la seguridad de los trabajadores.



DEBILIDADES (INTERNAS Y CONTROLABLES)	AMENAZAS (EXTERNAS Y FUERA DE NUESTRO CONTROL)
• Rutas obsoletas y sin reconfiguración integral • Esquema de planeación de la movilidad y el transporte a puerta cerrada con poca comunicación y transparencia. • Ausencia de reglamentos técnicos específicos para servicios de transporte • Corrupción en obras y falta de transparencia institucional • Desconexión entre vivienda, desarrollo urbano y movilidad • Cultura institucional anclada en la movilidad centrada en el automóvil • Baja capacidad técnica institucional en movilidad sostenible • Estudios técnicos de movilidad desactualizados • Asignación presupuestal orientada a infraestructura vehicular • Transporte urbano deficiente, confuso y poco centrado en el usuario • Falta de liderazgos estratégicos que impulsen la movilidad centrada en la persona • Ciclovías inconexas, sin estándares y sin mantenimiento • Débil cultura institucional de evaluación, seguimiento y comunicación de resultados • Ausencia de infraestructura para logística urbana • Desconocimiento institucional sobre tendencias y buenas prácticas en DUM. • Falta de un tramo ferroviario entre Aguascalientes y Guadalajara. • Falta de integración entre transporte urbano, suburbano y foráneo. • Insuficiencia de campañas de cultura vial y seguridad.	• Aumento del parque vehicular y su normalización como modo dominante • Cortoplacismo político y subordinación de lo técnico ante lo electoral • Cambios de gobierno que comprometen la continuidad de proyectos • Recursos presupuestales insuficientes y priorización regresiva • Falta de cultura vial, educación en movilidad y empatía social hacia el peatón/ciclista • Infraestructura peatonal y ciclista en malas condiciones o inexistente • Posibles conflictos entre movilidad de mercancías y seguridad vial peatonal si no se gestiona adecuadamente • Cambios normativos sin un enfoque de logística integral • Aumento de vehículos de reparto sin restricciones ambientales. • Fragmentación urbana y expansión desordenada, en donde el crecimiento de fraccionamientos en la periferia sin adecuada planeación incrementa la dependencia del automóvil, dificulta la cobertura del transporte público, lo que encarece la infraestructura vial y de servicios. • La aparición y expansión del transporte pirata (colectivos informales, taxis no regulados, apps sin control) que compite de manera desleal con el sistema YOVOY y taxis concesionados, generando inseguridad en usuarios (falta de regulación, sin seguros, sin control de operadores etc. • Resistencia social y cultural al cambio, con fuerte apego al automóvil y percepción negativa del transporte público.

4.2 Identificación de problemas

En esta sección se describen los siete problemas críticos para la movilidad de Aguascalientes, identificados a partir del diagnóstico técnico, normativo, territorial y participativo: 1) la alta incidencia de siniestros viales y la elevada mortalidad de usuarios vulnerables; 2) un transporte público deficiente y poco confiable; 3) la baja prioridad de la movilidad activa en el diseño del espacio urbano; 4) el uso intensivo del automóvil privado y la sobreoferta de estacionamiento; 5) la desarticulación entre la planeación urbana, territorial y de movilidad; 6) la ausencia de una política integral de logística urbana sostenible; y 7) la fragmentación institucional y tecnológica en la gestión de la movilidad.

4.2.1 Problema 1. Alta incidencia de siniestros viales y elevada mortalidad entre usuarios vulnerables de la vía pública, particularmente peatones, ciclistas y usuarios del transporte público en Aguascalientes.

La Tabla 2 presenta las causas y efectos asociados a este problema. En ella podemos ver que las brechas de seguridad vial son multicausales porque se pueden identificar factores físicos, normativos, culturales e institucionales. La infraestructura, por ejemplo, presenta condiciones inseguras, poco inclusivas y, en muchas ocasiones, con baja o nula prioridad para las personas peatonas y ciclistas. A ello se suma la observancia limitada del marco normativo, la carencia de mecanismos de sanción y una incipiente coordinación intergubernamental. En el ámbito social, persiste una educación y cultura vial insuficiente, sin programas permanentes de comunicación, formación y sensibilización que promuevan el respeto mutuo entre los usuarios de las vías. Finalmente, pese a la implementación de tecnología, existe una deficiencia en la vigilancia, gestión, análisis sistemático y apertura de datos que limita el diálogo entre los actores de la movilidad y la toma de decisiones basada en información.



Como consecuencia de lo anterior, las personas usuarias de las vías en Aguascalientes se enfrentan a entornos urbanos inseguros, desiguales y poco accesibles, donde los usuarios vulnerables enfrentan mayores riesgos y menor autonomía para desplazarse lo que representa un freno al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (3, 11 y 13), de la Ley General de Movilidad y la Ley de Movilidad del Estado de Aguascalientes; un incremento de muertes y lesiones graves por siniestros viales y de costos para el sistema de salud; y pérdidas de productividad, bienestar social, calidad de vida y confianza en las instituciones.

TABLA 2. incidencia de siniestros viales y elevada mortalidad entre usuarios vulnerables de la vía pública

CAUSAS	EFFECTOS
INFRAESTRUCTURA INSEGURA Y NO INCLUSIVA	ENTORNO VIAL ALTO RIESGO Y MOVILIDAD DESIGUAL
• Calles y carreteras diseñadas para vehículos motorizados, sin prioridad para peatones y ciclistas. • Ausencia o deterioro de banquetas, cruces seguros y ciclovías continuas. • Deficiente señalización y alumbrado. • Falta de mantenimiento vial y accesibilidad universal. • Escasa conectividad entre modos de transporte.	• Incremento de siniestros viales que afectan a peatones, ciclistas y motociclistas. • Limitación en la movilidad y autonomía de personas con discapacidad, niñas, niños y personas adultas mayores, quienes enfrentan entornos viales inseguros, discontinuos y poco accesibles. • Percepción de inseguridad y miedo al desplazamiento activo. • Congestión vehicular e incremento de los tiempos de traslado. • Desigualdad territorial y exclusión de comunidades periféricas.
OBSERVANCIA LIMITADA DEL MARCO NORMATIVO	DÉBIL GOBERNANZA E INCREMENTO DE CONDUCTAS DE RIESGO
• Insuficiente control del cumplimiento del marco legal (exceso de velocidad, alcohol, casco, cinturón, distracciones). • Falta de mecanismos de sanción y seguimiento de infractores. • Escasa coordinación entre niveles de gobierno y corporaciones de seguridad.	• Incremento de comportamientos viales de alto riesgo (exceso de velocidad, distracciones y conducción bajo los efectos del alcohol) que derivan en mayores tasas de siniestralidad y en un incremento significativo de los costos asociados a la atención médica, procesos judiciales y reparación de daños. • Impunidad ante las infracciones de tránsito y creciente desconfianza ciudadana hacia las autoridades, lo que dificulta la consolidación de una cultura de legalidad, respeto y responsabilidad vial. • La descoordinación institucional reduce la efectividad de políticas de seguridad vial.



EDUCACIÓN Y CULTURA VIAL INSUFICIENTE

- Falta de programas continuos de educación vial desde edades tempranas.
- Baja conciencia social sobre el respeto a peatones y ciclistas.
- Ausencia de campañas permanentes de sensibilización.

CONDUCTAS VIALES PELIGROSAS Y BAJA CORRESPONSABILIDAD CIUDADANA

- Normalización de conductas peligrosas y poco empáticas entre usuarios de la vía.
- Débil apropiación ciudadana de los espacios públicos y de las normas de convivencia vial.
- Escasa participación comunitaria en programas de prevención y movilidad segura y persistencia de estigmas hacia peatones, ciclistas o transporte público.

DEFICIENCIA EN LA VIGILANCIA Y GESTIÓN DE DATOS

- Sistemas de monitoreo y recolección de datos de siniestros limitados o desactualizados.
- Falta de integración tecnológica (cámaras, sensores, analítica).
- Carencia de análisis sistémico para la toma de decisiones basadas en evidencia.

POLÍTICAS PÚBLICAS REACTIVAS E INEFICACES

- Políticas públicas reactivas en lugar de preventivas, falta de priorización de puntos críticos o zonas de alto riesgo e inversión ineficiente en infraestructura y medidas de seguridad.
- Dificultad para evaluar resultados y reducir siniestros de forma sostenida.
- Limitada transparencia y rendición de cuentas en materia de seguridad vial.

FUENTE: Elaboración propia

Todo lo anterior incide directamente en el número de muertes y lesiones graves, pérdida del bienestar, productividad y calidad de vida; económicamente genera un incremento de los costos médicos, judiciales y de reparación de daños, así como la sobrecarga del sistema de salud; en el ámbito ambiental, el aumento del uso del automóvil incrementa las emisiones de contaminantes y la congestión vial; e institucionalmente genera desconfianza ciudadana y dificultad para cumplir con los ODS.

4.2.2 Problema 2. Transporte público deficiente y poco confiable que limita la movilidad sostenible y el acceso equitativo a la movilidad y a las oportunidades urbanas.

El transporte público de la entidad tiene una serie de deficiencias estructurales, operativas y culturales que reducen su eficiencia, cobertura, sostenibilidad y aceptación social. Estas deficiencias se relacionan con su operación, frecuencia, aprovechamiento limitado de la tecnología y datos, un marco normativo y financiero insuficiente, y una percepción ciudadana desfavorable.



La Tabla 3 presenta las principales causas y efectos asociados a las deficiencias del transporte público, permitiendo visualizar de manera integral cómo las debilidades técnicas, institucionales y sociales impactan la competitividad modal, la equidad territorial y la sostenibilidad de la movilidad.

TABLA 3. Causas y efectos de las deficiencias del transporte público

CAUSAS	EFFECTOS
INFRAESTRUCTURA Y OPERACIÓN INEFICIENTES ● Rutas desactualizadas y con recorridos largos, que no responden a los patrones actuales de movilidad ni cubren de manera equitativa la zona metropolitana e interurbana. ● Ausencia de carriles preferenciales y de infraestructura exclusiva que priorice al transporte público y reduzca su exposición al congestionamiento vial. ● Paraderos insuficientes, inseguros o mal ubicados que no cumplen con criterios de accesibilidad universal, confort térmico ni conectividad peatonal. ● Baja integración modal con sistemas no motorizados y transporte suburbano o foráneo, lo que limita la intermodalidad efectiva. ● Insuficiencia en los programas de mantenimiento preventivo de las unidades, lo que ocasiona fallas mecánicas, disminución de la confiabilidad y periodos de inhabilitación del servicio. ● Planeación operativa poco flexible, sin ajustes dinámicos de frecuencia o cobertura ante variaciones de demanda con alta variabilidad en los tiempos de espera.	MOVILIDAD DESIGUAL Y PÉRDIDA DE COMPETITIVIDAD MODAL ● Aumento de los tiempos de espera y traslados; mayores costos operativos para concesionarios y usuarios; reducción de la cobertura efectiva de servicio; y desigualdad territorial con exclusión de comunidades con baja accesibilidad. ● Pérdida de competitividad frente al automóvil privado e incremento del congestionamiento vial y las emisiones de contaminantes. ● Riesgos para la seguridad vial y personal de las personas usuarias, en particular de las personas con discapacidad, niñas, mujeres y adultos mayores. ● Dificultad para realizar viajes combinados; aumento de la fragmentación territorial; y del tiempo total de desplazamiento. ● Disminución de la confiabilidad y pérdida de usuarios frecuentes. ● Ineficiencia operativa, altos niveles de insatisfacción y desconfianza entre usuarios.
CALIDAD DEL SERVICIO INSUFICIENTE ● Alta variabilidad en tiempos de espera y recorrido a lo largo del día ● Deficiente comunicación con las personas usuarias por falta de información clara y accesible sobre horarios, rutas, frecuencias y cambios operativos. ● Escasa información respecto a la operación que limita la evaluación y retroalimentación del servicio por parte de los ciudadanos.	INSATISFACCIÓN Y PÉRDIDA SOSTENIDA DE USUARIOS ● Aumento del estrés y la insatisfacción de las personas usuarias por falta de puntualidad y confiabilidad del sistema que se traduce en la pérdida de usuarios. ● Frustración y dificultad para planificar viajes eficientes y seguros. ● Falta de retroalimentación ciudadana para la mejora continua del servicio.



TECNOLOGÍA Y GESTIÓN DE DATOS DESAPROVECHADAS

- Bajo aprovechamiento de los sistemas tecnológicos
- Carencia de analítica avanzada para la toma de decisiones para optimizar frecuencias, rutas y mantenimientos.
- Reportes públicos limitados y ausencia de datos abiertos, lo que reduce la transparencia y la rendición de cuentas.
- Falta de integración del pago electrónico a todos los medios de transporte, lo que impide avanzar hacia la tarjeta única o el sistema de movilidad integrada.

BAJA EFICIENCIA OPERATIVA Y LIMITADA TRANSPARENCIA

- Subutilización de herramientas disponibles para monitoreo, control de flota y pérdida de oportunidades de mejora en tiempo real.
- Desperdicio de recursos públicos y menor efectividad de las políticas de movilidad.
- Desvinculación de la comunidad académica, del sector privado y de la innovación cívica.
- Fragmentación del sistema de movilidad y menor eficiencia en la operación.

MARCO NORMATIVO Y FINANCIERO INADECUADO

- Carencia de mecanismos de financiamiento sostenible e inversión en innovación.
- Débil fiscalización y control de concesiones o contratos de operación que propician incumplimientos de frecuencia, mantenimiento o nivel de servicio.

SOSTENIBILIDAD LIMITADA Y SERVICIOS DE BAJA CALIDAD

- Dependencia de subsidios y dificultad para garantizar la continuidad y calidad en el servicio.
- Incumplimiento de frecuencias, mantenimientos y estándares de calidad por parte de los concesionarios y discrecionalidad en la gestión del servicio.

CULTURA Y PERCEPCIÓN CIUDADANA ADVERSA

- Preferencia creciente por el automóvil privado debido a la baja confiabilidad del transporte público.
- Débil cultura de corresponsabilidad y valoración de los beneficios colectivos del transporte público.
- Estigmatización del transporte público como un servicio poco digno y de baja calidad, percibido como una opción exclusiva para personas de bajos ingresos, lo que limita su aceptación entre otros segmentos de la población.
- Ausencia de campañas de comunicación y educación vial sostenidas, orientadas a la movilidad sostenible y al derecho a la movilidad.
- Escasa apropiación ciudadana del sistema de transporte, lo que limita la exigencia social de mejoras y la vigilancia ciudadana de su desempeño

BAJO PRESTIGIO SOCIAL Y DESINCENTIVO AL CAMBIO MODAL

- Incremento del congestionamiento, de las emisiones de contaminantes, de la saturación del espacio vial y de la pérdida de la eficiencia urbana.
- Escasa participación ciudadana en la mejora y vigilancia, así como falta de diálogo entre usuarios, operadores y autoridades.
- Pérdida de la legitimidad del sistema de transporte público, lo que desalienta su uso como una alternativa moderna y sostenible.
- Desconocimiento generalizado de los beneficios de la movilidad sostenible con bajo impacto en políticas de cambio modal y educación ciudadana.
- Débil presión social por la mejora del servicio, poco sentido de pertenencia y corresponsabilidad colectiva.

FUENTE: Elaboración propia

A lo anterior se suma un incremento de la desigualdad en el acceso a otros derechos; pérdida de productividad y competitividad urbana por tiempos de traslado elevados; altos costos operativos; incremento de las emisiones de GEI y material particulado por el uso del automóvil; pérdida de legitimidad del sistema de transporte; y un decremento de la confianza en la autoridad reguladora.



4.2.3 Problema 3. Baja prioridad de la movilidad activa en el diseño y gestión del espacio urbano, lo que limita la seguridad, accesibilidad y atractivo de desplazamientos a pie y en bicicleta.

La movilidad activa de Aguascalientes enfrenta múltiples barreras estructurales, institucionales y culturales que limitan su consolidación. La falta de articulación entre la planeación urbana y la movilidad, junto con la persistencia de un modelo de desarrollo centrado en el automóvil, ha generado entornos urbanos dispersos, inseguros y poco atractivos para el desplazamiento no motorizado.

Asimismo, las deficiencias en la infraestructura tanto peatonal como ciclista y una cultura vial que no les da valor a los modos de movilidad activa. La Tabla 4 presenta una síntesis de las principales causas y efectos que buscan explicar los retos que enfrenta la movilidad activa en el Estado, evidenciando que la desarticulación entre políticas, diseño urbano y cultura vial trae como consecuencia una movilidad desigual, insegura y ambientalmente insostenible.

TABLA 4. Causas y efectos de la baja prioridad de la movilidad activa

CAUSAS	EFFECTOS
PLANEACIÓN URBANA Y MOVILIDAD DESARTICULADA	EXPANSIÓN URBANA DISPERSA Y CONGESTIÓN ESTRUCTURAL
• Ausencia de un modelo integral de movilidad urbana sostenible vinculada al ordenamiento territorial. • Predominio de políticas públicas que incentivan el uso del automóvil en el espacio vial. • Falta de coordinación interinstitucional entre la planeación urbana, obra pública, transporte y medio ambiente. • Escasa integración de información social, geoespacial y de datos abiertos para planear la infraestructura ciclista y peatonal.	• Crecimiento urbano disperso, con grandes distancias entre vivienda, trabajo y servicios, lo que dificulta los desplazamientos activos y genera dependencia del automóvil. • Saturación del espacio público por automotores, congestión y contaminación, además de la reducción del espacio disponible para peatones y ciclistas. • Proyectos inconexos y duplicados, con infraestructura fragmentada y poco eficiente para la movilidad no motorizada. • Toma de decisiones sin evidencia, inversiones poco estratégicas y baja eficiencia en la localización de ciclovías, cebras y pasos peatonales.



DEFICIENCIAS EN LA INFRAESTRUCTURA Y EL DISEÑO URBANO	ENTORNOS INSEGUROS Y POCO ATRACTIVOS PARA LA MOVILIDAD ACTIVA
● Ciclovías que no cumplen con los estándares técnicos ni con las condiciones de seguridad, que además no son continuas ni en red. ● Infraestructura peatonal fragmentada, obsoleta o invadida por mobiliario urbano o vehículos. ● Insuficiente arborización y mobiliario urbano, lo que reduce el confort y la seguridad térmica.	● Riesgo elevado de siniestros viales, baja utilización de la infraestructura y desconfianza ciudadana hacia la movilidad ciclista. ● Dificultad para caminar de forma segura y continua, exclusión de personas con discapacidad y adultos mayores, y menor vitalidad urbana. ● Condiciones ambientales adversas por las altas temperaturas y falta de sombra desincentivan el uso del espacio público y los desplazamientos activos.
CULTURA VIAL Y PERCEPCIÓN SOCIAL DESFAVORABLE	DESVALORIZACIÓN DE LA MOVILIDAD ACTIVA Y NORMALIZACIÓN DEL RIESGO VIAL
● Poca disponibilidad social para caminar o usar bicicleta como modo principal de movilidad. ● Falta de educación y campañas de seguridad vial y cultura de respeto al peatón y ciclista. ● Normatividad débil y poca observancia de estacionamiento indebido, límites de velocidad y prioridad peatonal.	● Baja demanda ciudadana de infraestructura activa y perpetuación del ciclo de dependencia del automóvil. ● Comportamiento de riesgo en calles y avenidas, aumento de accidentes y conflictos entre modos de transporte no compatibles con el marco legal. ● Impunidad en infracciones viales, invasión de banquetas y ciclovías, y percepción de inseguridad e injusticia vial.
LIMITACIONES INSTITUCIONALES Y DE FINANCIAMIENTO	REZAGO ESTRUCTURAL Y BAJA CAPACIDAD DE IMPLEMENTACIÓN
● Escasa inversión pública en infraestructura no motorizada. ● Falta de mecanismos de financiamiento público, privado o internacional. ● Debilidad en la evaluación y seguimiento de indicadores de accesibilidad, seguridad y conectividad.	● Rezago en la cobertura de infraestructura segura y conectada para peatones y ciclistas. ● Dependencia del presupuesto municipal y limitación para desarrollar proyectos de gran escala o mantenimiento continuo. ● Falta de información para medir impacto, justificar presupuestos o mejorar políticas de movilidad activa.

FUENTE: Elaboración propia

Los de este problema se traducen en una reducción de la autonomía personal, especialmente en niñas, niños, mujeres, adultos mayores y personas con discapacidad; pérdida de la competitividad urbana y aumento de los costos asociados al transporte individual y la congestión; incremento de emisiones de GEI por el uso predominante del automóvil; fragmentación social y urbana, especialmente de barrios periféricos con baja accesibilidad; y un débil cumplimiento de los ODS y del marco normativo asociado a la movilidad.



4.2.4 Problema 4. Uso intensivo del automóvil privado y exceso de espacio destinado al estacionamiento, lo que genera congestión, contaminación y desincentiva modos sostenibles de transporte en Aguascalientes.

El modelo de desarrollo urbano y movilidad del Estado se ha sustentado en una lógica motorizada y centrada en el automóvil particular, lo que ha generado profundas distorsiones en la estructura territorial, ambiental y social.

La falta de articulación entre la planeación urbana, el transporte público y la movilidad activa ha derivado en un crecimiento urbano disperso, altos niveles de congestión vial y un incremento sostenido del parque vehicular, acompañado de una pérdida de competitividad urbana y un deterioro ambiental creciente.

La Tabla 5 presenta una síntesis de las principales causas y efectos asociados a la movilidad centrada en el automóvil, evidenciando cómo las deficiencias en la planeación, la regulación, la oferta de transporte público y la cultura vial han generado un modelo urbano insostenible y excluyente. En ella se pueden identificar los desafíos estratégicos que deberán abordarse para avanzar hacia una movilidad integrada, eficiente y ambientalmente responsable.

TABLA 5. Causas y efectos del uso intensivo del transporte público

CAUSAS	EFFECTOS
PLANEACIÓN URBANA ORIENTADA AL AUTOMÓVIL	EXPANSIÓN URBANA INEFICIENTE Y CONGESTIÓN ESTRUCTURAL
● Crecimiento urbano disperso y dependiente del vehículo particular. ● Normas de desarrollo urbano que exigen mínimos obligatorios de estacionamiento. ● Falta de integración entre la planeación urbana, el transporte público y la movilidad activa. ● Escasa regulación sobre la gestión del espacio vial y el uso del suelo destinado al automóvil.	● Incremento de las distancias promedio de viaje y tiempos de traslado genera una dependencia estructural del automóvil. ● Aumento de la superficie asfáltica, encarecimiento del suelo urbano y reducción del espacio para vivienda asequible o áreas verdes. ● Fragmentación funcional de la ciudad y desconexión entre zonas habitacionales y corredores de transporte. ● Ocupación ineficiente del espacio público para estacionamiento, afectando la calidad del espacio urbano.



POLÍTICAS Y NORMATIVAS DE TRANSPORTE INEFICACES

- Ausencia de instrumentos de gestión de la demanda, como cobros por congestión o tarificación de estacionamiento en la calle.
- Subsidios y facilidades indirectas que incentivan el uso del automóvil.
- Falta de mecanismos para controlar el acceso vehicular en zonas saturadas del centro o corredores principales.
- Escasa aplicación de medidas de restricción horaria o ambiental para vehículos contaminantes.

INSUFICIENCIA Y FALTA DE ATRACTIVO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

- Oferta limitada, con cobertura y frecuencias insuficientes.
- Percepción de baja calidad, seguridad y confiabilidad del servicio.
- Falta de integración tarifaria y multimodal
- Ausencia de incentivos que desmotiven el uso del automóvil frente al transporte público.

CULTURA E MOVILIDAD CENTRADA EN EL AUTOMÓVIL

- Percepción del automóvil como símbolo de estatus, seguridad y comodidad.
- Escasa educación y sensibilización sobre los impactos del uso excesivo del vehículo.
- Poca valorización del transporte público, el caminar o la bicicleta como modos deseables.
- Falta de participación ciudadana en decisiones trascendentales para la movilidad urbana.

CONGESTIÓN PERSISTENTE Y PÉRDIDA DE COMPETITIVIDAD URBANA

- Saturación crónica de vialidades principales sin incentivos para reducir los viajes en horas pico.
- Uso excesivo del vehículo incluso en trayectos cortos, incremento del parque vehicular y sobrecarga en infraestructura vial.
- Deterioro del centro histórico y áreas comerciales por congestión.
- Incremento de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), ruido y partículas que afectan la calidad del aire y la salud pública.

PÉRDIDA DE COMPETITIVIDAD MODAL Y AUMENTO DE LA DEPENDENCIA DEL AUTOMÓVIL

- Zonas periféricas sin acceso adecuado al transporte público, lo que obliga al uso del automóvil o la motocicleta como medios de transporte.
- Preferencia sistemática del automóvil por pérdida de confianza en otras modalidades de transporte.
- La dificultad para combinar múltiples modos de transporte reduce la eficiencia de la movilidad.
- Desequilibrio modal sostenido con cada vez más baja participación del transporte público y de los modos activos

DETERIORO AMBIENTAL Y SOCIAL POR DEPENDENCIA DEL AUTOMÓVIL

- Refuerzo del comportamiento aspiracional a esquemas de movilidad motorizados.
- Falta de conciencia sobre externalidades negativas como ruido, emisiones y ocupación del espacio público.
- Invisibilidad social de usuarios vulnerables y pérdida de apoyo ciudadano a proyectos de movilidad activa.
- Políticas públicas poco inclusivas, resistencias sociales y bajo cumplimiento de la legislación asociada a la movilidad y a las medidas de gestión de la demanda.

FUENTE: Elaboración propia

A los efectos anteriores se suma la exclusión de personas sin automóviles, pérdida de accesibilidad y disminución de tiempo disponible para otro tipo de actividades asociadas al bienestar y la convivencia; aumentos de los costos operativos, del tiempo de traslado y del consumo energético; incremento de la contaminación ambiental y acústica; incumplimiento de compromisos ambientales; y expansión descontrolada de la estructura urbana y reducción del espacio público.



4.2.5 Problema 5. Desarticulación entre la planeación urbana, territorial y de movilidad en Aguascalientes, que genera un crecimiento disperso, desigual y dependiente del automóvil, limitando el acceso equitativo a oportunidades urbanas y reduciendo la calidad del entorno construido.

El modelo de crecimiento urbano presenta una brecha entre la planeación territorial y la gestión de la movilidad. Esto ha derivado en un patrón de expansión dispersa, desigualdad territorial y un abordaje metropolitano limitado. La ausencia de mecanismos efectivos de coordinación intermunicipal, sumada a la limitada incorporación de criterios de movilidad en los instrumentos de planeación, ha derivado en el desarrollo de infraestructura urbana para el automóvil, con altos costos sociales, económicos y ambientales.

La falta de estrategias de Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) ha hecho que diversos sectores de la población vivan en segregación socioespacial enfrentando barreras de accesibilidad a servicios, empleo y oportunidades. La Tabla 6 presenta una síntesis de las principales causas y efectos de esta desarticulación, identificando vacíos de gobernanza, planeación y financiamiento que obstaculizan la transición hacia un modelo de movilidad integrada, equitativa y sustentable.

TABLA 6. Desarticulación entre la planeación urbana, territorial y de movilidad

CAUSAS	EFFECTOS
PLANEACIÓN URBANA FRAGMENTADA Y SIN ENFOQUE DE MOVILIDAD	EXPANSIÓN DISPERSA Y DESIGUALDAD TERRITORIAL
● Falta de integración entre los instrumentos de planeación urbana, movilidad y ordenamiento territorial. ● Carencia de mecanismos de coordinación metropolitana entre los municipios del área conurbada. ● Planeación basada en usos suelo mono funcionales. ● Insuficiente incorporación de criterios de movilidad sostenible en planes parciales y programas de desarrollo urbano.	● Expansión urbana descontrolada con asentamientos alejados de los centros de empleo y servicios. ● Crecimiento desbalanceado entre municipios con brechas de acceso a infraestructura y transporte. ● Incremento de los desplazamientos largos y dependencia del automóvil para acceder a actividades y derechos básicos. ● Entornos poco caminables, sin inclusión ciclista y sin acceso equitativo al transporte.



AUSENCIA DE ESTRATEGIAS DE DESARROLLO ORIENTADO AL TRANSPORTE (DOT)

- Falta de coordinación en la implementación de políticas para densificar y diversificar los usos del suelo alrededor de ejes y estaciones de transporte.
- Normatividad débil y falta de incentivos financieros para promover vivienda y equipamientos cercanos a los sistemas de transporte.
- Falta de coordinación entre el sector público y privado en el diseño de proyectos DOT.
- Desaprovechamiento o subutilización de suelos en zonas centrales.

DÉBIL EQUIDAD TERRITORIAL Y ACCESIBILIDAD DIFERENCIAL

- Brecha en la provisión de infraestructura y servicios básicos entre zonas urbanas, periurbanas y rurales.
- Falta de criterios de accesibilidad universal en la planeación urbana.
- Carencia de mecanismos de financiamiento para infraestructura equitativa en barrios populares y zonas rurales.
- Limitada participación ciudadana y comunitaria en procesos de planeación.

MARCO INSTITUCIONAL Y NORMATIVO INSUFICIENT

- Falta de alineación entre los marcos normativos de desarrollo urbano, movilidad y medio ambiente-
- Escasa capacidad técnica y presupuestal en los gobiernos municipales.
- Limitada aplicación de instrumentos de gestión de los usos del suelo.
- Ausencia de monitoreo e indicadores que integren el ámbito urbano y la movilidad.

DESPLAZAMIENTOS INEFICIENTES Y REDUCCIÓN DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA, SOCIAL Y PEATONAL EN LOS ENTORNOS URBANOS VINCULADOS A LOS CORREDORES DE TRANSPORTE

- Baja rentabilidad del transporte público y limitada generación de actividad económica, social y peatonal en torno a los anillos viales de Aguascalientes, que funcionan principalmente como ejes de tránsito vehicular y no como corredores urbanos integradores.
- Desplazamientos prolongados entre zonas residenciales y polos de empleo en Aguascalientes y sus municipios metropolitanos, que incrementan los costos de movilidad, reducen la productividad y limitan el tiempo disponible para la vida familiar y comunitaria.
- Desarticulación entre inversión inmobiliaria y redes de movilidad con vacíos urbanos y desarrollos periféricos desconectados y sin servicios de transporte.
- Abandono y deterioro del paisaje urbano, pérdida de densidad y aumento de lotes baldíos o estacionamientos.

DESIGUALDAD EN EL ACCESO A OPORTUNIDADES URBANAS

- Desigualdad en el acceso al transporte público y a otros derechos básicos relacionados con él.
- Exclusión de personas con discapacidad, adultos mayores, niñas y niños en la movilidad cotidiana y segura.
- Persistencia de territorios desconectados y marginados del desarrollo urbano.
- Débil legitimidad social de los proyectos urbanos y escasa apropiación ciudadana de los espacios públicos.

GOBERNANZA METROPOLITANA DÉBIL Y BAJA CAPACIDAD INSTITUCIONAL PARA EJECUTAR PROYECTOS INTEGRADOS DE MOVILIDAD Y DESARROLLO URBANO

- Duplicidad de funciones y falta de coordinación institucional que retrasan la ejecución de proyectos integrales.
- Dificultad para implementar el proyecto de movilidad con la densificación y el crecimiento urbano de manera coordinada.
- Pérdida de oportunidades de financiamiento y de gestión del valor público a partir del desarrollo urbano.
- Falta de datos, indicadores y mecanismos de evaluación que limiten la toma de decisiones y la rendición de cuentas.

FUENTE: Elaboración propia

Es decir, Aguascalientes enfrenta un incremento de la desigualdad espacial que limita el acceso equitativo a servicios, oportunidades y espacios públicos. El costo elevado del transporte y los largos tiempos de desplazamiento reducen la calidad de vida de la población y acentúan la dependencia del automóvil. Paralelamente, el crecimiento acelerado de la mancha urbana, la expansión dispersa del territorio y la falta de integración entre usos de suelo y movilidad generan mayores emisiones contaminantes y una fragmentación del tejido urbano y social.

4.2.6 Problema 6: Ausencia de una política integral de logística urbana sostenible en Aguascalientes, que provoca distribución ineficiente de mercancías, congestión vial, contaminación y conflictos por el uso del espacio público.

El sistema de distribución urbana de mercancías en Aguascalientes es abordado de manera incipiente en el marco legal y en los procesos de planeación urbana. La operación desregulada incrementa la congestión, las ineficiencias operativas, los conflictos con otros modos de transporte, la saturación de vialidades principales y un bajo nivel de coordinación interinstitucional. La carencia de bahías de carga y descarga, zonas de consolidación, microhubs y corredores logísticos interconectados incrementa los tiempos, costos y emisiones asociados al transporte de mercancías. La Tabla 7 sintetiza las principales causas y efectos que explican la problemática actual del sistema logístico urbano y metropolitano, evidenciando la necesidad de establecer una política estatal de logística sostenible.

TABLA 7. Causas y efectos de la ausencia de una política integral de logística urbana sostenible

CAUSAS	EFFECTOS
PLANEACIÓN URBANA Y LOGÍSTICA DESARTICULADAS	SATURACIÓN DEL ESPACIO VIAL Y CONGESTIONAMIENTOS EN VÍAS PRINCIPALES, ZONAS COMERCIALES E INDUSTRIALES DE LA CIUDAD
● Falta de integración entre la planeación urbana, el transporte de carga y el ordenamiento territorial. ● Concentración de actividades logísticas sin infraestructura adecuada. ● Ausencia de zonas de consolidación logística en la periferia metropolitana.	● Saturación de vialidades con conflictos entre transporte de carga, tránsito local y peatones. ● Aumento del tráfico pesado en zonas residenciales y comerciales, afectando la seguridad vial y el confort urbano. ● Desplazamientos ineficientes y mayores costos de distribución por recorridos redundantes y vacíos logísticos.



- Falta de criterios técnicos y normativos estandarizados para determinar la ubicación óptima de zonas de carga, descarga y patios logísticos.

NORMATIVIDAD Y GESTIÓN INSTITUCIONAL INSUFICIENTE

- Ausencia de criterios para logística urbana e interurbana en el marco regulatorio actual.
- Falta de coordinación entre dependencias municipales y estatales responsables del control vial, del desarrollo económico y del medio ambiente.
- Ausencia de mecanismos de fiscalización y control de horarios y permisos de carga y descarga.
- Carencia de instrumentos para la planificación del transporte de mercancías.

INFRAESTRUCTURA URBANA Y TECNOLÓGICA INADECUADA

- Escasez de bahías de carga y descarga en zonas comerciales.
- Falta de infraestructura especializada para vehículos eléctricos, microhubs o puntos de consolidación de carga.
- Conectividad ineficiente e insuficiente entre zonas industriales, corredores logísticos y centros de consumo.
- Bajo aprovechamiento de tecnologías digitales para la gestión del transporte y la trazabilidad.

CULTURA EMPRESARIAL Y CIUDADANA LIMITADA EN SOSTENIBILIDAD

- Desconocimiento empresarial sobre prácticas de logística sostenible y economía circular.
- Preferencia por vehículos particulares de carga ligera en lugar de servicios logísticos profesionales.
- Falta de incentivos para la adopción de tecnologías limpias para la distribución de mercancías.
- Escasa sensibilidad ciudadana sobre el impacto del transporte de mercancías.

- Ocupación desordenada del espacio público para maniobras de carga, afectando la fluidez del tránsito y el entorno urbano.

OPERACIÓN DESREGULADA Y BAJA EFICIENCIA DEL SISTEMA LOGÍSTICO

- Operación desordenada de vehículos de reparto y carga ligera en horarios pico y zonas de alta densidad peatonal.
- Acciones fragmentadas que reducen la efectividad y la gestión logística.
- Invasión del espacio público, estacionamiento indebido y mayores riesgos de accidentes.
- Falta de datos para diseñar políticas públicas basadas en evidencias y tomar decisiones informadas.

INCREMENTO DE TIEMPOS, COSTOS Y EMISIONES POR CONCEPTO DE TRANSPORTE Y DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS

- Maniobras peligrosas y bloqueo de carriles de circulación.
- Dificultad para adoptar tecnologías limpias y modelos de logística de distribución urbana más sostenibles.
- Incremento en los tiempos de traslado y los costos de operación logística.
- Pérdida de eficiencia operativa, mayores emisiones y baja competitividad de las empresas locales.

ESCALA ADOPCIÓN DE MODELOS COLABORATIVOS Y TECNOLOGÍAS LIMPIAS

- Baja implementación de estrategias de distribución compartida o uso eficiente de flotas.
- Mayor número de unidades de transporte de carga y aumento de la congestión.
- Presencia de unidades altamente contaminantes y obsoletas.
- Conflictos con otros usuarios del viario urbano y bajo nivel de corresponsabilidad social.

FUENTE: Elaboración propia

Esta desarticulación entre la planeación urbana y la logística de mercancías en Aguascalientes genera problemas de gobernanza, sostenibilidad y competitividad urbana. La ausencia de una política de logística sostenible, sumada a un marco normativo incipiente y a la escasa coordinación metropolitana, genera conflictos operativos que impactan de manera

directa en la eficiencia económica del territorio, incrementan los costos logísticos y limitan la atracción de inversiones vinculadas a este sector.

4.2.7 Problema 7. Fragmentación institucional y tecnológica en la gestión de la movilidad metropolitana, lo que limita la interoperabilidad de los sistemas de transporte, la eficiencia operativa y la capacidad para tomar decisiones basadas en evidencia en Aguascalientes.

La fragmentación institucional, la falta de interoperabilidad tecnológica y la limitada gestión basada en evidencia se traducen en desafíos estructurales para el Estado. Actualmente, los sistemas de transporte público, tránsito, seguridad vial y planeación urbana operan de manera aislada y con muy poca coordinación técnica y operativa entre los niveles de gobierno. Esto se traduce en ineficiencias operativas, duplicidad de esfuerzos y baja eficiencia en la ejecución, dificultando su avance.

Asimismo, la ausencia de datos abiertos actualizados, un marco de gobernanza digital y mecanismos de participación multisectoriales impiden aprovechar el potencial de las tecnologías implementadas y limitan la legitimidad de las decisiones públicas. La Tabla 8 presenta las principales causas y efectos que obstaculizan la consolidación de un sistema integrado de movilidad que cumpla con los preceptos del derecho que el marco legal otorga a las personas habitantes de la entidad.



Tabla 8. Causas y efectos de la fragmentación institucional y tecnológica en la gestión de la movilidad

CAUSAS	EFFECTOS
FALTA DE INTEGRACIÓN TECNOLÓGICA Y DE INTEROPERABILIDAD ENTRE SISTEMAS DE MOVILIDAD	INEFICIENCIA OPERATIVA Y DESARTICULACIÓN FUNCIONAL DEL SISTEMA DE MOVILIDAD.
• Sistemas de transporte público, tráfico y seguridad vial operan con software y bases de datos inconexas, sin estándares de interoperabilidad. • Ausencia de un marco estatal de gobernanza digital en movilidad que defina protocolos de intercambio de datos. • Escasa adopción de plataformas inteligentes (ITS, big data, IoT) por falta de inversión o actualización tecnológica. • Falta de conectividad y compatibilidad entre los sistemas municipales de Aguascalientes, Jesús María y San Francisco de los Romo.	• Descoordinación operativa entre dependencias y pérdida de eficiencia en la gestión del transporte y la seguridad vial. • Duplicidad de registros, rezagos en la información y falta de trazabilidad de los proyectos metropolitanos. • Baja capacidad de respuesta ante incidentes o contingencias viales, con impactos en tiempos de traslado y seguridad. • Pérdida de confianza ciudadana en los servicios públicos de movilidad por falta de información confiable y en tiempo real
ESCASA ANALÍTICA DE DATOS Y DÉBIL GESTIÓN BASADA EN EVIDENCIA	PLANEACIÓN REACTIVA Y TOMA DE DECISIONES POCO INFORMADA
• Carencia de infraestructura de datos abiertos y plataformas analíticas interoperables. • Falta de metodologías estandarizadas para recopilar, validar y publicar información de movilidad. • Poca capacitación del personal en analítica geoespacial y modelado de datos. • Desconexión entre academia, sector público y privado en la producción y uso de datos.	• Planeación reactiva sin indicadores que permitan priorizar proyectos de alto impacto. • Dificultad para evaluar la efectividad de las políticas de transporte, seguridad vial y sostenibilidad. • Baja transparencia en la gestión pública y poca rendición de cuentas hacia la ciudadanía. • Oportunidades desaprovechadas para innovación, investigación aplicada y atracción de financiamiento basado en evidencia.
GOBERNANZA INSTITUCIONAL FRAGMENTADA Y FALTA DE COORDINACIÓN METROPOLITANA	DESARTICULACIÓN TERRITORIAL Y BAJA EFECTIVIDAD DE LAS POLÍTICAS METROPOLITANAS
• Falta de un marco legal o reglamentario para la gestión de la movilidad metropolitana. • Competencia política y presupuestal entre los municipios que conforman la zona metropolitana. • Debilidad de los órganos de planeación metropolitana (IMEPLAN, COCAMM) para coordinar políticas integrales. • Limitada articulación entre la planeación urbana, la movilidad y el medio ambiente.	• Proyectos inconexos y duplicados, sin continuidad ni coherencia territorial. • Ineficiencia en el uso de los recursos públicos y retrasos en la ejecución de obras prioritarias. • Desigualdad en la provisión de servicios e infraestructura entre municipios metropolitanos. • Dificultad para avanzar hacia una visión unificada de desarrollo metropolitano sostenible.



LIMITADA GOBERNANZA COLABORATIVA Y BAJA PARTICIPACIÓN DE ACTORES CLAVE	DÉBIL LEGITIMIDAD SOCIAL Y PÉRDIDA DE INNOVACIÓN PÚBLICA
• Escasa institucionalización de consejos ciudadanos o mesas técnicas intersectoriales. • Falta de incentivos para la colaboración entre gobierno, empresas, universidades y sociedad civil. • Poca transparencia en los procesos de licitación y evaluación de proyectos. • Ausencia de mecanismos digitales de participación y monitoreo ciudadano.	• Desconfianza social y limitada legitimidad de las decisiones públicas. • Escasa corresponsabilidad de la ciudadanía y los sectores privados en la gestión de la movilidad. • Falta de innovación por ausencia de alianzas estratégicas público-privadas o académicas. • Resistencia social a nuevas políticas de movilidad por falta de información y diálogo.
CAPACIDADES INSTITUCIONALES Y RECURSOS TÉCNICOS INSUFICIENTES	REZAGO TECNOLÓGICO Y BAJA SOSTENIBILIDAD DE LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD
• Déficit de personal especializado en gestión de datos, planeación y tecnología aplicada a la movilidad. • Alta rotación de personal técnico y falta de continuidad institucional. • Presupuestos limitados y dispersos entre dependencias. • Falta de programas de capacitación continua y certificaciones profesionales.	• Rezago tecnológico y dependencia de consultorías externas. • Falta de continuidad en políticas públicas y pérdida de conocimiento institucional. • Escasa capacidad para ejecutar proyectos de movilidad inteligente o captar financiamiento internacional. • Lentitud en la adopción de innovaciones que mejoren la eficiencia operativa y la sostenibilidad.

FUENTE: Elaboración propia

Estos hallazgos evidencian que la falta de interoperabilidad y coordinación metropolitana y estatal representa un problema técnico y un déficit estructural para la gobernanza y la capacidad de las instituciones. La desconexión tecnológica, la débil cultura de gestión basada en datos y la ausencia de marcos regulatorios observables perpetúan la fragmentación de la movilidad e impactan de manera directa la eficiencia operativa, la equidad territorial y la sostenibilidad ambiental.

Esto exige una transformación profunda del modelo de gestión de la movilidad para aprovechar las tecnologías en la coordinación de la planeación y en la ejecución de los planes; avanzar en la co-creación de soluciones y en la corresponsabilidad de las acciones; y en el garante de un sistema de movilidad más eficiente, transparente y centrado en la persona. Sin embargo, esto no debe entenderse sólo como un tema de modernización tecnológica, sino como una reforma estructural al modelo de gestión pública.



5. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LARGO PLAZO

MOVILIDAD 2050



5.1 Visión Movilidad 2050

En el año 2050, Aguascalientes se consolida como un estado accesible, innovador e inclusivo, donde la persona es el centro de todas las decisiones de movilidad. Sus áreas urbanas cuentan con un diseño integral de calles completas, seguras y caminables, que fomenta la convivencia, la salud, la seguridad y la equidad. El sistema de transporte público es de excelencia mundial, confiable, eficiente y asequible, conectado de manera armónica con el desarrollo urbano y rural, y plenamente alineado con la pirámide de movilidad, que prioriza a peatones, ciclistas y transporte colectivo.

Aguascalientes ha alcanzado la visión cero, logrando que no existan muertes por incidentes viales. Se ha reducido de manera sostenida la dependencia del automóvil particular y con ello las emisiones contaminantes, gracias a tecnologías limpias y modelos de movilidad compartida. La movilidad también es circular y sostenible: se implementan prácticas de reciclaje, reutilización y disposición responsable de residuos derivados de la infraestructura y los sistemas de transporte. En este futuro, cada viaje es una experiencia segura, digna y sostenible, y la movilidad se convierte en un motor de bienestar, competitividad y calidad de vida para todas las personas.

5.2 Visión ciudadana

En 2050, Aguascalientes es un estado donde moverse es fácil, seguro y agradable. Las personas pueden caminar o usar bicicleta en calles bien cuidadas, sombreadas y conectadas. El transporte público es confiable, cómodo y llega a todas las zonas urbanas y rurales. Hay menos contaminación, menos tráfico y más espacios para convivir. Los camiones de carga

operan en horarios y lugares adecuados, sin afectar la vida diaria. La tecnología ayuda a que el tráfico sea más ordenado y a que la información esté disponible en tiempo real. La movilidad está pensada para todas las personas: niñas, niños, jóvenes, adultos mayores, personas con discapacidad y quienes viven en el campo o la ciudad. Aguascalientes es un lugar donde cada viaje es una experiencia segura, humana y sostenible.

5.3 Objetivos estratégicos

Eje 1: Movilidad Segura y Seguridad Vial

Consolidar a Aguascalientes como un referente nacional e internacional en movilidad segura y sostenible, mediante el desarrollo e implementación de una estrategia integral de seguridad vial basada en los principios de Visión Cero y Sistema Seguros que articule infraestructura vial segura, regulación efectiva, educación y cultura vial, tecnología de gestión del tránsito y mecanismos permanentes de monitoreo y evaluación, con énfasis en los usuarios más vulnerables y en concordancia con la pirámide de la movilidad establecida en la ley.

Para 2050 y tomando como base de referencia las estadísticas de 2025 se propone:

- Reducir en 80% el número total de siniestros viales.
- Lograr una reducción del 100% de las muertes y lesiones graves por hechos de tránsito.
- Alcanzar una reducción del 50% de siniestros con participación de motocicletas y vehículos de carga para 2040.
- Disminuir en 70% las víctimas vulnerables para 2040.
- Dotar de infraestructura vial segura el 100% de las zonas urbanas, escolares y hospitalarias.
- Reconvertir todos los cruceros y corredores críticos en intersecciones seguras bajo principios de Calles Completas.
- Aplicar auditorías de seguridad vial en el 100% de los proyectos carreteros y urbanos del estado



- Implementar sistemas inteligentes de transporte (ITS) y centros de control y monitoreo en el 100% de las vialidades críticas.
- Contar con un Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial y Seguridad Vial interoperable con sistemas nacionales y municipales.
- Integrar una plataforma estatal de datos abiertos sobre siniestros, usuarios y factores de riesgo.
- Implementar programas permanentes de educación y cultura vial en todos los niveles educativos.
- Certificar al 100% de los conductores profesionales en seguridad vial y conducción segura.
- Establecer controles automatizados de velocidad, alcohol y distracciones en las principales vías urbanas y carreteras.

Eje 2: Transporte Eficiente y Accesible

Transformar el sistema de transporte público de Aguascalientes en un modelo multimodal confiable, eficiente, accesible, sostenible e inteligente que integre los servicios urbanos e interurbanos mediante un buen diseño de rutas, la modernización de unidades, la adopción de tecnologías de gestión inteligente, un sistema de pago electrónico unificado y la cobertura total y equitativa del territorio estatal.

Las metas estratégicas para 2050 tomando 2025 como línea base son:

- Alcanzar una cobertura total (100%) de transporte público en zonas urbanas y al menos un 80% en zonas rurales.
- Garantizar que al menos el 90% de la población tenga acceso a una parada de transporte público a menos de 10 minutos caminando.
- Reducir los tiempos promedio de espera a menos de media hora y los tiempos de viaje en un 40%.
- Garantizar que el 100% de las unidades sean accesibles, seguras y de bajas o cero emisiones.



- Implementar carriles preferenciales o corredores exclusivos en todos los ejes metropolitanos estratégicos.
- Integrar todos los modos de transporte bajo un sistema unificado de movilidad.
- Implementar un sistema de pago electrónico interoperable en todos los servicios de transporte público y movilidad compartida.
- Incrementar en 200% la demanda del transporte público urbano e interurbano.
- Lograr una renovación total de la flota con unidades eléctricas o híbridas.
- Aumentar en 50% la eficiencia energética del sistema y reducir en 60% las emisiones de GEI del sector transporte público.

Eje 3: Movilidad Activa y Espacio Público

Reconfigurar el espacio urbano e interurbano del Estado para garantizar una movilidad activa segura, accesible y confortable, con infraestructura conectada, incluyente y sostenible que priorice al peatón y al ciclista, mejore el espacio público y fomente la movilidad no motorizada y el uso del espacio público en condiciones de bienestar y habitabilidad.

Metas estratégicas 2050 sobre la base estadística 2025:

- Reducir en 50% los siniestros viales que involucren peatones y ciclistas.
- Alcanzar Visión Cero, es decir, eliminar las muertes y lesiones graves de usuarios vulnerables de las vialidades de las áreas urbanas de la entidad.
- Garantizar que 100% de las banquetas cumplan con los estándares de accesibilidad universal, confort térmico y seguridad vial.
- Construir y mantener una red ciclista continua, segura y conectada que enlace los principales corredores metropolitanos, zonas escolares y centros de empleo.
- Integrar infraestructura peatonal y ciclista interurbana de primer nivel que conecte todos los municipios metropolitanos y rurales.
- Triplicar los viajes a pie y en bicicleta en la Zona Metropolitana y en zonas rurales.
- Recuperar al menos el 25% del espacio vial urbano destinado al automóvil para usos peatonales, ciclistas y comunitarios.



- Incorporar criterios de movilidad activa y seguridad vial en 100% de los proyectos urbanos y carreteros del estado.
- Recuperar al menos 100 espacios públicos de la entidad como áreas seguras, sombreadas y activas, especialmente en zonas de alta densidad.
- Implementar programas permanentes de educación y cultura vial en todos los municipios.
- Aumentar en 70% la percepción ciudadana de seguridad y bienestar en el espacio público.

Eje 4: Vehículos Motorizados y Estacionamientos

Transformar el modelo de movilidad motorizada de Aguascalientes hacia un sistema urbano y territorial equilibrado, mediante políticas integrales de gestión de la demanda, optimización del estacionamiento, promoción de vehículos de bajas emisiones y fomento de la movilidad compartida para reducir la dependencia del automóvil privado, mejorar la calidad del aire, recuperar el espacio público y garantizar que el uso de los vehículos motorizados contribuya al bienestar, la seguridad vial y la sostenibilidad ambiental.

Metas estratégicas 2050 sobre la línea base 2025:

- Reducir en 30% el uso del automóvil privado en la Zona Metropolitana de Aguascalientes
- Alcanzar un reparto modal máximo del 35% para viajes en automóvil particular a nivel estatal, favoreciendo transporte público y la movilidad activa.
- Duplicar los viajes en modalidades compartidas.
- Reducir en 40% las emisiones de gases contaminantes y GEI del parque vehicular.
- Alcanzar un parque vehicular 100% verificado y conforme a la normativa ambiental y de seguridad vial.
- Lograr que al menos 50% del parque vehicular particular y el 100% del transporte público y de carga sean de bajas o cero emisiones.



- Reducir en 50% los cajones de estacionamiento en nuevos desarrollos urbanos mediante la adopción de normas de máximos y no de mínimos, conforme a la actualización de los reglamentos municipales de construcción y desarrollo urbano.
- Recuperar al menos el 20% del espacio vial ocupado por estacionamiento en vía pública para usos peatonales, ciclistas y verdes antes de 2040.
- Establecer políticas de tarificación y gestión inteligente del estacionamiento en las zonas centrales y de alta demanda de la Zona Metropolitana para 2035.
- Establecer zonas de bajas emisiones (ZBE) en el 100% de las áreas urbanas sensibles como centros históricos, zonas escolares, hospitalarias y comerciales.
- Implementar un sistema de monitoreo ambiental y de emisiones vehiculares en tiempo real, vinculado a la gestión metropolitana del aire para 2035.
- Reducir en 60% los niveles de ruido vehicular promedio en zonas urbanas de alta densidad.
- Actualizar los marcos normativos estatales y municipales para incorporar criterios de gestión de la demanda, tarificación vial y zonas de acceso restringido antes de 2030.
- Implementar incentivos fiscales, económicos y normativos para la adquisición de vehículos eléctricos, híbridos o compartidos, alcanzando al menos 20% del parque vehicular eléctrico para 2050.
- Habilitar el Fondo Estatal de Movilidad para canalizar ingresos derivados del cobro por estacionamiento, verificación y uso intensivo de vías hacia proyectos de transporte público y movilidad activa.

Eje 5: Ordenamiento Territorial y Mejora del Paisaje Urbano

Consolidar un modelo de desarrollo urbano y territorial integrado, en el que la movilidad actúe como un catalizador de bienestar social y económico, mediante la promoción del Desarrollo Orientado al Transporte (DOT), densidad equilibrada, usos de suelo mixtos y conectividad equitativa entre zonas urbanas, rurales y periurbanas.

Metas estratégicas 2050 tomando como línea base las estadísticas y condiciones 2025:



- Incorporar principios de Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) en al menos 80% de los nuevos desarrollos urbanos y proyectos de renovación urbana.
- Integrar criterios DOT en 100% de los instrumentos de planeación territorial y urbana para 2035.
- Desarrollar corredores de densificación mixta y sostenible en torno a ejes de transporte público y nodos intermodales, cubriendo al menos 60% del territorio urbano consolidado para 2040.
- Recuperar y rehabilitar el 100% de los espacios públicos degradados en zonas metropolitanas y cabeceras municipales.
- Alcanzar una cobertura de espacio público de al menos 10 m² por habitante, conforme a estándares internacionales de habitabilidad urbana.
- Reducir en 50% el cableado aéreo y la publicidad exterior invasiva para 2040, y eliminarlos totalmente para 2050, promoviendo el soterramiento de infraestructura y la armonización visual.
- Descentralizar al menos el 20% de los servicios públicos, equipamientos y empleos hacia zonas periféricas, rurales o de transición metropolitana para 2040.
- Desarrollar polos de bienestar rural-urbano en los 11 municipios, con conectividad garantizada al transporte público y digital para 2035.
- Reducir en 30% los desplazamientos obligados de larga distancia (>10 km) por acceso desigual a servicios para 2050.
- Asegurar que 100% de las localidades rurales con más de 2,500 habitantes cuenten con infraestructura vial segura y acceso a transporte interurbano para 2050.
- Incrementar en 30% la superficie arbolada y verde en vialidades y camellones para 2050, con especies nativas y resilientes al cambio climático.
- Incorporar corredores verdes y de biodiversidad en los principales ejes viales metropolitanos, garantizando una conectividad ecológica del 70% del territorio urbano consolidado para 2050.
- Establecer normas de eficiencia energética y gestión de residuos de construcción en el 100% de los proyectos de infraestructura vial y urbana para 2030.
- Promover barrios de bajas emisiones y carbono neutro en al menos tres municipios antes de 2040.



Eje 6: Distribución de Mercancías Sostenible

Convertir a Aguascalientes en un referente nacional en logística inteligente y sostenible, integrando la primera y última milla con la red ferroviaria y la carretera para garantizar una distribución segura, eficiente y baja en emisiones, que impulse la competitividad económica y la seguridad vial de la entidad.

Metas estratégicas 2050, con base en la línea base 2025

- Reducir en 30% la congestión vial causada por operaciones logísticas urbanas de carga y descarga en zonas comerciales e industriales.
- Optimizar los flujos de transporte de mercancías mediante corredores logísticos preferenciales y horarios escalonados de distribución para 2040.
- Implementar sistemas inteligentes de gestión logística urbana (UILS) para el monitoreo en tiempo real del tránsito de carga en la zona metropolitana antes de 2035.
- Garantizar que el 100% de los vehículos de reparto cumplan con normas de emisiones, seguridad y tamaño antes de 2040.
- Alcanzar un parque vehicular de carga ligera 60% eléctrico o híbrido para 2050.
- Reducir en 40% las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) del transporte de mercancías urbano e interurbano.
- Implementar un sistema estatal de monitoreo ambiental y energético del transporte de carga.
- Instalar bahías inteligentes de carga y descarga con sensores, control horario y monitoreo en al menos 80% de las zonas comerciales y de alta demanda urbana.
- Desarrollar microhubs logísticos y lockers de distribución urbana en los municipios metropolitanos para 2040, priorizando centros históricos y áreas de alta densidad comercial.
- Consolidar zonas logísticas metropolitanas en la periferia norte y sur de Aguascalientes con conexión directa al ferrocarril y autopistas nacionales antes de 2040.
- Incorporar infraestructura para vehículos eléctricos y estaciones de carga en el 100% de los corredores logísticos prioritarios para 2040.



- Desarrollar e implementar el Plan Estatal de Distribución Urbana de Mercancías (PEDUM) en el corto plazo (2025–2030), en coordinación con municipios, cámaras empresariales y el sector de transporte.
- Actualizar los marcos normativos estatal y municipal para incluir criterios de logística urbana sostenible, límites de horario, peso y dimensiones de carga antes de 2035.
- Crear un Observatorio Estatal de Logística Sostenible, interoperable con la Red Nacional de Seguridad Vial y el Observatorio Metropolitano de Movilidad para 2030.
- Consolidar un Clúster Logístico Sostenible de Aguascalientes (CLSA) que articule empresas, universidades, gobierno y sociedad civil para fomentar innovación y eficiencia.
- Incentivar la incorporación de tecnologías de trazabilidad en empresas del sector logístico, con énfasis en las de distribución urbana de mercancías.

Eje 7: Gobernanza, Innovación y Datos

Fortalecer la interoperabilidad de los sistemas de movilidad, la gestión basada en evidencia y la coordinación metropolitana en el estado de Aguascalientes, mediante la integración tecnológica, la analítica de datos y la gobernanza colaborativa, para mejorar la seguridad vial, la eficiencia operativa y la sostenibilidad urbana.

A continuación, se presentan las metas 2050, las cuales toman como línea base los resultados obtenidos en el 2025:

- Lograr la interoperabilidad total de los sistemas estatales y municipales de movilidad, tránsito, transporte y seguridad vial para 2040, bajo un marco técnico común de datos abiertos y estándares de intercambio.
- Integrar el 100% de los sistemas de transporte público, tráfico y gestión de estacionamientos en una plataforma única de gestión inteligente.
- Desarrollar una Arquitectura Digital Estatal de Movilidad (ADEM) que unifique catálogos, bases de datos y protocolos de comunicación entre dependencias y municipios.
- Digitalizar el 100% de los trámites y servicios de movilidad (e.g., licencias, permisos, concesiones, sanciones y verificaciones).



- Consolidar un Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial y Seguridad Vial interoperable con los observatorios nacional y metropolitanos.
- Implementar un sistema de analítica avanzada e inteligencia artificial para el monitoreo de flujos de movilidad, incidentes viales y desempeño del transporte público.
- Publicar reportes trimestrales de desempeño y datos abiertos de movilidad, incluyendo indicadores de congestión, siniestralidad, emisiones y satisfacción ciudadana a partir de 2027.
- Capacitar al 100% del personal técnico en gestión de datos geoespaciales, analítica predictiva y evaluación de políticas públicas antes de 2040.
- Formalizar un Sistema Estatal de Coordinación Metropolitana de Movilidad que articule los municipios de Aguascalientes, Jesús María y San Francisco de los Romo.
- Garantizar la participación de todos los municipios en la planeación y operación del transporte interurbano y regional a través de mecanismos digitales de gestión compartida.
- Alinear el 100% de los reglamentos y planes municipales de movilidad y tránsito con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, Ley de Movilidad del Estado y el Plan Sectorial de Movilidad del Consejo Aguascalientes.
- Implementar una Plataforma Estatal de Datos Abiertos de Movilidad interoperable con los portales nacionales.
- Asegurar que el 100% de los proyectos de movilidad financiados con recursos públicos cuenten con monitoreo ciudadano digital y tableros públicos de desempeño.
- Consolidar el Observatorio Ciudadano de Movilidad y Seguridad Vial como órgano de seguimiento permanente del sistema de datos, con participación técnica, académica y social para 2030.
- Incorporar mecanismos digitales de participación y consulta pública en 100% de los planes y proyectos de movilidad a partir de 2040.
- Habilitar el Fondo Estatal de Movilidad antes de 2030 para financiar estudios, proyectos y programas relacionados con la movilidad.
- Lograr que el 25% del presupuesto de movilidad estatal esté orientado a innovación tecnológica y sistemas inteligentes de transporte (ITS) para 2045.



6. ESTRATEGIAS Y LINEAS DE ACCIÓN A LARGO PLAZO

MOVILIDAD 2050



EJE 1: Movilidad Segura y Seguridad Vial

Objetivo estratégico

Consolidar a Aguascalientes como un referente nacional e internacional en movilidad segura y sostenible, mediante el desarrollo e implementación de una estrategia integral de seguridad vial basada en los principios de Visión Cero y Sistema Seguros que articule infraestructura vial segura, regulación efectiva, educación y cultura vial, tecnología de gestión del tránsito y mecanismos permanentes de monitoreo y evaluación, con énfasis en los usuarios más vulnerables y en concordancia con la pirámide de la movilidad establecida en la ley.

La Tabla 9 organiza las estrategias de seguridad vial del Estado de Aguascalientes según su nivel de impacto esperado en la reducción de siniestros, la protección de usuarios vulnerables y la transformación estructural del sistema de movilidad. Las acciones de alto impacto representan intervenciones decisivas y de alcance sistémico, capaces de modificar de manera profunda el diseño, la operación y la regulación de las vialidades. Las estrategias de impacto medio complementan este esfuerzo mediante ajustes normativos, institucionales y operativos que fortalecen la capacidad de implementación, supervisión y evaluación.

Finalmente, las acciones de bajo impacto contribuyen a consolidar una cultura de seguridad y responsabilidad vial, reforzando comportamientos seguros y promoviendo innovaciones de menor escala. En conjunto, estas medidas conforman una hoja de ruta integral alineada con los principios de Visión Cero y Sistemas Seguros, orientada a salvar vidas y construir un entorno de movilidad más seguro, humano y sostenible para todas las personas.



TABLA 9. Estrategias de seguridad vial según su nivel de impacto

NIVEL DE IMPACTO	ESTRATEGIAS
Alto	● Adoptar y operacionalizar el enfoque Visión Cero y Sistemas Seguros en todo el sistema vial del estado, integrándolo en la planeación urbana, la movilidad y la infraestructura. ● Reconvertir los cruceros y corredores críticos en intersecciones seguras bajo principios de Calles Completas, priorizando peatones, ciclistas y transporte público. ● Implementar el programa de “Cámaras Salvavidas” con control automatizado de velocidad, semáforos inteligentes y monitoreo de distracciones y alcohol. ● Establecer Zonas 30 en áreas urbanas y Zonas 5 km/h en entornos escolares y hospitalarios, con rediseño geométrico de calles y cruces. ● Sustituir topes por estrategias integrales de pacificación del tráfico, como estrechamientos, chicanas, pavimento texturizado y control adaptativo de semáforos. ● Eliminar el flujo vehicular continuo en avenidas urbanas y establecer control de velocidad por diseño (no solo por sanción). ● Implementar el seguro obligatorio vehicular y la verificación de aptitudes de conducción, integrando licencias digitales con registro nacional. ● Instalar sistemas inteligentes de transporte (ITS) y centros de monitoreo y control de tránsito en el 100% de las vialidades críticas para 2040. ● Desarrollar infraestructura segura para todos los modos de movilidad (peatonal, ciclista, transporte público y de carga), con auditorías de seguridad vial obligatorias. ● Crear el Programa Integral Estatal y Municipal de Seguridad Vial, con metas anuales y lineamientos de acción basados en evidencia. ● Fortalecer el Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial y Seguridad Vial, interoperable con el Sistema Nacional, para consolidar bases de datos, reportes de siniestralidad y tableros abiertos. ● Incrementar los requisitos para la obtención y renovación de licencias de conducir, incorporando pruebas teóricas, prácticas, psicofísicas y de conciencia vial. ● Sustituir puentes peatonales por cruces a nivel seguros, con prioridad de accesibilidad universal.
Mediano	● Implementar auditorías de seguridad vial obligatorias en el 100% de proyectos viales, urbanos y carreteros. ● Establecer un sistema estatal de registro y certificación de conductores profesionales, con enfoque de conducción segura y prevención de siniestros. ● Rediseñar los corredores de alta siniestralidad y las vías de conexión intermunicipal, incorporando infraestructura segregada para ciclistas y peatones. ● Incluir la seguridad vial como eje transversal en los planes de ordenamiento urbano y territorial, con criterios de diseño seguro en el Manual de Calles del Estado. ● Incorporar programas de gestión de velocidad y seguridad laboral vial en empresas, flotillas y servicios públicos. ● Prohibir el uso de camionetas pick-up para transporte de personas y reforzar sanciones por transporte inseguro.
Bajo	● Establecer programas de incentivo fiscal y distintivos de seguridad vial para empresas con certificación de conducción segura. ● Fomentar la movilidad activa segura mediante campañas públicas y eventos de corresponsabilidad vial. ● Promover la adopción de tecnologías de asistencia avanzada al conductor (ADAS) en vehículos oficiales y de transporte público.

FUENTE: Elaboración propia



La Tabla 10 presenta la hoja de ruta para la construcción de un sistema de movilidad y seguridad vial alineado con Visión Cero, estructurando las líneas de acción según su horizonte de implementación. El corto plazo busca sentar las bases institucionales, normativas y tecnológicas que permitan una gestión moderna, transparente y basada en evidencia.

El mediano plazo consolida la infraestructura, los sistemas inteligentes y los mecanismos operativos necesarios para transformar el diseño y la operación de las vialidades. Finalmente, el largo plazo representa la maduración del sistema seguro, donde la infraestructura, la cultura vial, la tecnología y la gobernanza permiten alcanzar reducciones sostenidas en siniestros hasta lograr cero muertes en hechos de tránsito. Este esquema temporal busca la implementación progresiva, escalable y realista de las transformaciones requeridas.

TABLA 10. Líneas de acción para la consolidación de la movilidad segura y seguridad vial

HORIZONTE TEMPORAL	LÍNEA DE ACCIÓN	CORRESPONSABILIDAD
Corto plazo (2026 - 2030)	Elaborar e implementar la Estrategia Estatal de Seguridad Vial 2030 con base en Visión Cero y Sistema Seguro	Gobierno Federal, Gobierno Estatal y Gobiernos Municipales
	Consolidar el Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial y Seguridad Vial, interoperable con sistemas nacionales	Gobierno Federal, Gobierno Estatal, Sociedad Civil Organizada y Consejo Aguascalientes
	Realizar una encuesta de percepción ciudadana de movilidad y espacio público	Gobierno Estatal, Municipios, Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial y academia.
	Realizar un estudio de costo-beneficio social de la Seguridad Vial	Gobierno del Estado, Consejo Aguascalientes, Observatorios de Movilidad y Seguridad Vial y Academia.
	Incorporar el Sistema Seguro y la Visión Cero en la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Aguascalientes.	Congreso del Estado, Gobierno Estatal y Sociedad Civil.
	Reformar reglamentos de movilidad y seguridad vial para regular las velocidades máximas	Gobiernos municipales y Sociedad Civil.
	Instalar el primer Centro Estatal de Control y Monitoreo de Tránsito con sistemas ITS	Gobierno Estatal
	Iniciar el Programa de Auditorías de Seguridad Vial en proyectos urbanos y carreteros	Gobierno Estatal, Sociedad Civil Organizada, Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial y Observatorio Estatal de Lesiones
	Poner en marcha el Programa de Educación y Cultura Vial Permanente en todos los niveles educativos	Gobierno Estatal y Gobiernos Municipales



HORIZONTE TEMPORAL	LÍNEA DE ACCIÓN	CORRESPONSABILIDAD
Mediano plazo (2031 - 2040)	Diseñar y aplicar el Plan de Zonas 30 y Zonas Escolares Seguras en Aguascalientes, Jesús María y San Francisco de los Romo	Gobierno Estatal y Municipios de la Zona Metropolitana
	Implementar el seguro obligatorio de responsabilidad civil vehicular	Gobierno Estatal (Secretaría de Finanzas) y Sector Privado (aseguradoras)
	Publicar el reporte mensual de KPI de siniestralidad vial con datos abiertos	Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales, Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial y Consejo Aguascalientes
	Consolidar el Sistema Estatal de Monitoreo Vial Inteligente (SEM VIA) en el 100% de las vialidades críticas	Gobierno Federal, Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales, Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial y Consejo Aguascalientes
	Rediseñar intersecciones y corredores prioritarios bajo criterios de Calles Completas	Gobierno Estatal y Gobiernos Municipales
	Reemplazar el 100% de los topes por medidas efectivas de pacificación de tráfico	Gobierno Estatal y Gobiernos Municipales
	Implementar el Programa de Certificación de Conductores Profesionales en Seguridad Vial	Gobierno Estatal y Sector Privado (empresas de transporte y logística)
	Sustituir puentes peatonales por cruces seguros en zonas urbanas consolidadas	Gobierno Estatal y Gobiernos Municipales
	Integrar el componente de seguridad vial en los planes de movilidad, transporte y ordenamiento urbano	Gobierno Estatal y Gobiernos Municipales
	Implementar sistemas automatizados de control de velocidad, alcohol y distracciones	Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales y Gobierno Federal (marco legal y financiamiento)
Largo plazo (2041 - 2050)	Desarrollar el Plan Integral de Seguridad en Motocicletas y Vehículos de Carga	Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales, Sector Privado y Sociedad Civil Organizada
	Lograr una tasa cero de muertes por hechos de tránsito en todo el estado	Gobierno Federal, Gobierno Estatal y Gobiernos Municipales
	Reducir en al menos 80% los siniestros viales y eliminar muertes y lesiones graves	Gobierno Estatal y Gobiernos Municipales
	Dotar al 100% de las zonas urbanas, escolares y hospitalarias de infraestructura segura y accesible	Gobiernos Municipales con rectoría técnica del Gobierno Estatal
	Consolidar una red vial segura, inteligente y sostenible, monitoreada en tiempo real	Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales y Academia
	Mantener programas permanentes de evaluación, innovación y educación vial con actualización quinquenal	Gobierno Estatal, Sociedad Civil Organizada, Academia y Sector Privado

FUENTE: Elaboración propia

Los impactos esperados a partir de la implementación de las estrategias y líneas de acción aquí vertidas son los siguientes:

1. Reducción estructural de la siniestralidad y mejora sostenida de la seguridad vial.
2. Cambio cultural hacia la corresponsabilidad y el respeto entre modos de transporte.
3. Incremento de la confianza ciudadana en la movilidad urbana y el transporte público.
4. Cumplimiento progresivo del ODS 3.6 (seguridad vial) y del ODS 11 (ciudades sostenibles).
5. Posicionamiento de Aguascalientes como referente nacional e internacional en movilidad segura y sostenible.

EJE 2: Transporte Público Eficiente y Accesible

Objetivo estratégico

Transformar el sistema de transporte público de Aguascalientes en un modelo multimodal confiable, eficiente, accesible, sostenible e inteligente que integre los servicios urbanos e interurbanos mediante un buen diseño de rutas, la modernización de unidades, la adopción de tecnologías de gestión inteligente, un sistema de pago electrónico unificado y la cobertura total y equitativa del territorio estatal.

La Tabla 11 organiza las estrategias del Eje de Transporte Eficiente y Accesible conforme a su nivel de impacto en la transformación del sistema de movilidad estatal. Las estrategias de alto impacto corresponden a intervenciones estructurales que redefinen el modelo de transporte público, integrando infraestructura robusta, tecnología inteligente y un rediseño completo de rutas y servicios.

Las estrategias de impacto medio se orientan a consolidar la operación eficiente y la calidad del servicio mediante integración tarifaria, renovación de flota, capacitación y sistemas inteligentes. Finalmente, las estrategias de bajo impacto incluyen acciones tácticas, pilotos y

programas complementarios que fortalecen la experiencia del usuario, expanden la cobertura en zonas específicas y promueven la adopción progresiva del transporte público.

TABLA 11. Estrategias del Eje de Transporte Eficiente y Accesible

NIVEL DE IMPACTO	ESTRATEGIAS
Alto	● Actualizar e implementar el Plan Maestro de Movilidad y Transporte Público Estatal 2026–2050, con base en estudios de origen-destino, demanda real y crecimiento territorial. ● Integrar los servicios de transporte urbano, interurbano y suburbano bajo un Sistema Unificado de Movilidad (SUMA) con cobertura estatal. ● Construir corredores exclusivos y preferenciales para transporte público en ejes metropolitanos, industriales y escolares (BRT, trolebuses eléctricos, buses de alta capacidad). ● Implementar un sistema de pago electrónico interoperable y multimodal, válido para autobuses, transporte masivo, bici pública y transporte a demanda. ● Desarrollar Centros y Estaciones de Transferencia Modal (CETRAM) que integren transporte público, bici pública, estacionamientos disuasorios y movilidad activa. ● Modernizar la flota de transporte público con unidades eléctricas o híbridas, garantizando 100% accesibilidad universal, seguridad y bajas emisiones. ● Integrar aeropuerto, terminal de autobuses, zonas industriales y municipios conurbados al sistema de transporte metropolitano inteligente. ● Implementar transporte masivo para trabajadores de parques industriales y zonas logísticas, reduciendo viajes en vehículos particulares. ● Reorganizar las rutas del SITMA y el transporte intermunicipal, priorizando cobertura social, eficiencia energética y conectividad multimodal. ● Establecer el Programa Estatal de Paradas Seguras y Accesibles, con señalética, alumbrado, rampas y mobiliario urbano inclusivo. ● Implementar un tren suburbano y libramiento ferroviario.



NIVEL DE IMPACTO	ESTRATEGIAS
Mediano	● Implementar integración tarifaria y modal total, con un solo pago para combinar todos los modos de transporte que operan en la entidad. ● Integrar un Sistema Inteligente de Transporte que haga uso efectivo de la tecnología ● Establecer programas permanentes de capacitación y certificación de operadores en conducción segura, atención al usuario y eficiencia energética. ● Implementar un Programa de Renovación de Flota con Incentivos Fiscales, apoyando a concesionarios para migrar a unidades limpias y accesibles. ● Transformar terminales existentes en centros multimodales, con infraestructura ciclista, microbuses eléctricos y accesos peatonales seguros. ● Introducir prioridad semafórica para transporte público en vías principales y corredores con alta congestión. ● Crear un Observatorio Estatal de Desempeño del Transporte Público, con indicadores mensuales de calidad del servicio, puntualidad, tiempos y emisiones. ● Implementar el transporte escolar obligatorio y subsidiado en zonas de alta demanda estudiantil para reducir la congestión y mejorar la seguridad vial. ● Desarrollar campañas permanentes de comunicación social que posicionen el transporte público como la opción más eficiente, digna y sostenible. ● Integrar políticas de transporte con la planeación urbana y metropolitana, bajo el modelo de Desarrollo Orientado al Transporte (DOT). ● Pilotear microbuses eléctricos y transporte a demanda en zonas rurales, históricas y de baja densidad poblacional. ● Implementar servicios de transporte flexible o bajo demanda (Mobility on Demand) aprovechando las tecnologías digitales y optimizando el tránsito de vehículos en el viario urbano.
Bajo	● Integrar bici pública y micro movilidad eléctrica en nodos y estaciones del transporte público. ● Desarrollar programas de cultura del transporte público, respeto al conductor y cuidado del equipamiento. ● Implementar descuentos y promociones en horarios valle para incentivar la movilidad fuera de horas pico. ● Instalar puntos de información y asistencia al usuario en estaciones y CETRAMs. ● Implementar esquemas de transporte gratuito o con tarifa reducida en eventos masivos o durante emergencias ambientales.

FUENTE: Elaboración propia

La Tabla 12 organiza las líneas de acción del Eje de Transporte Eficiente y Accesible conforme a un horizonte temporal estratégico que permite avanzar de manera progresiva y ordenada hacia la transformación del sistema de movilidad en Aguascalientes. En el corto plazo se priorizan las bases institucionales, regulatorias y tecnológicas necesarias para modernizar el sistema, incluyendo la creación de capacidades, la implementación de instrumentos clave y el inicio de programas estructurales. El mediano plazo concentra la expansión de



infraestructura multimodal, la integración tarifaria y operativa, y la transición hacia flotas limpias. Finalmente, el largo plazo consolida la plena interoperabilidad, la cobertura total, la renovación completa de la flota y el logro de metas sustantivas de eficiencia, accesibilidad y sostenibilidad.

Tabla 12. Líneas de acción del Eje de Transporte Eficiente y Accesible

HORIZONTE TEMPORAL	LÍNEA DE ACCIÓN	CORRESPONSABILIDAD
Corto plazo (2026 - 2030)	Elaborar e implementar la Estrategia Estatal de Seguridad Vial 2030 con base en Visión Cero y Sistema Seguro	Gobierno Estatal (rectoría técnica), Gobierno Federal (alineación normativa y financiamiento), Gobiernos Municipales (implementación territorial)
	Realizar un estudio de origen-destino metropolitano y regional.	Gobierno Estatal, Municipios, Universidades, Centros Públicos de Investigación, Consejo Aguascalientes y Observatorios de Movilidad y Seguridad Vial.
	Crear el Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial, interoperable con sistemas nacionales	Gobierno Estatal, Gobierno Federal (interoperabilidad), Sociedad Civil Organizada, Academia
	Instalar el primer Centro Estatal de Control y Monitoreo de Tránsito con sistemas ITS	Gobierno Estatal (planeación, operación y mantenimiento), Gobierno Federal (recursos y estándares tecnológicos)
	Iniciar el Programa de Auditorías de Seguridad Vial en proyectos urbanos y carreteros	Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales, Sociedad Civil Organizada, Academia especializada
	Poner en marcha el Programa de Educación y Cultura Vial Permanente en todos los niveles educativos	Gobierno Estatal (Educación y Movilidad), Gobiernos Municipales, Sociedad Civil Organizada
	Diseñar y aplicar el Plan de Zonas 30 y Zonas Escolares Seguras	Gobierno Estatal (criterios técnicos), Gobiernos Municipales de la Zona Metropolitana (implementación y control)
	Implementar el seguro obligatorio de responsabilidad civil vehicular	Gobierno Estatal (Secretaría de Finanzas y Movilidad), Sector Privado (aseguradoras), Gobierno Federal (marco general)
Mediano plazo (2031 - 2040)	Publicar el reporte mensual de KPI de siniestralidad vial con datos abiertos	Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales, Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial, Sociedad Civil Organizada
	Ampliar la red de corredores eléctricos e intermodales	Gobierno Federal (financiamiento e infraestructura estratégica), Gobierno Estatal (planeación), Gobiernos Municipales (gestión local)
	Consolidar CETRAMs multimodales en nodos estratégicos	Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales, Sector Privado (operación y servicios complementarios)
	Implementar la integración tarifaria total entre modos urbanos, suburbanos y rurales	Gobierno Estatal (diseño del sistema), Gobierno Federal (soporte tecnológico), Operadores de transporte



HORIZONTE TEMPORAL	LÍNEA DE ACCIÓN	CORRESPONSABILIDAD
Largo plazo (2041 - 2050)	Renovar el 70% de la flota con unidades limpias y accesibles	Gobierno Estatal, Sector Privado (concesionarios y fabricantes), Gobierno Federal (incentivos y financiamiento)
	Incorporar sistemas ITS de prioridad semafórica y control adaptativo de tránsito	Gobierno Estatal (arquitectura tecnológica), Gobiernos Municipales (operación urbana)
	Instalar paneles de información en tiempo real en paraderos, estaciones y terminales	Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales, Sector Privado (proveedores tecnológicos)
	Desarrollar campañas de educación y promoción del transporte público	Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales, Sociedad Civil Organizada
	Ampliar la cobertura del servicio al 80% de las zonas rurales	Gobierno Estatal (planeación), Gobierno Federal (financiamiento), Gobiernos Municipales rurales
	Implementar incentivos fiscales para flotas eléctricas	Gobierno Estatal (Secretaría de Finanzas), Gobierno Federal, Sector Privado
	Alcanzar la cobertura total (100%) en zonas urbanas y 80% en zonas rurales	Gobierno Federal, Gobierno Estatal y Gobiernos Municipales (corresponsabilidad plena)
	Lograr un sistema multimodal totalmente interoperable con pago electrónico unificado	Gobierno Estatal (rectoría del sistema), Gobierno Federal (interoperabilidad nacional), Operadores de transporte
	Renovación total de la flota con unidades eléctricas o de cero emisiones	Gobierno Federal (política energética), Gobierno Estatal, Sector Privado
	Reducir 40% los tiempos de viaje y 60% las emisiones de GEI	Gobierno Federal, Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales, Sector Privado
	Garantizar acceso universal a una parada a menos de 10 minutos caminando	Gobiernos Municipales (ordenamiento urbano), Gobierno Estatal (criterios técnicos)
	Consolidar un sistema de transporte público con reconocimiento internacional	Gobierno Estatal, Academia, Organismos Internacionales, Sector Privado
	Implementar un tren suburbano y libramiento ferroviario	Gobierno Federal (infraestructura ferroviaria), Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales metropolitanos

FUENTE: Elaboración propia



EJE 3: Movilidad Activa y Espacio Público

Objetivo estratégico

Reconfigurar el espacio urbano e interurbano del Estado para garantizar una movilidad activa segura, accesible y confortable, con infraestructura conectada, incluyente y sostenible que priorice al peatón y al ciclista, mejore el espacio público y fomente la movilidad no motorizada y el uso del espacio público en condiciones de bienestar y habitabilidad.

La Tabla 13 organiza las estrategias de Movilidad Activa y Espacio Público según su nivel de impacto, permitiendo priorizar acciones transformadoras que impulsen una movilidad segura, saludable y sustentable en Aguascalientes. Las estrategias de alto impacto corresponden a intervenciones estructurales y normativas que reconfiguran el espacio urbano, amplían la infraestructura ciclista y peatonal, y consolidan un enfoque estatal de Calles Completas. Las estrategias de impacto medio fortalecen la calidad, accesibilidad y confort del espacio público, complementando con programas educativos y de convivencia urbana. Finalmente, las acciones de bajo impacto fomentan la apropiación comunitaria, la cultura de movilidad activa y la consolidación de entornos seguros desde iniciativas de proximidad. En conjunto, estas medidas permiten avanzar hacia un sistema urbano más equitativo, habitable y centrado en las personas.

TABLA 13. Estrategias del Eje de Movilidad Activa y Espacio Público

NIVEL DE IMPACTO	ESTRATEGIAS
Alto	● Implementar un Programa Estatal de Calles Completas y Movilidad Activa, conforme a la NOM-004-SEDATU-2023, priorizando corredores metropolitanos, escolares, turísticos e industriales. ● Construir y mantener una red ciclista metropolitana continua y segura, conectando zonas habitacionales, centros de empleo, educativos y rurales. ● Implementar infraestructura peatonal universal bajo la NOM-004-SEDATU-2023, garantizando seguridad, confort térmico y accesibilidad. ● Recuperar 25% del espacio vial urbano para usos peatonales, ciclistas y comunitarios, mediante intervenciones de rediseño vial y control del uso del automóvil. ● Crear un Sistema Estatal de Bicicleta Pública y Micro movilidad, con estaciones interconectadas al transporte público y nodos intermodales.



NIVEL DE IMPACTO	ESTRATEGIAS
Mediano	● Desarrollar un Corredor Ecológico Metropolitano en el Río San Pedro y corredores verdes en otros ejes ambientales como espacios activos, seguros y sombreados. ● Implementar un Programa Estatal de Banquetas, con fondos de cofinanciamiento, subsidios e incentivos municipales. ● Diseñar e implementar el Programa de Calles Abiertas y Peatonales (p.ej. "Domingos sin autos" o "Calle viva"), con carácter metropolitano. ● Incorporar criterios de movilidad activa y seguridad vial en el 100% de los proyectos urbanos y carreteros, mediante auditorías y lineamientos técnicos obligatorios. ● Rehabilitar y ampliar banquetas, guarniciones y cruces peatonales bajo criterios de accesibilidad universal y diseño biofílico. ● Eliminar obstáculos y barreras físicas en banquetas, andadores y accesos públicos. ● Aplicar texturas, materiales ergonómicos y pavimentos permeables, que mejoren la experiencia del usuario y reduzcan islas de calor. ● Implementar señalética horizontal y vertical de alta visibilidad, y semáforos peatonales y ciclistas con prioridad de paso. ● Instalar mobiliario urbano inclusivo (bancas, bebederos, áreas de sombra, árboles nativos) en corredores y plazas. ● Iluminación peatonal y ciclista eficiente con energía solar en zonas estratégicas. ● Establecer incentivos a la movilidad activa: estacionamientos para bicicletas, seguros subsidiados, descuentos a usuarios frecuentes. ● Programas educativos y de sensibilización en escuelas, centros de trabajo y comunidades para fomentar el caminar y pedalear. ● Campañas permanentes de comunicación sobre los beneficios de la movilidad activa, seguridad vial y convivencia en el espacio público. ● Integrar infraestructura peatonal y ciclista interurbana que conecte municipios metropolitanos y rurales. ● Programas comunitarios de caminatas guiadas y rodadas recreativas en colonias, parques y corredores verdes. ● Estaciones de reparación rápida y préstamo de herramientas para bicicletas. ● Pilotos de calles de juego seguro y zonas escolares calmadas.
Bajo	● Programas de adopción de banquetas y espacios públicos por vecinos o comercios (apadrinamiento urbano). ● Activaciones culturales y deportivas en espacios públicos recuperados. ● Desarrollo de mapas y aplicaciones interactivas de rutas seguras peatonales y ciclistas. ● Instalación de botones de pánico e iluminación inteligente en paraderos y cruces críticos.

FUENTE: Elaboración propia



La Tabla 14 organiza las líneas de acción para el eje de Movilidad Activa y Espacio Público en tres horizontes temporales, permitiendo una ruta de implementación progresiva y estratégica hacia 2050. En el corto plazo, se privilegia la planeación, la creación de programas estructurales y el despliegue inicial de infraestructura bajo estándares nacionales. En el mediano plazo, las acciones se enfocan en la expansión territorial, la rehabilitación masiva del espacio público y la integración plena de la movilidad activa en los proyectos urbanos y metropolitanos. Finalmente, el largo plazo consolida una red segura, universalmente accesible y conectada, asegurando la transformación definitiva del espacio vial hacia un modelo centrado en las personas y orientado al bienestar, la seguridad y la habitabilidad urbana.

TABLA 14. Líneas de acción para el eje de Movilidad Activa y Espacio Público

HORIZONTE TEMPORAL	LÍNEA DE ACCIÓN	CORRESPONSABILIDAD
Corto plazo (2026 - 2030)	Elaborar el Plan Estatal de Movilidad Activa y Espacio Público 2026–2050	Gobierno Estatal (rectoría técnica y planeación), Gobiernos Municipales (alineación territorial), Sociedad Civil Organizada y Academia
	Implementar el Programa Público de Banquetas con metas anuales por municipio	Gobiernos Municipales (ejecución), Gobierno Estatal (criterios técnicos y seguimiento), Gobierno Federal (financiamiento concurrente)
	Iniciar la construcción de infraestructura ciclista y peatonal conforme a la NOM-004-SEDATU-2023	Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales, Gobierno Federal (normativa y recursos)
	Crear el Sistema Estatal de Bicicleta Pública y Micro movilidad	Gobierno Estatal (diseño y regulación), Gobiernos Municipales (operación local), Sector Privado (proveedores y operación)
	Diseñar e implementar el Programa de Calles Completas en avenidas prioritarias	Gobierno Estatal (lineamientos técnicos), Gobiernos Municipales (intervención urbana), Sociedad Civil Organizada
	Iniciar el Programa de Calles Abiertas y Peventonales en zonas céntricas y escolares	Gobiernos Municipales, Gobierno Estatal (acompañamiento técnico), Comunidad escolar y vecinal
	Lanzar el Corredor Ecológico Metropolitano del Río San Pedro como eje de movilidad activa	Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales metropolitanos, Gobierno Federal (medio ambiente y agua), Sociedad Civil
	Campañas permanentes de educación y cultura vial en todos los municipios	Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales, Sociedad Civil Organizada
	Crear el Observatorio de Movilidad Activa y Espacio Público con participación ciudadana	Gobierno Estatal, Sociedad Civil Organizada, Academia, Consejos ciudadanos
	Extender la red ciclista y peatonal continua en zonas metropolitanas y rurales	Gobierno Estatal (planeación), Gobiernos Municipales, Gobierno Federal (financiamiento)
Mediano plazo (2031 - 2040)	Rehabilitar el 70% de las banquetas con criterios de accesibilidad universal	Gobiernos Municipales (ejecución), Gobierno Estatal (normativa y supervisión)
	Implementar corredores intermunicipales activos	Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales metropolitanos



HORIZONTE TEMPORAL	LÍNEA DE ACCIÓN	CORRESPONSABILIDAD
Largo plazo (2041 - 2050)	(Aguascalientes– Jesús María–San Francisco de los Romo)	
	Integrar la movilidad activa en todos los proyectos urbanos, viales y DOT	Gobierno Estatal (obligatoriedad normativa), Gobiernos Municipales (aplicación)
	Instalar mobiliario urbano inclusivo y sostenible en plazas y ejes prioritarios	Gobiernos Municipales, Gobierno Estatal, Sector Privado
	Consolidar programas de incentivos para usuarios ciclistas	Gobierno Estatal, Sector Privado (aseguradoras, comercios), Gobiernos Municipales
	Extender el programa de arborización urbana y sombreados naturales	Gobiernos Municipales, Gobierno Estatal (medio ambiente), Sociedad Civil
	Ampliar calles abiertas permanentes y corredores peatonales en zonas comerciales	Gobiernos Municipales, Sector Privado (comerciantes), Gobierno Estatal
	Reglamentos DOT obligatorios	Municipios, SEDATU, Colegios de Profesionistas, Sociedad Civil.
	Incorporar tecnología solar y sensores inteligentes en iluminación peatonal	Gobiernos Municipales, Gobierno Estatal, Sector Privado
	Consolidar mapas digitales de rutas seguras y datos abiertos de movilidad activa	Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales, Academia, Sociedad Civil Organizada
	Alcanzar Visión Cero para peatones y ciclistas	Gobierno Federal, Gobierno Estatal y Gobiernos Municipales (corresponsabilidad plena)
	Garantizar el 100% de accesibilidad universal en banquetas y cruces	Gobiernos Municipales (ejecución), Gobierno Estatal (rectoría técnica)
	Recuperar al menos 100 espacios públicos como áreas seguras, verdes y activas	Gobiernos Municipales, Gobierno Estatal, Sociedad Civil Organizada
	Lograr una red ciclista intermunicipal conectada con transporte público y zonas rurales	Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales, Operadores de transporte
	Recuperar el 25% del espacio vial urbano para usos peatonales y comunitarios	Gobiernos Municipales, Gobierno Estatal, Comunidad local
	Triplicar los viajes a pie y en bicicleta en la zona metropolitana	Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales, Sociedad Civil
	Aumentar en 70% la percepción de seguridad y bienestar en el espacio público	Gobiernos Municipales, Gobierno Estatal, Sociedad Civil Organizada
	Mantener programas permanentes de mantenimiento, monitoreo y renovación de infraestructura activa	Gobiernos Municipales, Gobierno Estatal, Sector Privado

FUENTE: Elaboración propia



EJE 4: Vehículos Motorizados y Estacionamientos

Objetivo estratégico

Transformar el modelo de movilidad motorizada de Aguascalientes hacia un sistema urbano y territorial equilibrado, mediante políticas integrales de gestión de la demanda, optimización del estacionamiento, promoción de vehículos de bajas emisiones y fomento de la movilidad compartida para reducir la dependencia del automóvil privado, mejorar la calidad del aire, recuperar el espacio público y garantizar que el uso de los vehículos motorizados contribuya al bienestar, la seguridad vial y la sostenibilidad ambiental.

La Tabla 15 organiza las estrategias para transformar la movilidad motorizada en Aguascalientes según su nivel de impacto, permitiendo identificar aquellas acciones estructurales que modifican de fondo el uso del automóvil, la gestión del espacio vial y las emisiones. Las estrategias de alto impacto corresponden a las reformas normativas, técnicas y operativas capaces de reorientar el sistema hacia un modelo sostenible, equitativo y eficiente. Las de impacto medio fortalecen la regulación, los sistemas de monitoreo y la infraestructura necesaria para la gestión inteligente del estacionamiento y del acceso vehicular. Finalmente, las estrategias de bajo impacto complementan el proceso mediante acciones de sensibilización, participación social, innovación tecnológica y cultura ciudadana, esenciales para consolidar un cambio duradero en los patrones de movilidad.

TABLA 15. Estrategias para transformar la movilidad motorizada en Aguascalientes

NIVEL DE IMPACTO	ESTRATEGIAS
Alto	Implementar un Plan Estatal de Gestión de la Movilidad Motorizada y del Espacio Vial 2026–2050, con enfoque en gestión de la demanda, zonas de bajas emisiones (ZBE) y movilidad compartida. Adoptar políticas de regulación vehicular progresiva, incluyendo la restricción de circulación por días o zonas, accesos limitados a áreas sensibles como centros históricos, zonas escolares y hospitalarias, y peajes urbanos o tarificación vial dinámica. Reformar los reglamentos de construcción y desarrollo urbano para aplicar normas de máximos y no de mínimos en estacionamiento, reduciendo 50% de cajones en nuevos desarrollos. Establecer un Programa Estatal de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) en 100% de las áreas urbanas sensibles antes de 2040. Renovar el parque vehicular estatal y municipal mediante incentivos fiscales, verificación estricta y programas de chatarrización.



NIVEL DE IMPACTO	ESTRATEGIAS
Mediano	Desarrollar un sistema inteligente de gestión del estacionamiento (Smart Parking), con tarifas dinámicas, sensores y pago digital, priorizando zonas centrales y de alta demanda. Consolidar el Fondo Estatal de Movilidad, financiado con ingresos por estacionamiento, verificación y congestión, para reinvertir en transporte público y movilidad activa. Fomentar la movilidad compartida mediante plataformas oficiales, carriles preferentes y beneficios fiscales. Prohibir nuevos fraccionamientos cerrados que obstaculicen la conectividad vial o generen dependencia del automóvil. Integrar tecnologías ITS para monitoreo de emisiones y control de acceso vehicular en tiempo real. Diseñar e implementar el Plan Integral de Estacionamientos Metropolitanos, coordinando estacionamientos públicos, privados y en vía pública. Regular el estacionamiento en vía pública con parquímetros inteligentes, tarifas diferenciadas y límites de tiempo según la demanda. Implementar políticas de cobro por congestión en accesos clave, zonas escolares y corredores industriales. Crear un sistema de monitoreo ambiental y de emisiones vehiculares en tiempo real, vinculado al Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial y la gestión metropolitana del aire. Integrar estacionamientos subutilizados privados a la red pública mediante convenios y plataformas digitales. Incentivar el uso de vehículos eléctricos, híbridos y compartidos, mediante estímulos fiscales, reducciones de derechos y acceso preferente a ZBE. Reconfigurar centros comerciales y grandes estacionamientos como nodos de transferencia modal (bici-bus-auto compartido). Desarrollar una red de infraestructura de recarga eléctrica en zonas estratégicas (centros urbanos, parques industriales, carreteras). Implementar sistemas de prioridad vial y carriles preferentes para vehículos compartidos y de bajas emisiones. Fomentar alianzas con la iniciativa privada y universidades para la innovación en electromovilidad, logística urbana y tecnologías limpias. Campañas permanentes de concientización sobre el impacto ambiental y económico del uso excesivo del automóvil. Programas de "día sin auto" y movilidad limpia en coordinación con municipios, escuelas y empresas. Estrategias de comunicación digital sobre beneficios de la movilidad compartida y vehículos eléctricos.
Bajo	Aplicar política de tolerancia cero a vehículos sin placas, sin verificación o altamente contaminantes. Promover convenios con aseguradoras y empresas de tecnología para incorporar telemetría ambiental y ecológica en la conducción. Desarrollar una app estatal de movilidad compartida y estacionamientos inteligentes. Incorporar criterios de movilidad sostenible en licencias de conducir y verificación vehicular. Reconocer a empresas e instituciones con distintivos de movilidad limpia y baja huella de carbono.

FUENTE: Elaboración propia



La Tabla 16 organiza las líneas de acción para transformar la movilidad motorizada en Aguascalientes según su horizonte temporal, permitiendo avanzar de manera gradual, coherente y sostenida hacia un sistema urbano más equilibrado y ambientalmente responsable. En el corto plazo se priorizan las reformas normativas, los pilotos estratégicos y la creación de instrumentos financieros y tecnológicos habilitadores.

El mediano plazo consolida la gestión inteligente del estacionamiento, la expansión de las ZBE y la electrificación del transporte público y de carga. Finalmente, el largo plazo proyecta los resultados estructurales: un uso significativamente menor del automóvil privado, reducción profunda de emisiones y ruido, interoperabilidad total de la infraestructura y reinversión sistemática de los ingresos para fortalecer el transporte y el espacio públicos.

TABLA 16. Líneas de acción para transformar la movilidad motorizada en Aguascalientes

HORIZONTE TEMPORAL	LÍNEA DE ACCIÓN	CORRESPONSABILIDAD
Corto plazo (2026 - 2030)	Actualizar leyes y reglamentos estatales y municipales para incorporar gestión de la demanda, ZBE y normas de estacionamiento	Gobierno Estatal (liderazgo normativo), Gobiernos Municipales (armonización reglamentaria), Gobierno Federal (alineación normativa)
	Crear el Fondo Estatal de Movilidad y Aire Limpio	Gobierno Estatal (Secretaría de Finanzas y Movilidad), Gobierno Federal (aportaciones concurrentes), Gobiernos Municipales
	Implementar la primera Zona de Bajas Emisiones (ZBE) piloto en el centro histórico	Gobierno Estatal, Gobierno Municipal de Aguascalientes, Sociedad Civil Organizada
	Iniciar el programa estatal de chatarrización y renovación vehicular	Gobierno Estatal, Gobierno Federal (financiamiento ambiental), Sector Privado
	Desarrollar la plataforma de movilidad compartida y estacionamiento inteligente	Gobierno Estatal (arquitectura digital), Sector Privado (desarrollo tecnológico), Gobiernos Municipales
	Implementar parquímetros inteligentes en zonas de alta demanda	Gobiernos Municipales, Gobierno Estatal (lineamientos técnicos), Sector Privado
	Lanzar campañas de educación ambiental y movilidad responsable	Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales, Sociedad Civil Organizada
	Comenzar la instalación de infraestructura de carga eléctrica en sitios estratégicos	Gobierno Estatal, Gobierno Federal (energía), Sector Privado



HORIZONTE TEMPORAL	LÍNEA DE ACCIÓN	CORRESPONSABILIDAD
Mediano plazo (2031-2040)	Iniciar el monitoreo de ruido y emisiones vehiculares	Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales, Academia
	Ampliar el sistema de Zonas de Bajas Emisiones a municipios metropolitanos	Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales metropolitanos, Gobierno Federal
	Implementar el Plan Integral de Estacionamientos Metropolitanos con tarifas diferenciadas	Gobierno Estatal (diseño del sistema), Gobiernos Municipales (operación), Sector Privado
	Consolidar la electrificación del 50% del parque vehicular de transporte público y carga	Gobierno Federal, Gobierno Estatal, Sector Privado
	Establecer cobros por congestión en accesos a zonas centrales	Gobierno Estatal (marco normativo), Gobiernos Municipales (operación), Sociedad Civil
	Lograr que el 100% del parque vehicular esté verificado y cumpla la normativa ambiental	Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales, Sector Privado
	Conectar la red estatal de recarga eléctrica con autopistas y corredores industriales	Gobierno Federal, Gobierno Estatal, Sector Privado
	Implementar carriles preferentes para vehículos compartidos	Gobiernos Municipales, Gobierno Estatal
	Reutilizar el 20% del espacio vial destinado a estacionamiento para áreas verdes o peatonales	Gobiernos Municipales, Gobierno Estatal, Sociedad Civil
	Consolidar incentivos fiscales y financieros para vehículos limpios	Gobierno Estatal (Finanzas), Gobierno Federal, Sector Privado
	Alcanzar un reparto modal máximo del 35% de viajes en automóvil privado	Gobierno Federal, Gobierno Estatal y Gobiernos Municipales
	Reducir en 40% las emisiones del parque vehicular y en 60% el ruido urbano	Gobierno Federal, Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales
	Lograr un parque vehicular 100% verificado y de bajas o cero emisiones	Gobierno Federal, Gobierno Estatal, Sector Privado
	Integrar todas las ZBE en municipios urbanos y rurales	Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales
Largo plazo (2041-2050)	Consolidar un sistema de estacionamientos inteligentes interoperable en toda la entidad	Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales, Sector Privado
	Duplicar los viajes en movilidad compartida y alcanzar 20% de vehículos eléctricos	Gobierno Estatal, Sector Privado, Sociedad Civil
	Mantener tarificación dinámica del espacio vial y estacionamientos	Gobiernos Municipales, Gobierno Estatal



HORIZONTE TEMPORAL	LÍNEA DE ACCIÓN	CORRESPONSABILIDAD
	Reinvertir el 100% de los ingresos por movilidad motorizada en transporte y espacio público	Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales, Consejo Aguascalientes

FUENTE: Elaboración propia

EJE 5: Ordenamiento Territorial y Mejora del Paisaje Urbano

Objetivo estratégico

Consolidar un modelo de desarrollo urbano y territorial integrado, en el que la movilidad actúe como un catalizador de bienestar social y económico, mediante la promoción del Desarrollo Orientado al Transporte (DOT), densidad equilibrada, usos de suelo mixtos y conectividad equitativa entre zonas urbanas, rurales y periurbanas.

La Tabla 17 organiza las estrategias para el Ordenamiento Territorial y Mejora del Paisaje Urbano conforme a su nivel de impacto, permitiendo visualizar la profundidad estructural de cada intervención y su potencial transformador sobre el territorio. Las estrategias de alto impacto se orientan a cambios sistémicos que habilitan un nuevo paradigma de ciudad compacta, mixta y conectada. Las estrategias de impacto medio consolidan estas transformaciones mediante herramientas de diseño urbano, criterios ambientales y vivienda asequible, mientras que las de bajo impacto fortalecen la apropiación social, la identidad urbana y el mantenimiento del espacio público.

TABLA 17. Estrategias para el Ordenamiento Territorial y Mejora del Paisaje Urbano

NIVEL DE IMPACTO	ESTRATEGIAS
Alto	● Realizar una reforma integral del marco normativo de desarrollo urbano para incorporar principios DOT que implica actualizar la Ley de Asentamientos Humanos, Planeación y Ordenamiento Territorial del Estado y los reglamentos municipales; establecer usos de suelo mixtos y densidades equilibradas en zonas DOT; y la obligación de integrar criterios DOT en 100% de los instrumentos de planeación para 2035. ● Establecer incentivos fiscales para desarrolladores en zonas DOT, corredores estratégicos y áreas intraurbanas subutilizadas; e instrumentos financieros para densificación, usos mixtos y regeneración urbana para la captura de valor (plusvalía, contribución por mejoras, desarrollos orientados a transporte masivo).

NIVEL DE IMPACTO	ESTRATEGIAS
Mediano	● Establecer Zonas de Desarrollo Orientado al Transporte (ZDOT) a través de corredores con usos de suelo mixtos, vivienda asequible, infraestructura peatonal y ciclista y acceso preferente al transporte público, que deben cubrir al menos el 60% del territorio urbano consolidado para 2040. ● Transformar el paisaje urbano y soterramiento de infraestructura mediante la implementación de un programa estatal para reducir en un 50 % el cableado aéreo y la publicidad invasiva en 2040; eliminación total para 2050 y la implementación de normas de imagen urbana homogénea, fachadas activas y plazas sin obstrucciones visuales. ● Descentralizar los servicios públicos, equipamientos y empleo mediante la gestión territorial para que al menos el 30 % de los servicios y empleos se reubiquen en zonas periféricas y rurales antes de 2040 y la creación de polos de bienestar rural-urbano en los 11 municipios. ● Crear el Gemelo Digital Territorial de Aguascalientes para simular crecimiento urbano, movilidad, emisiones, redes de infraestructura y riesgos y sentar las bases para la toma de decisiones de inversión y ordenamiento territorial. ● Implementar un programa integral de regeneración del espacio público para la recuperación del 100% de los espacios públicos degradados y un modelo de "Corredores Cívicos Metropolitanos" con seguridad, accesibilidad universal y mobiliario inteligente. ● Implementar corredores verdes y de biodiversidad en ejes viales estratégicos para la conectividad ecológica del 70% del territorio urbano consolidado y la reforestación masiva con especies nativas y resistentes al cambio climático. ● Diseñar un Manual Estatal de Paisaje Urbano y Diseño Universal que integre accesibilidad universal, rehabilitación de banquetas, fachadas activas, mobiliario urbano, iluminación y criterios climáticos. ● Reconvertir estacionamientos excesivos en áreas verdes, parques lineales, equipamientos y corredores de transporte e implementar estacionamientos "verdes" (permeables, vegetación, techos solares).
	● Implementar un programa integral de mitigación de impactos de obras urbanas mediante la gestión de residuos, normas de eficiencia energética y control de emisiones de maquinaria.
	● Generar vivienda asequible y adecuada en zonas DOT; al menos el 30 % de la nueva vivienda en corredores DOT deberá ser asequible o de renta social.
	● Promover el arte urbano, cultura y espacios de convivencia usando señalética armonizada, intervenciones de arte público, festivales comunitarios en plazas y calles.
	● Diseñar programas comunitarios de embellecimiento barrial y adopción de espacios públicos
	● Realizar campañas de cultura del paisaje urbano, identidad local y respeto al espacio público
	● Realizar una renovación integral de señalética urbana, turística y patrimonial
	● Implementar programas de limpieza, cuidado del arbolado y mantenimiento comunitario
	● Incorporar mobiliario urbano inteligente como bancas solares, bebederos y wifi público

FUENTE: Elaboración propia



La Tabla 18 organiza las líneas de acción del eje de Ordenamiento Territorial y Mejora del Paisaje Urbano en un horizonte estratégico de corto, mediano y largo plazo, permitiendo comprender la secuencia lógica de intervención necesaria para transformar el territorio de Aguascalientes hacia un modelo de DOT, compacto, mixto, conectado y ambientalmente resiliente. En el corto plazo se priorizan reformas normativas, diagnósticos territoriales, incentivos y acciones inmediatas de recuperación urbana.

En el mediano plazo se consolidan corredores DOT, polos de bienestar rural y urbano y una red de conectividad ecológica. Finalmente, a largo plazo se proyecta la plena madurez del modelo con desarrollos orientados al transporte, eliminación de infraestructura visual invasiva y reducción estructural de la segregación y los desplazamientos obligados.

TABLA 18. Líneas de Acción del Eje de Ordenamiento Territorial y Mejora del Paisaje Urbano

HORIZONTE TEMPORAL	LÍNEA DE ACCIÓN	CORRESPONSABILIDAD
Corto plazo (2026 - 2030)	Actualizar planes municipales, PDUs, POET y reglamentos para incorporar criterios DOT	Gobiernos Municipales, Gobierno Estatal, Gobierno Federal
	Crear el Marco Normativo Estatal DOT	Gobierno Estatal
	Integrar movilidad, transporte y ordenamiento territorial en los Planes de Desarrollo Territorial	Gobierno Estatal y Gobiernos Municipales
	Identificar terrenos ociosos, vacíos urbanos y zonas estratégicas DOT	Gobiernos Municipales, Gobierno Estatal
	Implementar incentivos fiscales para densificación en corredores estratégicos	Gobierno Estatal y Gobiernos Municipales
	Lanzar el programa estatal de Espacios Públicos Dignos	Gobierno Estatal y Gobiernos Municipales
	Ocultar el cableado en zonas críticas del centro	Gobiernos Municipales, Gobierno Estatal, Sector Privado
	Rehabilitar espacios públicos degradados	Gobiernos Municipales, Gobierno Estatal
	Reforestar avenidas primarias	Gobiernos Municipales, Gobierno Estatal, Sociedad Civil
	Integrar el DOT en corredores del transporte público	Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales
	Diseñar un gemelo digital urbano	Gobierno Estatal, Academia, Sector Privado



HORIZONTE TEMPORAL	LÍNEA DE ACCIÓN	CORRESPONSABILIDAD
Mediano plazo (2031 - 2040)	Crear corredores DOT en zonas centrales y periurbanas	Gobierno Estatal y Gobiernos Municipales
	Desarrollar polos de bienestar rural-urbano en municipios periurbanos	Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales, Gobierno Federal
	Reglamentar estacionamientos y tarificación.	Gobiernos Municipales, Empresarios y Sociedad Civil
	Establecer un marco legal para Zonas de Bajas Emisiones y cobros por congestión vial	Congreso del Estado, Municipios y Sociedad Civil.
	Implementar zonas de usos mixtos y vivienda de densidad media-alta	Gobiernos Municipales, Gobierno Estatal
	Reducir 50% del cableado aéreo	Gobiernos Municipales, Gobierno Estatal, Sector Privado
	Consolidar corredores verdes metropolitanos	Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales
	Conectar ecológica y recreativamente municipios rurales y urbanos	Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales, Sociedad Civil
	Rehabilitar el 70% de los espacios públicos	Gobiernos Municipales, Gobierno Estatal
	Reubicar oficinas públicas, servicios y equipamientos estratégicos	Gobierno Estatal y Gobiernos Municipales
Largo plazo (2041 - 2050)	Aumentar el empleo local en zonas rurales y periurbanas	Gobierno Estatal, Gobierno Federal, Sector Privado
	Implementar infraestructura vial segura en localidades >2,500 habitantes	Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales
	Implementar esquemas DOT en el 80% de los nuevos desarrollos urbanos	Gobiernos Municipales, Gobierno Estatal
	Reducir 30% de los desplazamientos obligados	Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales
	Eliminar 100% del cableado aéreo y publicidad invasiva	Gobiernos Municipales, Gobierno Estatal, Sector Privado
	Implementar corredores verdes en el 70% del territorio urbano consolidado	Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales
	Desarrollar barrios de bajas emisiones en al menos tres municipios	Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales, Gobierno Federal
	Mejorar la conectividad territorial rural-urbana-periurbana	Gobierno Federal, Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales



HORIZONTE TEMPORAL	LÍNEA DE ACCIÓN	CORRESPONSABILIDAD
	Reducir la segregación urbana y socioespacial mediante ciudades de impulso	Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales, Sociedad Civil

FUENTE: Elaboración propia

EJE 6: Distribución de Mercancías Sostenible

Objetivo estratégico

Convertir a Aguascalientes en un referente nacional en logística inteligente y sostenible, integrando la primera y última milla con la red ferroviaria y la carretera para garantizar una distribución segura, eficiente y baja en emisiones, que impulse la competitividad económica y la seguridad vial de la entidad.

La Tabla 19 organiza las estrategias de intervención para una logística urbana sostenible según su nivel de impacto, permitiendo visualizar la ruta crítica para transformar la distribución de mercancías en Aguascalientes hacia un modelo seguro, eficiente y de bajas emisiones. Las estrategias de alto impacto se enfocan en la reforma normativa, la planificación integral y la creación de infraestructura y sistemas inteligentes que estructuran el modelo logístico estatal. Las de impacto medio consolidan la operación del sistema mediante microhubs, electrificación progresiva y modelos colaborativos, mientras que las de impacto bajo fortalecen la cultura logística, las prácticas responsables y la adopción de tecnologías ligeras.

TABLA 19. Estrategias de intervención para una logística urbana sostenible

NIVEL DE IMPACTO	ESTRATEGIAS
Alto	•Elaborar, aprobar e implementar el PEDUM vinculando movilidad, ordenamiento territorial y desarrollo económico. •Actualizar leyes y reglamentos estatales y municipales para incorporar logística urbana sostenible, límites de horario, peso, dimensiones y zonas de carga y descarga. •Implementar el proyecto Puerta-Sur Aguascalientes para desahogar el tráfico en la 45 sur •Consolidar zonas logísticas metropolitanas norte y sur conectadas con la red ferroviaria y las autopistas. •Construir el tramo ferroviario Aguascalientes-Guadalajara.

NIVEL DE IMPACTO	ESTRATEGIAS
Mediano	● Poner a punto el puerto seco y la aduana del Chicalote como nodos logísticos estratégicos nacionales e internacionales. ● Integrar la logística en el plan maestro de movilidad y ordenamiento territorial. ● Diseñar e implementar corredores logísticos urbanos y periurbanos con prioridad de circulación de carga y restricciones por horario y tipo de vehículo. ● Establecer ventanas horarias escalonadas para distribución en zonas de alta demanda comercial e industrial. ● Regular los vehículos de reparto según emisiones, tamaño, tecnología, seguridad y horarios de operación. ● Implementar programas de verificación ambiental y técnica obligatoria para flotas urbanas y suburbanas de carga. ● Implementar un sistema inteligente de monitoreo en tiempo real del transporte de carga (UILS) en la ZM de Aguascalientes antes de 2035. ● Integrar el UILS con centros de control de tránsito, seguridad vial y medio ambiente. ● Instalar bahías inteligentes de carga y descarga con sensores, control horario y monitoreo en al menos 80% de zonas comerciales de alta demanda. ● Incorporar infraestructura de recarga eléctrica en 100% de los corredores logísticos prioritarios para 2040. ● Crear el Observatorio Estatal de Logística Sostenible, interoperable con la Red Nacional de Seguridad Vial y el Observatorio Metropolitano de Movilidad. ● Consolidar un Clúster Logístico Sostenible de Aguascalientes que articule empresas, universidades, gobierno y sociedad civil. ● Implementar microhubs logísticos urbanos en puntos estratégicos en centros históricos, zonas comerciales, nodos de transporte público. ● Desplegar lockers urbanos para entregas fuera de horas pico y reducir paradas en doble fila. ● Incentivar la electrificación de flotas de reparto mediante beneficios fiscales, facilidades de acceso a ZBE y recarga preferente. ● Fomentar una renovación planificada hacia un parque vehicular de carga ligera 60% eléctrico o híbrido para 2050. ● Promover modelos de distribución colaborativa (plataformas compartidas, consolidación de carga) para reducir viajes redundantes. ● Impulsar el uso de tecnologías de trazabilidad y analítica de datos en las empresas de logística urbana. ● Establecer corredores con prioridad logística y restricciones de acceso a otros vehículos en horarios definidos. ● Instalar señalización específica y coordinación con seguridad vial. ● Diseñar programas de capacitación y certificación en logística urbana sostenible, seguridad vial y conducción eficiente para operadores. ● Articulación con cámaras empresariales y educación técnica. ● Implementar campañas de concientización para comercios, operadores y ciudadanía sobre impacto ambiental, ruido, ocupación del espacio público y buenas prácticas. ● Desarrollar programas piloto en zonas comerciales específicas con criterios de control de ruido y seguridad.
Bajo	

NIVEL DE IMPACTO	ESTRATEGIAS
	● Desarrollar aplicaciones móviles para consultar disponibilidad de bahías, horarios permitidos y rutas recomendadas para reparto. ● Incentivar bici mensajería, triciclos de carga y vehículos eléctricos ligeros para entregas en centros históricos y zonas de alta densidad.

FUENTE: Elaboración propia

La Tabla 20 presenta las líneas de acción para la Distribución Urbana de Mercancías Sostenible según su horizonte temporal, articulando una ruta progresiva y coherente hacia 2050. En el corto plazo se prioriza la construcción de las bases normativas, institucionales y tecnológicas mediante la elaboración del PEDUM, la actualización regulatoria, la instalación inicial de bahías inteligentes y la creación del Observatorio y el Clúster Logístico. En el mediano plazo, las acciones se orientan a la consolidación operativa del sistema a través de corredores preferenciales, microhubs, lockers urbanos, trazabilidad digital y electrificación progresiva de flotas. Finalmente, a largo plazo, el enfoque se centra en la madurez del modelo, logrando reducciones significativas en congestión y emisiones, la plena integración ferroviaria-carretera y la consolidación de Aguascalientes como un hub logístico nacional sostenible y competitivo.

TABLA 20. Líneas de acción para la Distribución Urbana de Mercancías Sostenible

HORIZONTE TEMPORAL	LÍNEA DE ACCIÓN	CORRESPONSABILIDAD
Corto plazo (2026 - 2030)	Elaborar y aprobar el Plan Estatal de Distribución Urbana de Mercancías (PEDUM)	Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales, Sector Privado
	Actualizar marcos normativos estatales y municipales para logística urbana sostenible	Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales, Gobierno Federal
	Realizar estudio integral de logística urbana sostenible	Gobierno Estatal, Academia, Sector Privado
	Mapear y habilitar puntos de carga/descarga e iniciar bahías inteligentes en la ZM	Gobiernos Municipales, Gobierno Estatal
	Integrar la logística urbana en el plan maestro de movilidad y ordenamiento territorial	Gobierno Estatal y Gobiernos Municipales
	Avanzar en la puesta a punto del puerto seco y la aduana del Chicalote	Gobierno Federal, Gobierno Estatal, Sector Privado



HORIZONTE TEMPORAL	LÍNEA DE ACCIÓN	CORRESPONSABILIDAD
Mediano plazo (2031-2040)	Diseñar e iniciar el sistema ITS de monitoreo logístico (UILS, fase piloto)	Gobierno Estatal, Sector Privado, Academia
	Crear el Observatorio Estatal de Logística Sostenible	Gobierno Estatal, Academia, Sociedad Civil
	Constituir el Clúster Logístico Sostenible de Aguascalientes	Gobierno Estatal, Sector Privado, Cámaras empresariales
	Diseñar programas de capacitación y certificación para operadores de reparto	Gobierno Estatal, Sector Privado, Academia
	Lanzar campañas de sensibilización sobre logística sostenible	Gobierno Estatal, Cámaras empresariales, Sociedad Civil
	Consolidar corredores logísticos preferenciales con horarios escalonados	Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales, Sector Privado
	Implementar el proyecto Puerta-Sur Aguascalientes	Gobierno Federal, Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales
	Desarrollar y operar microhubs logísticos metropolitanos	Gobiernos Municipales, Gobierno Estatal, Sector Privado
	Reglamentar la logística urbana sostenible.	Gobierno del Estado y Cámaras Empresariales
	Desplegar lockers urbanos en centros históricos y áreas comerciales	Gobiernos Municipales, Sector Privado
	Construir el tramo ferroviario Aguascalientes-Guadalajara	Gobierno Federal, Gobierno Estatal
	Implementar plenamente el UILS para monitoreo en tiempo real	Gobierno Estatal, Sector Privado
	Operar el sistema estatal de monitoreo ambiental y energético del transporte de carga	Gobierno Estatal, Academia
	Extender tecnologías de trazabilidad a la mayoría de las empresas	Sector Privado, Gobierno Estatal
	Implementar incentivos para electrificación progresiva de flotas	Gobierno Estatal, Gobierno Federal, Sector Privado
	Garantizar cumplimiento normativo del 100% de vehículos de reparto	Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales, Sector Privado
	Introducir requisitos diferenciados para zonas sensibles	Gobiernos Municipales, Gobierno Estatal
	Ampliar bahías inteligentes al 80% de zonas comerciales	Gobiernos Municipales, Gobierno Estatal
	Reducir la congestión logística urbana en 20-25%	Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales, Sector Privado
	Reducir 40% las emisiones de GEI del transporte de mercancías	Gobierno Federal, Gobierno Estatal, Sector Privado
Largo plazo (2041-2050)	Lograr que 60% del parque de carga ligera sea eléctrico o híbrido	Gobierno Federal, Gobierno Estatal, Sector Privado
	Reducir 30% la congestión vial asociada a logística	Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales
	Consolidar Aguascalientes como hub logístico nacional integrado	Gobierno Federal, Gobierno Estatal, Sector Privado



HORIZONTE TEMPORAL	LÍNEA DE ACCIÓN	CORRESPONSABILIDAD
	Mantener el Observatorio Estatal de Logística Sostenible	Gobierno Estatal, Academia, Sociedad Civil
	Fortalecer el Clúster Logístico Sostenible como referente nacional	Gobierno Estatal, Sector Privado, Academia
	Integrar plenamente la logística urbana con movilidad activa, TP, DOT y calidad del aire	Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales

FUENTE: Elaboración propia

EJE 7: Gobernanza, Innovación y Datos

Objetivo estratégico

Fortalecer la interoperabilidad de los sistemas de movilidad, la gestión basada en evidencia y la coordinación metropolitana en el estado de Aguascalientes, mediante la integración tecnológica, la analítica de datos y la gobernanza colaborativa, para mejorar la seguridad vial, la eficiencia operativa y la sostenibilidad urbana.

La Tabla 21 presenta las estrategias de gobernanza digital de la movilidad según su nivel de impacto, estableciendo una hoja de ruta para avanzar hacia un sistema plenamente interoperable, basado en datos y con coordinación metropolitana efectiva. Las estrategias de alto impacto conforman la columna vertebral del ecosistema digital estatal, al proponer la creación de una Arquitectura Digital de Movilidad, una plataforma única de gestión inteligente, un sistema de coordinación metropolitana formal y la digitalización total de trámites y servicios. Las acciones de impacto medio fortalecen la operación del modelo mediante tableros públicos, monitoreo ciudadano, homologación normativa y capacitación técnica especializada. Finalmente, las estrategias de bajo impacto complementan el proceso a través de alfabetización digital, participación colaborativa y pilotos de transparencia tecnológica, consolidando una cultura institucional orientada a la toma de decisiones basada en evidencia.

TABLA 21. Estrategias de gobernanza digital de la movilidad

NIVEL DE IMPACTO	ESTRATEGIAS
Alto	● Crear una Arquitectura Digital Estatal de Movilidad que incluya un framework normativo, técnico y operativo para unificar catálogos, bases de datos, protocolos y estándares de interoperabilidad entre Estado y municipios. ● Implementar una plataforma única de gestión inteligente de movilidad que integre el transporte público, semaforización, estacionamientos, verificación vehicular, seguridad vial y logística urbana en un solo sistema interoperable. ● Implementar un sistema Estatal de Coordinación Metropolitana de Movilidad que se convierta en un órgano formal de gobernanza. ● Consolidar el Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial y Seguridad Vial como un ancla institucional de monitoreo, analítica avanzada, evaluación y transparencia de todo el sistema estatal de movilidad. ● Digitalizar el 100% de los trámites y servicios de movilidad. ● Implementar un sistema de analítica avanzada e inteligencia artificial para la gestión de flujos de movilidad; operación de rutas, frecuencias y demanda; caracterización de incidentes viales; y monitoreo ambiental de estacionamiento. ● Desarrollar un Plataforma Estatal de Datos Abiertos de Movilidad con protocolos compatibles con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y el Portal Nacional de Datos Abiertos. ● Crear tableros públicos de desempeño del sistema de movilidad con indicadores de congestión, siniestralidad, emisiones, demanda de transporte y percepción ciudadana. ● Implementar un sistema estatal para monitoreo ciudadano digital con reporte en tiempo real, auditorías sociales de proyectos y procesos de trazabilidad.
Mediano	● Homologar la normativa municipal para alinearla con las leyes de movilidad y el plan sectorial de movilidad. ● Implementar programas de capacitación especializada en sistemas de información geográfica, datos abiertos, analítica predictiva, evaluación de políticas públicas y gestión de interoperabilidad. ● Integración de todos los municipios del Estado en las plataformas digitales para coordinar el transporte interurbano y regional. ● Implementar programas de alfabetización digital para el uso de apps de movilidad, acceso a datos abiertos y participación en procesos de consulta.
Bajo	● Promover el uso de herramientas colaborativas para la revisión de proyectos, encuestas y priorización ciudadana. ● Implementar proyectos piloto en estaciones de transparencia, líneas de autobuses metropolitanos y ciclovías inteligentes. ● Realizar campañas internas para promover el uso de evidencia y datos en la toma de decisiones.

FUENTE: Elaboración propia

La Tabla 22 organiza las líneas de acción del Eje de Gobernanza Digital de la Movilidad según su horizonte temporal, mostrando la secuencia lógica para construir un ecosistema estatal plenamente interoperable y basado en evidencia. En el corto plazo, las acciones se concentran en sentar las bases institucionales, normativas y tecnológicas: crear el Sistema Estatal de Coordinación Metropolitana, diseñar la Arquitectura Digital, digitalizar trámites prioritarios y desplegar los primeros sistemas de datos abiertos, sensores e inteligencia artificial. El mediano plazo corresponde a la integración total de plataformas, municipios y servicios en tiempo real, incorporando analítica avanzada, modelación prospectiva y la operación continua de tableros públicos de desempeño. Finalmente, el largo plazo consolida un sistema de gobernanza inteligente y transparente, capaz de integrar electromovilidad, logística sostenible, transporte público y movilidad activa en un solo ecosistema digital interoperable y auditado socialmente.

TABLA 22. Líneas de Acción del Eje de Gobernanza Digital de la Movilidad

HORIZONTE TEMPORAL	LÍNEA DE ACCIÓN	CORRESPONSABILIDAD
Corto plazo (2026 - 2030)	Crear el Sistema Estatal de Coordinación Metropolitana de Movilidad	Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales
	Elaborar la Arquitectura Digital Estatal de Movilidad	Gobierno Estatal
	Iniciar la armonización de reglamentos municipales de tránsito y movilidad	Gobiernos Municipales, Gobierno Estatal
	Crear el Fondo Estatal de Movilidad y establecer reglas de operación	Gobierno Estatal, Gobierno Federal, Gobiernos Municipales
	Realizar un Estudio de Gobernanza Metropolitana y Arquitectura Digital.	Gobierno Estatal, Gobierno Municipales, Academia y Sector Tecnológico.
	Publicar lineamientos estatales para interoperabilidad y datos abiertos	Gobierno Estatal
	Digitalizar el 60–70% de los trámites prioritarios de movilidad	Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales
	Implementar la Plataforma Estatal de Datos Abiertos (versión inicial)	Gobierno Estatal
	Integrar monitoreo básico de transporte público, semáforos y estacionamientos	Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales
	Iniciar la instalación de sensores para aforo vehicular y movilidad activa	Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales
	Lanzar pilotos de IA para detección de incidentes y congestión	Gobierno Estatal, Academia, Sector Privado
	Formar la primera cohorte de personal técnico en analítica geoespacial	Gobierno Estatal, Academia



HORIZONTE TEMPORAL	LÍNEA DE ACCIÓN	CORRESPONSABILIDAD
Mediano plazo (2031 - 2040)	Publicar el primer reporte trimestral de indicadores de movilidad (2027)	Gobierno Estatal, Sociedad Civil
	Integrar el 100% de los sistemas estatales y municipales en la Plataforma Única de Gestión Inteligente	Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales
	Implementar interoperabilidad total en la zona metropolitana	Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales
	Digitalizar el 100% de trámites y permisos de movilidad	Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales
	Integrar flujos en tiempo real de transporte público, carga, estacionamientos y seguridad vial	Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales
	Implementar algoritmos de IA para optimización de rutas, predicción de siniestros, análisis de emisiones y control semafórico	Gobierno Estatal, Academia, Sector Privado
	Desarrollar un sistema estatal de modelación prospectiva	Gobierno Estatal, Academia
	Asegurar la participación digital de todos los municipios en la planeación interurbana	Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales
	Publicar de forma sistemática tableros de desempeño y reportes trimestrales	Gobierno Estatal, Sociedad Civil
	Integrar el Observatorio Estatal con redes nacionales e internacionales	Gobierno Estatal, Academia, Organismos especializados
Largo plazo (2041 - 2050)	Consolidar un sistema de gobernanza inteligente de la movilidad	Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales
	Integrar electromovilidad, logística sostenible, transporte público y movilidad activa en un ecosistema digital único	Gobierno Estatal, Gobiernos Municipales, Sector Privado
	Garantizar procesos de trazabilidad y control social	Gobierno Estatal, Sociedad Civil, Academia

FUENTE: Elaboración propia



7. INDICADORES DE EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO

MOVILIDAD 2050



La Tabla 23 presenta los cinco indicadores estratégicos que funcionan como signos vitales del sistema de movilidad 2050 de Aguascalientes. Estos indicadores sintetizan el estado funcional del sistema en términos de seguridad, eficiencia, sostenibilidad y equidad territorial, permitiendo evaluar de manera continua si las políticas públicas están produciendo cambios estructurales.

TABLA 23. Signos Vitales de la Movilidad en Aguascalientes

NOMBRE	DIMENSIÓN	META	JUSTIFICACIÓN
Tasa de muertes viales por cada 100,000 habitantes	Seguridad vial	Cero muertes	La seguridad vial es el corazón del sistema y está directamente vinculada con la infraestructura, el diseño urbano, la fiscalización y la cultura vial.
Participación modal del transporte público, peatonal y ciclista	Transporte público y modalidad activa	Al menos el 60% de viajes en modos sostenibles	Resume la efectividad del transporte, la infraestructura activa y la gestión de la demanda del automóvil.
Tiempo promedio de traslado	Eficacia del sistema y equidad territorial	Tiempos promedio menores a 30 minutos	Directamente asociado al uso del suelo, la calidad del transporte y la congestión.
Emisiones de CO2 del sector transporte	Cambio climático y calidad del aire	Reducción mayor o igual al 50%	El transporte es la fuente principal de contaminantes según el diagnóstico estatal.
Índice de accesibilidad urbana	Justicia equidad territorial	90% de cobertura	Resume el impacto del DOT, el transporte público y el diseño urbano en la vida diaria.

FUENTE: Elaboración propia basada en SEDATU (2024), Coalición Movilidad Segura (2023), INEGI (2023), BID (2021), OECD (2020) y ITDP (2017)



7.1 Indicadores de Movilidad Segura y Seguridad Vial

La Tabla 24 sintetiza los indicadores clave de seguridad vial que conforman la base del sistema de seguimiento del Plan de Movilidad 2050. Estos indicadores permiten medir avances en la reducción de muertes y lesiones graves, la protección de usuarios vulnerables y la transformación de la infraestructura vial hacia estándares de seguridad y velocidad segura.

TABLA 24. Indicadores de movilidad segura y seguridad vial

CATEGORÍA	INDICADOR	FÓRMULA	LÍNEA BASE 2025	META 2050
Seguridad vial	Tasa de muertes por siniestros viales por 100 mil hab. (Vital)	(Muertes / población) * 100,000	77 muertes	0
	Tasa de lesiones graves por siniestros viales	# lesiones graves / 100,000 hab	—	-80%
	Porcentaje de siniestros en puntos críticos intervenidos	# puntos intervenidos / total	—	100%
Usuarios vulnerables	Proporción de muertes de peatones y ciclistas	% respecto al total de muertes	19.5% (peatonal y ciclista)	≤5%
Infraestructura segura	% de vialidades con velocidad autorregulada (30 km/h urbana, 50 km/h arterial)	km intervenidos / km total	—	70%
	% de cruces seguros implementados	# cruces seguros / total	—	100%

FUENTE: Elaboración propia basada en Elaboración propia basada en SEDATU (2024), Coalición Movilidad Segura (2023), INEGI (2023), WHO (2023), BID (2021), OECD (2020) y ITDP (2017)

7.2 Indicadores de Transporte Público Eficiente y Accesible

La Tabla 25 presenta los indicadores estratégicos para evaluar el desempeño del transporte público hacia 2050, abarcando dimensiones clave como eficiencia operativa, conectividad intermodal, calidad del servicio, incorporación tecnológica y transición energética.

TABLA 25. Indicadores Estratégicos del Transporte Público

CATEGORÍA	INDICADOR	FÓRMULA	META 2050
Eficiencia	Puntualidad del transporte público	% unidades que cumplen ventana ± 3 min	90%
	Tiempo promedio de espera	Minutos	≤ 7 min rutas troncales
Conectividad	% de viajes intermodales con integración tarifaria	Número de viajes integrados / total	100%
Calidad del servicio	Índice de satisfacción de usuarios (escala 1–10)	Encuestas	8/10
Tecnología	% de unidades con telemetría, GPS y monitoreo	Número de unidades / total	100%
Transición energética	% de flota cero emisiones	Número de buses eléctricos / total	60%

FUENTE: Elaboración propia basada en SEDATU (2024), Coalición Movilidad Segura (2023), INEGI (2023), BID (2021), OECD (2020) y ITDP (2017)



7.3 Indicadores de Movilidad Activa y Espacio Público

La Tabla 26 reúne los indicadores clave para evaluar el desarrollo de la movilidad activa y la calidad del espacio público hacia 2050, abarcando infraestructura, uso, calidad ambiental y seguridad. Estos indicadores permiten medir el avance hacia un sistema urbano donde caminar y pedalear sean modos seguros, atractivos y funcionales, con infraestructura conectada, accesibilidad universal, entornos más verdes y una reducción sustantiva de riesgos viales.

TABLA 26. Indicadores de movilidad activa y espacio público

CATEGORÍA	INDICADOR	META 2050
Infraestructura	km de ciclovías conectadas y en red	300 km
	% de banquetas con accesibilidad universal	100%
Uso	Participación modal de la bicicleta	10%
	Viajes peatonales diarios	≥40%
Calidad ambiental	% de vialidades con arborización completa	80%
Seguridad	Tasa de siniestros de ciclistas por 100k viajes	-90%

FUENTE: Elaboración propia basada en SEDATU (2024), Coalición Movilidad Segura (2023), INEGI (2023), BID (2021), OECD (2020) y ITDP (2017)

7.4 Indicadores de Vehículos Motorizados y Estacionamientos

La Tabla 27 sintetiza los indicadores clave para evaluar el impacto ambiental del sistema de movilidad hacia 2050. Estos parámetros permiten monitorear la reducción de emisiones contaminantes, el avance en la electrificación de flotas, la disminución del ruido urbano y la eficiencia energética del transporte. En conjunto, expresan la capacidad del Estado para transitar hacia un modelo de movilidad limpio, resiliente y alineado con los estándares nacionales e internacionales de salud y sostenibilidad.

TABLA 27. Indicadores transversales de sostenibilidad y resiliencia climática

INDICADOR	META
Emisiones CO ₂ del transporte (vital)	-50% a 2050
PM2.5 y PM10 vinculadas al transporte	Cumplimiento NOM & OMS
% flota eléctrica total (taxis, reparto, autobuses)	50%
Ruido ambiental	-40% en zonas críticas
Consumo energético del sistema	-30%

FUENTE: Elaboración propia basada en SEDATU (2024), Coalición Movilidad Segura (2023), INEGI (2023), BID (2021), OECD (2020) y ITDP (2017)



7.5 Indicadores de Ordenamiento Territorial y Mejora del Paisaje Urbano

La Tabla 28 sintetiza los indicadores clave para evaluar el avance del ordenamiento territorial y del Desarrollo Orientado al Transporte hacia 2050. Estos indicadores permiten monitorear la consolidación de desarrollos compactos y bien conectados, la mezcla equilibrada de usos de suelo, la accesibilidad urbana basada en servicios de proximidad y la recuperación integral del espacio público.

TABLA 28. Indicadores de desarrollo territorial orientado al transporte

INDICADOR	FÓRMULA	META 2050
DOT	% de nuevos desarrollos con criterios DOT	80%
Densidad sostenible	Densidad bruta mínima en ejes de transporte	≥150 hab/ha
Usos de suelo mixtos	% polígonos DOT con mezcla equilibrada	≥70%
Accesibilidad	Índice de accesibilidad urbana (vital)	≥90% población con servicios a 15 min
Espacio público	% espacios públicos degradados rehabilitados	100%

FUENTE: Elaboración propia basada en SEDATU (2024), Coalición Movilidad Segura (2023), INEGI (2023), BID (2021), OECD (2020) y ITDP (2017)



7.6 Indicadores de Distribución de Mercancías Sostenibles

La Tabla 29 presenta los indicadores fundamentales para evaluar el desempeño de la Distribución Urbana de Mercancías hacia 2050, integrando dimensiones de congestión, cumplimiento normativo, infraestructura, micro logística y emisiones. Estos indicadores permiten medir la eficiencia del sistema logístico urbano, el grado de modernización de las flotas, la cobertura de infraestructura inteligente, la adopción de soluciones de última milla y el impacto ambiental de las operaciones de reparto, asegurando una logística más ordenada, limpia y competitiva para Aguascalientes.

TABLA 29. Indicadores de logística inteligente, segura y sostenible

INDICADOR	FÓRMULA	META 2050
Congestión logística	Reducción de congestión por carga/descarga	% reducción
Cumplimiento normativo	% vehículos de reparto dentro de normas ambientales	100% (2040)
Infraestructura logística	Cobertura de bahías inteligentes	80% de zonas comerciales
Micro logística	% municipios metropolitanos con microhubs / lockers	50% (2040)
Emisiones DUM	CO ₂ por km de reparto	-60%

FUENTE: Elaboración propia basada en SEDATU (2024), Coalición Movilidad Segura (2023), INEGI (2023), BID (2021), OECD (2020) y ITDP (2017)

7.7 Indicadores Gobernanza, Innovación y Datos

La Tabla 30 reúne los indicadores esenciales para evaluar la madurez de la gobernanza digital de la movilidad hacia 2050. Estos parámetros reflejan la capacidad del sistema para operar con eficiencia, evidencia y control social.

TABLA 30. Indicadores de gobernanza, datos e interoperabilidad institucional

INDICADOR	META 2050
Interoperabilidad	100% de dependencias con protocolo estándar de datos
Datos abiertos	Publicación de bases de datos actualizadas cada 6 meses
Observatorio de Movilidad	Observatorio estatal funcionando con metodologías homologadas
Transparencia	% de indicadores con reporte público
Participación	% de proyectos con participación vinculante

FUENTE: Elaboración propia basada en SEDATU (2024), Coalición Movilidad Segura (2023), INEGI (2023),



8. PROYECCIONES A LARGO PLAZO Y ESCENARIOS A FUTURO

MOVILIDAD 2050

Escenario 1: Tendencia Inercial

Si se mantienen las prácticas actuales y la coordinación institucional no mejora, se prevé:

Aspecto técnico - operativo

- Crecimiento urbano disperso y expansión periférica sin integración con el transporte público, reforzando viajes largos y dependencia del automóvil.
- Incremento sostenido del parque vehicular, en especial de motocicletas y automóviles, con saturación de las principales vialidades, corredores industriales y de la zona metropolitana.
- Una movilidad fragmentada caracterizada por una baja interoperabilidad tecnológica, poca gestión integral de semáforos, estacionamientos y transporte público; y decisiones reactivas, no basadas en evidencia.

Aspecto económico

- Incremento de los costos generalizados de transporte (i.e., tiempo, combustible, accidentes y logística urbana ineficiente) que limita la productividad, competitividad y atractivo de inversión.
- Perpetuación del círculo vicioso financiero: a mayor congestión, más demanda de vialidades, incremento de los costos de mantenimiento y disminución del margen fiscal para transporte y espacio públicos.

Aspecto social

- Brechas territoriales y de acceso a oportunidades: los hogares sin auto invierten mayor tiempo y costo para acceder al empleo, a la educación y a la salud.
- Incremento del riesgo vial en usuarios vulnerables (i.e., peatones, ciclistas y motociclistas)

Aspecto ambiental

- Incremento de las emisiones, ruido y contaminantes derivados de la cantidad de tráfico y las velocidades inadecuadas.
- Degradación del espacio público e incremento de las islas de calor con impactos en la salud pública y el confort térmico.



En él se prevén las siguientes consecuencias:

- Incremento de los tiempos de traslado y pérdida de productividad urbana.
- Mayor gasto en el sistema de salud por lesiones viales y costos sociales (e.g., muertes prematuras y discapacidad), coherente con la evidencia de carga sanitaria por siniestros (WHO, 2023).
- Incremento de la contaminación atmosférica, ruido y GEI que llevan al incumplimiento progresivo de metas climáticas y de sostenibilidad (Intergovernmental Panel on Climate Change, 2022).
- Pérdida de competitividad logística por ausencia de regulación y modernización de la distribución urbana de mercancías.

La Tabla 31 describe un escenario tendencial para 2050, es decir, la proyección de lo que ocurriría si Aguascalientes mantuviera el modelo actual sin implementar transformaciones estructurales. Este escenario de inacción permite identificar los riesgos sistémicos que enfrentarían la movilidad, el transporte público, la seguridad vial, la logística urbana y la calidad del aire.

TABLA 31. Escenario tendencial de Aguascalientes

DIMENSIÓN	DESCRIPCIÓN DEL ESCENARIO
Infraestructura vial	Se mantiene el modelo centrado en el automóvil. Mayor expansión urbana periférica; déficit creciente de infraestructura caminable y ciclista. Persisten cuellos de botella y congestión estructural.
Transporte público	Mejoras marginales. Rutas siguen desactualizadas; baja frecuencia; falta de integración tarifaria. Disminuye el número de usuarios; crecimiento del parque vehicular.
Movilidad activa y espacio público	Intervenciones aisladas y sin continuidad. Ciclovías discontinuas; banquetas en deterioro; el espacio público sigue siendo secundario. Uso de modos activos crece <10%.
Seguridad vial	Reducciones mínimas de siniestros. Continúan muertes prevenibles, principalmente en motociclistas, peatones y ciclistas. Falta sistematicidad en controles de velocidad y alcohol.



DIMENSIÓN	DESCRIPCIÓN DEL ESCENARIO
Logística y distribución de mercancías	La distribución urbana sigue desregulada. Aumentan conflictos en zonas comerciales; mayor uso de vehículos contaminantes y sin control horario.
Gobernanza y digitalización	Persisten sistemas desconectados entre municipios. Información incompleta, sin datos abiertos. Falta interoperabilidad, monitoreo en tiempo real y toma de decisiones basada en evidencia.
Medio ambiente y calidad del aire	Emisiones crecen entre 15% y 25% por aumento de vehículos. No mejora el ruido urbano ni la contaminación. Aguascalientes incumple metas climáticas nacionales.

FUENTE: Elaboración propia

Este es un escenario riesgoso e indeseable porque compromete la sostenibilidad económica (costos y competitividad), ambiental (equidad y seguridad) y social del Estado (GEI, calor, calidad del aire).

Escenario 2: De transición o progresivo

En él se producen mejoras graduales con políticas sectoriales focalizadas, lo que produce avances importantes, pero parcialmente desarticulados:

Aspecto técnico – operativo

- Inversión moderada en transporte público y movilidad activa, con corredores exclusivos y pago electrónico; renovación parcial de flota.
- Proyectos de movilidad activa en zonas estratégicas, con mejoras de banquetas/ciclovías conforme a NOM-004-SEDATU-2023.
- Expansión de ITS, aunque sin interoperabilidad plena y con cobertura desigual entre municipios.



Aspecto económico

- Se reducen los costos operativos en las rutas y corredores intervenidos. Esto se traduce en mayor confiabilidad del servicio, menor variabilidad de tiempos y mejora de la productividad local.
- Persisten los congestionamientos viales y cuellos de botella por falta de integración tarifaria, operativa y territorial. Esto limita los beneficios de costo y efectividad a escala metropolitana.

Aspecto social

- Mejora tangible de las áreas prioritarias, pero sin un equilibrio territorial completo.
- Desigualdad territorial entre centro, periferia y ruralidad en términos de cobertura y frecuencia.

Aspecto ambiental

- Reducción moderada de emisiones y mejoras puntuales de calidad del aire;
- Zonas de bajas emisiones piloto y adopción creciente de vehículos híbridos y eléctricos en la entidad.

En él se prevén las siguientes consecuencias:

- Mejores condiciones de movilidad para sectores estratégicos, pero sin equilibrio territorial completo.
- Cambios moderados en patrones de viaje y ligera disminución del uso del automóvil.
- Modernización creciente del transporte público, pero con desigualdad entre zonas urbanas y rurales.

La Tabla 32 presenta un escenario de progreso moderado hacia 2050, en el cual Aguascalientes avanza de manera parcial y sectorizada en la modernización de su sistema de movilidad. Este escenario intermedio muestra mejoras visibles en infraestructura activa, transporte público, seguridad vial y logística sostenible, pero sin alcanzar una integración plena entre municipios, modos de transporte y sistemas digitales.



TABLA 32. Escenario de progreso moderado

DIMENSIÓN	DESCRIPCIÓN DEL ESCENARIO
Infraestructura vial	Se implementan proyectos de calles completas en zonas claves. Algunos corredores metropolitanos se modernizan, pero sin integración sistémica. Mejora la accesibilidad en áreas centrales.
Transporte público	Modernización parcial de flota y rediseño de rutas. Integración tarifaria limitada. Prioridad semafórica en corredores seleccionados. Aumenta el uso <20%. Cobertura rural alcanza 40%.
Movilidad activa	Red de ciclovías continua en zonas centrales; banquetas mejoradas en avenidas principales. Mayor arborización y proyectos de sombra. Viajes activos crecen 30-40%.
Seguridad vial	Reducción importante de siniestros (30-40%). Se establece alcoholímetro, foto cívicas, y auditorías de seguridad vial. Persisten puntos críticos no intervenidos.
Logística sostenible	Se regulan horarios de carga y descarga; se implementan microhubs piloto. Se modernizan parcialmente flotas de reparto (<25% eléctricas).
Gobernanza digital	Plataforma digital inicial para transporte y tránsito. Datos abiertos parciales. Coordinación metropolitana moderada; interoperabilidad en 50% de los sistemas.
Medio ambiente	Se reducen emisiones 15-20%. Aumenta adopción de vehículos híbridos. Zonas de bajas emisiones en áreas centrales.

FUENTE: Elaboración propia

Este escenario mejora la calidad de vida, pero no asegura el cumplimiento completo de la Visión 2050 si no se integra la gobernanza metropolitana, el financiamiento estable, la interoperabilidad y la equidad territorial.



Escenario 3: Transformador

En este escenario, Aguascalientes se consolida como un líder nacional y global en movilidad inteligente, segura e inclusiva y se caracteriza por:

Aspecto técnico – operativo

- Sistema integral, multimodal y completamente interoperable entre municipios y dependencias a través de una plataforma digital con analítica e IA para la gestión en tiempo real.
- Transporte público de excelencia, con red total de rutas, carriles preferentes, flota 100% limpia y tarifa integrada.
- Movilidad activa como eje central: red ciclista y peatonal continua, accesible y sombreada, acompañada de un diseño vial con velocidades seguras y entornos escolares y hospitalarios protegidos en todo el estado.

Aspecto económico

- Reducción estructural de costos de congestión y siniestralidad con un incremento de la productividad derivado de la confiabilidad del sistema de movilidad.
- Ventaja competitiva logística por regulación e innovación (microhubs, bahías inteligentes, última milla eléctrica) y articulación de infraestructura y servicios (ferroviarios, aeroportuarios, carreteros y puertos secos) que elevan la eficiencia regional.
- Mayor eficiencia del gasto público al priorizar las inversiones con alta rentabilidad social (transporte público, DOT, espacio público y seguridad vial).



Aspecto social

- Gobernanza digital con plataforma estatal, analítica avanzada e inteligencia artificial para la toma de decisiones.
- Visión Cero implementada con infraestructura segura, velocidad controlada y vigilancia inteligente
- Accesibilidad universal como estándar (banquetas, cruces, paradas e información) y reducción de la desigualdad territorial mediante DOT, vivienda asequible en zonas densas y usos mixtos.
- Participación ciudadana continua, observatorios, transparencia y control social.

Aspecto ambiental

- Zonas de bajas emisiones en centros urbanos y áreas sensibles.
- Reducción $\geq 60\%$ de emisiones de transporte
- Implementación de corredores verdes para la mitigación del calor, salud pública y confort térmico.

Las consecuencias previstas de este escenario son las siguientes:

- Cero muertes por siniestros viales y reducción drástica de lesiones graves.
- Reducción del 60% de las emisiones del transporte y mejor calidad del aire.
- Reducción significativa de los tiempos de viaje y mejora de la productividad.
- Incremento del uso de modos sostenibles (movilidad activa + transporte público).
- Desarrollo económico impulsado por logística inteligente y movilidad eficiente.
- Espacios públicos seguros, inclusivos y con confort térmico.
- Cumplimiento de los ODS, LGMSV, Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado y Acuerdo de París.
- Movilidad como un motor de bienestar, cohesión social y competitividad urbana.

La Tabla 33 describe el escenario de movilidad plenamente sostenible e integrada que Aguascalientes podría alcanzar hacia 2050 si se implementa de manera efectiva y continua una política pública ambiciosa, basada en la planificación estratégica, la innovación tecnológica y la coordinación intergubernamental. Este escenario transformacional plantea



un sistema estatal de movilidad centrado en las personas, con infraestructura universal, transporte público multimodal de alta eficiencia, logística urbana limpia, gobernanza digital interoperable y un enfoque total de Visión Cero. En conjunto, estos elementos configuran un modelo avanzado de movilidad, ordenamiento territorial y sostenibilidad climática, acorde con estándares internacionales y con la aspiración de convertir a Aguascalientes en un referente nacional.

TABLA 33. Escenario de movilidad plenamente sostenible e integrada

DIMENSIÓN	DESCRIPCIÓN DEL ESCENARIO
Infraestructura vial	Red estatal de Calles Completas; conectividad total entre municipios. Corredores verdes metropolitanos; red ciclista y peatonal universal bajo NOM-004-SEDATU. Diseño urbano centrado en las personas.
Transporte público multimodal	SITMA completamente rediseñado, flota eléctrica/hidrógeno, rutas inteligentes con IA, pago integrado único, cobertura urbana 100% y rural 80%. Uso del transporte público aumenta >200%.
Movilidad activa	Entorno caminable y ciclable seguro en toda la entidad. Infraestructura continua, sombreada y accesible. Viajes activos representan más del 25–30% de los desplazamientos urbanos.
Seguridad vial (Visión Cero)	Muertes y lesiones graves reducidas a cero. Controles automatizados universales, rediseño seguro de todas las intersecciones, prioridad a usuarios vulnerables y monitoreo 24/7.
Logística sostenible	Bahías inteligentes, zonas de consolidación metropolitana, flotas eléctricas, trazabilidad total y corredores logísticos integrados con ferrocarril y autopistas. Emisiones logísticas reducidas >40%.
Gobernanza digital e interoperabilidad	Aguascalientes opera una Arquitectura Digital Estatal de Movilidad (ADEM) con datos abiertos, IA, simulación de escenarios, gemelo digital urbano y coordinación intergubernamental plena.
Medio ambiente y clima	Zonas de bajas emisiones en toda la ZM; inventario energético digital; emisiones del transporte reducidas >60%; movilidad circular con reciclaje y disposición responsable de residuos.

FUENTE: Elaboración propia

Este escenario integra un sistema de movilidad seguro y sostenible, DOT y equidad, logística moderna y gobernanza digital, lo que se traduce en beneficios económicos, sociales y ambientales para la entidad.



BIBLIOGRAFÍA

- Coalición Movilidad Segura (2023). Indicadores y metas de movilidad y seguridad vial para México. Propuesta de la CMS para la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial. CMS.
- BID (2021). Guía para la evaluación de proyectos de transporte urbano sostenible. Banco Interamericano de Desarrollo.
- Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL). (2021). Grado de Accesibilidad a Carretera Pavimentada (GACP) 2020. Recuperado el junio de 2025, de https://www.coneval.org.mx/Medicion/Paginas/Grado_accesibilidad_carretera.aspx
- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos [C.P.E.U.M.]. Art. 4. (1917). Poder Legislativo. Diario Oficial de la Federación [D.O.F.], 5 de febrero de 1917 (México).
- Coordinación General de Movilidad del Estado de Aguascalientes (CMOV). (2025a). Red de ciclovías en el estado de Aguascalientes. Aguascalientes.
- Coordinación General de Movilidad del Estado de Aguascalientes (CMOV). (2025b). Nombre de la base de origen y destino del transporte público urbano. Aguascalientes.
- Declaración de Estocolmo (2020). Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: Alcanzar los objetivos mundiales 2030. Estocolmo, 19-20 de febrero 2020.
- Foro Social Mundial. (2005). Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad. <https://hic-al.org/wp-content/uploads/2019/03/Carta-Mundial-Derecho-a-la-Ciudad.pdf>
- IMPLAN –Instituto Municipal de Planeación y Evaluación de Aguascalientes (2015). Programa de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Aguascalientes 2040. Ciudad que evoluciona. <https://www.implanags.gob.mx/files/programas/PDUCA/PDUCA2040.pdf>
- Intergovernmental Panel on Climate Change. (2022). Climate change 2022: Mitigation of climate change (AR6 Working Group III). Cambridge University Press.



- Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP). (2021). Índice de Movilidad Urbana.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (13 de diciembre de 2024). Red Nacional de Caminos (RNC). Obtenido de <https://www.inegi.org.mx/programas/rnc/>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2021). Censo de Población y Vivienda 2020. Recuperado el junio de 2025, de <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/#tabulados>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2022). Encuesta Origen-Destino en Hogares en Zonas Metropolitanas.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2023). Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas. Recuperado el julio de 2025, de https://www.inegi.org.mx/app/tabulados/interactivos/?px=ATUS_4&bd=ATUS&idrt=168&opc=t
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (mayo de 2025). Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (DENUE). Obtenido de <https://www.inegi.org.mx/app/descarga/default.html>
- ITDP (2017). Manual de calles: diseño vial para ciudades mexicanas. Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo. México.
- Ley de Movilidad del Estado de Aguascalientes [L.M.E.A.], Reformada, Periódico Oficial del Estado de Aguascalientes [P.O.E.A.], 21 de julio de 2025 (Aguascalientes, México).
- Ley de Planeación para el Desarrollo del Estado de Aguascalientes [L.P.D.E.A.], Reformada, Periódico Oficial del Estado de Aguascalientes [P.O.E.A.], 27 de mayo de 2024 (Aguascalientes, México).
<https://eservicios2.aguascalientes.gob.mx/NormatecaAdministrador/archivos/EDO-18-171.pdf>
- Ley de Protección Ambiental para el Estado de Aguascalientes [L.P.A.E.A.], Reformada, Periódico Oficial del Estado de Aguascalientes [P.O.E.A.], 23 de diciembre de 2024 (Aguascalientes, México).
<https://eservicios2.aguascalientes.gob.mx/NormatecaAdministrador/archivos/EDO-18-50.pdf>



- Ley General de Movilidad y Seguridad Vial [L.G.M.S.V.], Reformada, Diario Oficial de la Federación [D.O.F.], 29 de diciembre de 2023 (México).
- Naciones Unidas. (2015). Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. ONU.
- OECD. (2020). Cities in the world: A new perspective on urbanisation. Organisation for Economic Co-operation and Development Publishing.
- OMS - Organización Mundial de la Salud. (2021). Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030.
- ONU - Organización de las Naciones Unidas (2015a). Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Asamblea General.
- ONU (2015b). Acuerdo de París [Tratado].
<https://www.refworld.org/es/leg/trat/onu/2015/es/134497>
- ONU (2020). Resolución A/RES/74/299: Mejorar la seguridad vial mundial.
- ONU-Hábitat. (2016). Nueva agenda urbana. Naciones Unidas.
- ONU-Hábitat. (2020). Reporte Mundial de Ciudades 2020: El valor de la urbanización sostenible.
- Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD). (2021). Transport Strategies for the XXI Century. OECD Publishing.
- Reglamento de la Ley de Movilidad del Estado de Aguascalientes [R.L.M.E.A.], Reformado, Periódico Oficial del Estado de Aguascalientes [P.O.E.A.], 25 de octubre de 2021 (Aguascalientes, México).
- Secretaría de Finanzas (SEFI). (2025). Padrón vehicular en el estado de Aguascalientes por tipo de combustible. Aguascalientes. Obtenido de Cifras al cierre de año 2024.
- SEDATU. (2024). Lineamientos para la regulación del tránsito en las entidades federativas y municipios en el contexto de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Gobierno de México
- SEDATU –Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. (2023). Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042. Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.
https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/927027/Estrategia_Nacional_de_Movilidad_y_Seguridad_Vial_2023-2042..pdf
- WHO. (2023). Global status report on road safety 2023. World Health Organization.

ANEXO

MOVILIDAD 2050



9.1 Marco Conceptual

El marco conceptual del plan se construye a partir de principios, enfoques y definiciones esenciales que guían la política pública contemporánea en materia de movilidad.

Movilidad como derecho: la Constitución mexicana reconoce la movilidad como un derecho que debe garantizarse en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, calidad, inclusión e igualdad. Este plan parte de la premisa de que la movilidad no es un servicio, sino un derecho habilitador de otros derechos: educación, salud, empleo, cultura y participación social.

Jerarquía de movilidad: Establece un orden de prioridad que debe reflejarse en la infraestructura, la inversión y la regulación:

1. Peatones
2. Personas ciclistas
3. Personas usuarias de transporte público
4. Carga y servicios
5. Vehículos motorizados particulares

Esta jerarquía orienta el diseño de calles, la asignación del espacio vial y la priorización de recursos.

Visión Cero y Sistemas Seguros: enfoque internacional que reconoce que ninguna muerte por hechos de tránsito es aceptable. La siniestralidad no es un “accidente”, sino un problema



prevenible derivado del diseño del sistema. Por ello se actúa sobre infraestructura, velocidades, vehículos, usuarios y gestión institucional, con corresponsabilidad compartida.

Movilidad activa: comprende los modos de desplazamiento no motorizados como caminar y pedalear. La movilidad activa es un elemento clave para la salud pública, la seguridad vial, la inclusión social, la reducción de emisiones y la transformación urbana hacia escalas más humanas.

Transporte público multimodal: implica un sistema integrado de rutas, unidades, estaciones, corredores preferenciales y modos complementarios (urbano, interurbano, masivo, escolar, laboral, aeroportuario) con estándares comunes de accesibilidad, pago, información en tiempo real, seguridad y calidad del servicio.

Desarrollo Orientado al Transporte (DOT): modelo urbano que articula densidad equilibrada, usos mixtos, conectividad peatonal, servicios próximos y transporte público de alta calidad. Permite reducir viajes obligados, favorecer la movilidad activa y fortalecer la integración urbana y rural.

Logística urbana sostenible: integra la planificación del movimiento de mercancías en la ciudad mediante horarios escalonados, zonas de carga reguladas, microhubs, electrificación, corredores logísticos y tecnologías de gestión inteligente. Su objetivo es mejorar la eficiencia económica y reducir impactos ambientales y de seguridad vial.

Gobernanza digital e interoperabilidad: la movilidad moderna requiere sistemas de información integrados, plataformas interoperables, datos abiertos, analítica avanzada, inteligencia artificial y coordinación intergubernamental basada en evidencia. Este enfoque permite optimizar operaciones, mejorar decisiones y fortalecer la transparencia.

Sostenibilidad ambiental: la movilidad es una de las principales fuentes de emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero. El plan adopta el enfoque de transición energética, electrificación, verificación, tarificación inteligente y recuperación del espacio público para avanzar hacia un modelo de bajas emisiones.

Este marco conceptual se articula en la visión, los ejes y las estrategias del plan, para asegurar coherencia, claridad y alineación con los marcos nacionales e internacionales.

9.2 Top Cinco de Proyectos Estratégicos por Eje

Aquí se listan los proyectos mejor evaluados de cada eje, del más crítico al menos urgente dentro del eje.

EJE 1: Movilidad segura y seguridad vial

- Programa Estatal Visión Cero y Sistema Seguro (A:5, B:4, C:4, D:4, E:5)
- Reconfiguración de cruces e intersecciones críticas (Calles Completas)
- Cámaras salvavidas + control automatizado de velocidad y alcohol
- Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial y Seguridad Vial
- Auditorías de Seguridad Vial obligatorias al 100% de proyectos

EJE 2: Transporte eficiente y accesible

- Rediseño SITMA + Plan Maestro Multimodal + Rutas O–D
- Carriles exclusivos / BRT eléctrico en ejes metropolitanos
- Pago electrónico interoperable estatal
- Centros y Estaciones de Transferencia Modal



- Renovación total de la flota con unidades eléctricas/híbridas
-

EJE 3: Movilidad activa y espacio público

- Red estatal de infraestructura peatonal y ciclista continua (NOM-004)
- Calles Completas en corredores prioritarios
- Programa estatal de banquetas (100% accesibles)
- Corredor Verde del Río San Pedro
- Sistema de bicicleta pública + estacionamientos seguros

EJE 4: Vehículos motorizados y estacionamientos

- Zonas de Baja Emisión (ZBE) en centros urbanos
- Normas de máximos en estacionamiento (eliminación obligatoria de mínimos)
- Sistema metropolitano de parquímetros inteligentes
- Política integral de gestión de la demanda (tarificación vial)
- Programa de verificación vehicular universal

EJE 5: Ordenamiento territorial y paisaje urbano

- Corredores DOT en ejes SITMA + densificación mixta
- Rehabilitación 100% de espacios públicos degradados
- Desarrollo de polos de bienestar o ciudades de impulso rural-urbano
- Soterramiento de cables y eliminación de espectaculares
- Arborización masiva y corredores de biodiversidad

EJE 6: Distribución de mercancías sostenible

- Plan Estatal de Distribución Urbana de Mercancías (PEDUM)
- Implementar el proyecto Puerta-Sur Aguascalientes para desahogar el tráfico en la 45 sur
- Construir el tramo ferroviario Aguascalientes-Guadalajara.



- Bahías inteligentes de carga y descarga
- Microhubs logísticos, lockers urbanos y corredores logísticos preferenciales

EJE 7: Gobernanza digital de la movilidad

- Arquitectura Digital Estatal de Movilidad (ADEM)
- Plataforma Digital Única de Gestión de Movilidad
- Digitalización total de trámites y expedientes
- Sistema Estatal de Datos Abiertos de Movilidad
- Sistema Estatal de Coordinación Metropolitana de Movilidad

9.3 Matriz FODA Cruzada

CRUCE	ESTRATEGIAS DERIVADAS
FO (Fortalezas y Oportunidades)	FO1. Convertir a Aguascalientes en modelo nacional de movilidad sostenible, mediante SITMA reconfigurado, DOT y logística inteligente como plataformas demostrativas. FO2. Integrar tecnologías ITS, IA y electromovilidad aprovechando la escala estatal y marco legal ya existente. FO3. Consolidar el Chicalote, ferrocarril y la posición central de AGS como hub logístico regional, articulando transporte, territorio y comercio electrónico. FO4. Implementar pilotos rápidos (movilidad activa, logística urbana, Calles Completas) gracias a la escala urbana manejable. FO5. Acceder a financiamiento internacional para acelerar proyectos estructurales: ciclovías, transporte público eléctrico, DOT, logística sostenible.
FA (Fortalezas y Amenazas)	FA1. Fortalecer gobernanza y continuidad política mediante el CMOV, el Fondo Estatal y la Arquitectura Digital Estatal para blindar proyectos ante cambios de gobierno. FA2. Controlar el aumento vehicular y el transporte pirata mediante regulación digital, auditorías y sistemas inteligentes soportados en capacidades técnicas existentes. FA3. Usar el SITMA y el marco legal para frenar la expansión urbana desordenada, vinculando transporte con ordenamiento territorial. FA4. Implementar estándares técnicos (NOM-004, DOT, Calles Completas) para evitar retrocesos urbanísticos y vehiculares.

CRUCE	ESTRATEGIAS DERIVADAS
DO (Debilidades y Oportunidades)	FA5. Redirigir recursos hacia movilidad sostenible mediante el Fondo Estatal de Movilidad, reduciendo dependencia de infraestructura vehicular. DO1. Profesionalizar y fortalecer capacidades técnicas aprovechando programas internacionales de formación (GIZ, BID, CAF, ONU-Hábitat). DO2. Modernizar transporte público y ciclovías inconexas usando tecnologías ITS, electrificación y recursos verdes internacionales. DO3. Crear reglamentos de logística urbana, DOT y estacionamiento, alineados a buenas prácticas globales ya disponibles. DO4. Integrar vivienda–movilidad–ordenamiento mediante DOT y corredores de transporte, cerrando brechas históricas. DO5. Instalar infraestructura logística urbana (bahías, microhubs, lockers) como respuesta a comercio electrónico y digitalización creciente. DO6. Digitalizar planeación y gestión para resolver la falta de transparencia y actualización de datos.
DA (Debilidades y Amenazas)	DA1. Revertir el modelo centrado en el automóvil mediante políticas de gestión de la demanda y regulación de estacionamientos. DA2. Combatir el cortoplacismo político mediante mecanismos de participación, datos abiertos y observatorios con continuidad técnica. DA3. Frenar expansión urbana y fraccionamientos cerrados mediante normas DOT, diseño seguro y reordenamiento metropolitano. DA4. Reducir riesgos por transporte pirata, fortaleciendo regulación, vigilancia digital y alternativas formales. DA5. Atender la inseguridad vial y la baja cultura vial, con Visión Cero, auditorías obligatorias y programas educativos permanentes. DA6. Evitar el deterioro ambiental y el incumplimiento climático con electrificación del transporte, control de emisiones y ZBE.



9.4 Cuadro Matricial Balanced Scorecard

Perspectiva de aprendizaje y crecimiento

OBJETIVO ESTRATÉGICO	KPI	FÓRMULA / MÉTODO DE MEDICIÓN	META 2050	INICIATIVAS CLAVE
1. Desarrollar capacidades técnicas en movilidad, datos y planeación integrada	% personal técnico certificado	(Personal certificado / total personal técnico) *100	100%	Programa estatal de profesionalización; certificaciones internacionales; alianzas academia–gobierno
2. Consolidar gobernanza metropolitana interoperable	% municipios integrados a sistemas estatales	Municipios con interoperabilidad / total municipios	100%	Sistema Estatal de Coordinación Metropolitana; homologación normativa
3. Construir cultura vial y de movilidad sostenible	% población alcanzada por programas de educación vial	Beneficiarios / población total	≥70%	Campañas permanentes; programas escolares; formación a operadores
4. Desplegar sistemas digitales, ITS e IA	Nivel de digitalización de la movilidad (índice compuesto)	Evaluación anual (0–100)	100/100	Arquitectura Digital Estatal; Plataforma Única; sensores; IA predictiva



Perspectiva de procesos internos

OBJETIVO ESTRATÉGICO	KPI	FÓRMULA / MEDICIÓN	META 2050	INICIATIVAS CLAVE
5. Lograr Sistema Seguro (Visión Cero)	Tasa de muertes viales por 100k (Vital)	(Muertes/población) *100,000	0	Intersecciones seguras; Zonas 30; cámaras salvavidas; alcoholímetro inteligente
6. Integrar y modernizar transporte público	Participación modal TP	% viajes en TP	≥40%	Rediseño SITMA; BRT/eléctricos; integración tarifaria; CETRAMs
7. Consolidar movilidad activa segura y universal	% banquetas accesibles / km de ciclovías en red	km accesibles / km total	100% / 300 km	NOM-004; Corredores verdes; bici pública; calles completas
8. Gestionar demanda y reducir uso del automóvil	Reparto modal del automóvil	% viajes en auto	≤35%	ZBE; tarificación vial; Smart Parking; límites ambientales
9. Logística urbana sostenible	Emisiones de distribución urbana (CO ₂ /km)	Medición anual	-60%	Microhubs; bahías inteligentes; UILS; electrificación
10. Integrar movilidad y ordenamiento territorial (DOT)	% desarrollos en zonas DOT	Desarrollos DOT / total	80%	Corredores DOT; incentivos fiscales; vivienda asequible DOT
11. Construir sistema de datos abiertos y gestión basada en evidencia	% indicadores de movilidad con reporte público	Indicadores publicados / total	100%	Observatorio Estatal; tableros; protocolos interoperables



Perspectiva de usuarios / ciudadanos

OBJETIVO ESTRATÉGICO	KPI	FÓRMULA / MEDICIÓN	META 2050	INICIATIVAS CLAVE
12. Mejorar accesibilidad urbana	Índice de Accesibilidad Urbana (Vital)	Indicador compuesto	≥90%	DOT; TP integrado; calles completas
13. Reducir tiempos de traslado	Tiempo promedio de viaje	Minutos	≤30 min	BRT; gestión tráfico; integración modal
14. Garantizar seguridad vial universal	% siniestros en puntos críticos intervenidos	Intervenidos/total	100%	Auditorías viales; intersecciones seguras
15. Incrementar uso de modos sostenibles	% viajes a pie/bici/TP	Encuestas origen-destino	≥60%	Movilidad activa + TP integrado
16. Reducir exposición a contaminación y ruido	Emisiones CO ₂ transporte (Vital)	Inventario	-50%	Electromovilidad; ZBE; logística limpia

Perspectiva financiera y sostenibilidad económica

OBJETIVO ESTRATÉGICO	KPI	FÓRMULA / MEDICIÓN	META 2050	INICIATIVAS CLAVE
17. Optimizar inversión pública y eficiencia operativa	% proyectos evaluados con ACB y KPIs	Proyectos con ACB/total	100%	Evaluación ex-ante y ex-post; criterios de priorización
18. Crear financiamiento sostenible	Monto anual del Fondo Estatal de Movilidad	Millones de pesos	Incremento anual sostenido	Fondo de Movilidad; captura de plusvalía; tarificación
19. Reducir costos del sistema asociados a siniestros, congestión y emisiones	Costo social de la movilidad vs PIB estatal	Estimación anual	-40%	Visión Cero; TP eficiente; logística sostenible
20. Incrementar competitividad y productividad territorial	Índice de competitividad logística/urbana	Indicador compuesto	Top nacional	Clúster Logístico; conectividad ferroviaria; DOT

CARTERA DE PROYECTOS ESTRATÉGICOS DEL PROGRAMA SECTORIAL DE LARGO PLAZO DE MOVILIDAD

El sector Movilidad enfrenta congestión creciente, alta siniestralidad vial, dependencia del automóvil y desigualdad en el acceso al transporte público. La construcción de proyectos estratégicos exige integrar transporte masivo, movilidad activa, infraestructura vial, regulación y planeación urbana bajo un enfoque de sostenibilidad y seguridad.

La transformación hacia 2050 implica reducir tiempos de traslado, emisiones y accidentes, al tiempo que se fortalece la accesibilidad universal y la integración metropolitana.

La estructuración de los Proyectos Estratégicos Sectoriales responde a una lógica de integración programática que articula de manera coherente los problemas estructurales identificados en el diagnóstico, las estrategias definidas para atenderlos y los indicadores establecidos para medir su desempeño. Estos componentes, aunque analíticamente diferenciados, no necesariamente deben traducirse en proyectos independientes.

En un horizonte de largo plazo, cada proyecto estratégico debe concebirse como una unidad programática transformadora, con suficiente masa crítica institucional y presupuestal, y con capacidad de incidir simultáneamente en diversos resultados e indicadores. Bajo esta lógica, la cartera se organiza con criterios de coherencia sistémica y consistencia causal, integrando intervenciones que comparten problema estructural, población objetivo, arquitectura institucional y propósito estratégico superior.

Este enfoque reduce la fragmentación operativa, fortalece la gobernanza de la cartera y potencia el impacto estructural. Asimismo, la integración programática favorece la eficiencia y sostenibilidad presupuestal, facilita la evaluación en el mediano y largo plazo y permite establecer una secuenciación clara hacia 2030, 2040 y 2050. Los proyectos deben entenderse como un hilo conductor estratégico que orienta la acción pública de largo plazo; la planeación operativa y la ejecución corresponderán a las instancias competentes, asegurando coordinación, seguimiento y evaluación con enfoque transexenal.



1. Sistema Integral de Movilidad Segura y Visión Cero

Descripción

Proyecto estructural orientado a reducir de manera sostenida la mortalidad y lesiones graves por siniestros viales mediante enfoque de Sistema Seguro, gestión de velocidad, protección a usuarios vulnerables e infraestructura segura

Alcance

- Implementación del enfoque Visión Cero
- Gestión de velocidad urbana
- Intervención en puntos críticos
- Red estatal de cruces seguros
- Infraestructura con diseño seguro
- Protección a peatones y ciclistas

Población objetivo

- Usuarios vulnerables (peatones, ciclistas, motociclistas)
- Conductores
- Población urbana y metropolitana

Programación 2026–2050

PERIODO	ENFOQUE ESTRATÉGICO	COMPONENTES CLAVE
2026–2030	Reducción acelerada de mortalidad	Gestión de velocidad, puntos críticos, cruces seguros
2030–2040	Infraestructura segura consolidada	Red vial con estándares Sistema Seguro
2040–2050	Mortalidad cercana a cero	Cultura vial institucionalizada



2. Sistema Integrado de Transporte Público Eficiente, Accesible y Cero Emisiones

Descripción

Transforma el transporte público en un sistema confiable, multimodal, integrado tarifariamente y con transición progresiva hacia flota cero emisiones.

Alcance

- Centro de control y gestión operativa
- Rediseño de rutas y nodos intermodales
- Sistema integrado de recaudo electrónico
- Mejora de experiencia del usuario
- Electrificación progresiva de flota

Población objetivo

- Usuarios actuales y potenciales del transporte público
- Personas sin automóvil
- Población vulnerable

Programación 2026–2050

PERIODO	ENFOQUE ESTRATÉGICO	COMPONENTES CLAVE
2026–2030	Recuperación de confianza y eficiencia	Control operativo, rediseño de rutas, integración tarifaria
2030–2040	Electrificación progresiva	Expansión de flota cero emisiones
2040–2050	Sistema predominante y bajo en carbono	Alta participación modal y emisiones mínimas



3. Sistema Estatal de Movilidad Activa y Espacio Público Seguro

Descripción

Prioriza modos activos mediante infraestructura ciclista y peatonal segura, accesibilidad universal y calles completas.

Alcance

- Red metropolitana de ciclovías segregadas
- Programa de calles completas
- Plan de accesibilidad peatonal universal
- Cultura de movilidad activa
- Recuperación de espacio público

Población objetivo

- Peatones
- Ciclistas
- Personas con discapacidad
- Niñez y adultos mayores

Programación 2026–2050

PERIODO	ENFOQUE ESTRATÉGICO	COMPONENTES CLAVE
2026–2030	Infraestructura prioritaria	Ciclovías y cruces accesibles
2030–2040	Cambio modal consolidado	Incremento sustancial de viajes activos
2040–2050	Ciudad caminable y ciclable estructural	Red completa integrada al transporte público



4. Sistema de Gestión Inteligente del Automóvil y Estacionamientos

Descripción

Desincentiva uso indiscriminado del automóvil mediante gestión de demanda, regulación tarifaria de estacionamientos e impulso a movilidad compartida.

Alcance

- Política de gestión de demanda
- Estacionamiento regulado inteligente
- Incentivos a auto compartido
- Instrumentos fiscales y regulatorios

Población objetivo

- Automovilistas
- Usuarios de estacionamiento
- Empresas de movilidad compartida

Programación 2026–2050

PERIODO	ENFOQUE ESTRATÉGICO	COMPONENTES CLAVE
2026–2030	Regulación y control inicial	Tarificación inteligente y zonas reguladas
2030–2040	Reducción progresiva de motorización	Incentivos a movilidad compartida
2040–2050	Automóvil como modo complementario	Uso racional y optimizado



5. Sistema de Ordenamiento Territorial Orientado a la Movilidad Sostenible

Descripción

Alinea desarrollo urbano con accesibilidad al transporte público, densidad sostenible y usos mixtos bajo modelo DOT y Ciudad de 15 minutos.

Alcance

- Lineamientos estatales DOT
- Redensificación en corredores
- Polos de bienestar
- Estrategia Ciudad de 15 Minutos
- Integración suelo–movilidad

Población objetivo

- Nuevos desarrollos
- Habitantes metropolitanos
- Desarrolladores

Programación 2026–2050

PERIODO	ENFOQUE ESTRATÉGICO	COMPONENTES CLAVE
2026–2030	Marco normativo y primeros corredores DOT	Integración normativa
2030–2040	Desarrollo urbano alineado	Alta densidad en corredores
2040–2050	Modelo urbano consolidado	Accesibilidad estructural ≤ 15 min



6. Sistema Estatal de Logística Urbana Sostenible

Descripción

Ordena distribución de mercancías mediante regulación, centros logísticos urbanos y micrologística de última milla baja en emisiones.

Alcance

- Marco regulatorio logístico
- Centros de distribución urbana
- Programa de última milla sostenible
- Estrategia de descarbonización logística

Población objetivo

- Empresas logísticas
- Comercio
- Población urbana

Programación 2026–2050

PERIODO	ENFOQUE ESTRATÉGICO	COMPONENTES CLAVE
2026–2030	Marco regulatorio y pilotos	Centros urbanos iniciales
2030–2040	Red logística sostenible	Expansión última milla eléctrica
2040–2050	Logística urbana descarbonizada	Emisiones significativamente reducidas



7. Sistema Estatal de Gobernanza Digital y Datos Abiertos de Movilidad

Descripción

Integra interoperabilidad tecnológica, datos abiertos, observatorio y sistema permanente de monitoreo y participación multisectorial.

Alcance

- Plataforma metropolitana interoperable
- Portal de datos abiertos
- Observatorio estatal
- Sistema de monitoreo y evaluación
- Consejo metropolitano

Población objetivo

- Instituciones
- Investigadores
- Sociedad civil
- Tomadores de decisión

Programación 2026–2050

PERIODO	ENFOQUE ESTRATÉGICO	COMPONENTES CLAVE
2026–2030	Plataforma interoperable	Datos abiertos y observatorio
2030–2040	Gestión basada en evidencia	Evaluación periódica y transparencia
2040–2050	Gobernanza digital madura	Decisiones automatizadas y predictivas



Matriz Ejecutiva Consolidada de la Cartera de Proyectos Estratégicos 2026–2050

PROYECTO ESTRATÉGICO	META 2030	META 2040	META 2050
Sistema Integral de Movilidad Segura y Visión Cero	-40 % muertes viales	-70 %	Mortalidad cercana a cero
Sistema Integrado de Transporte Público Eficiente, Accesible y Cero Emisiones	≥40 % participación modal	≥55 %	≥65 %
Sistema Estatal de Movilidad Activa y Espacio Público Seguro	15 % viajes activos	25 %	35 %
Sistema de Gestión Inteligente del Automóvil y Estacionamientos	Motorización estabilizada	-10 %	-20 %
Sistema de Ordenamiento Territorial Orientado a la Movilidad Sostenible	80 % nuevos desarrollos con acceso TP ≤500 m	95 %	100 %
Sistema Estatal de Logística Urbana Sostenible	-20 % emisiones carga	-40 %	-70 %
Sistema Estatal de Gobernanza Digital y Datos Abiertos de Movilidad	Plataforma interoperable	Evaluación permanente	Gobernanza predictiva consolidada

Consideraciones técnicas:

1. Las metas deberán sustentarse en series históricas de parque vehicular, tiempos de traslado, siniestralidad vial, participación modal y emisiones asociadas, así como escenarios prospectivos de crecimiento urbano.
2. Se recomienda establecer metas quinquenales de movilidad sostenible, reducción de tiempos de traslado y seguridad vial.
3. Cada proyecto deberá contar con tablero de seguimiento con responsables definidos (Secretaría de Movilidad, municipios, agencias metropolitanas).
4. La medición deberá armonizar aforos vehiculares, encuestas origen-destino, registros de siniestralidad y estadísticas ambientales.
5. Se sugiere evaluación externa en 2030 y 2040 para recalibrar metas de movilidad sostenible al 2050.

Tabla de trazabilidad del Programa Sectorial de Largo Plazo de Movilidad

PROBLEMA ESTRUCTURAL IDENTIFICADO EN EL DIAGNÓSTICO	EVIDENCIA EN EL DIAGNÓSTICO	OBJETIVO ESTRATÉGICO ASOCIADO	ESTRATEGIAS VINCULADAS	INDICADOR	PROYETOS ESTRATÉGICOS	TIPO	FASE
Fragmentación institucional y tecnológica en gestión metropolitana	Ausencia de datos abiertos y gobernanza digital de movilidad	Gobernanza digital de la movilidad	Interoperabilidad tecnológica	% sistemas interoperables	Sistema Estatal de Gobernanza Digital y Datos Abiertos de Movilidad	B	1
			Datos abiertos	Número de bases de datos abiertas actualizadas			
			Observatorio de movilidad	Observatorio operando con reportes anuales			
			Transparencia y rendición de cuentas	% indicadores publicados periódicamente			
			Participación multisectorial	Número de mesas de participación activas			
Desarticulación entre planeación urbana y movilidad	34 % de nuevos desarrollos (2017–2025) sin acceso a transporte público	Ordenamiento territorial orientado a la movilidad sostenible	Desarrollo Urbano Orientado al Transporte (DOT)	% nuevos desarrollos con acceso a TP ≤ 500 m	Sistema de Ordenamiento Territorial Orientado a la Movilidad Sostenible	A	1
			Densidad sostenible	Densidad habitacional en corredores de transporte			
			Usos de suelo mixtos	% suelo urbano con mezcla de usos			
			Accesibilidad universal	% equipamientos accesibles a pie ≤ 15 min			
Alta incidencia de siniestros viales y elevada mortalidad de usuarios vulnerables	Séptima posición nacional en siniestros viales (4,272 accidentes/año)	Movilidad segura y seguridad vial	Sistema Seguro y gestión de velocidad	Tasa de muertes por siniestros viales por 100 mil hab.	Sistema Integral de Movilidad Segura y Visión Cero	A	2
			Protección a usuarios vulnerables	Tasa de lesiones graves por siniestros viales			
			Infraestructura vial segura	% cruces seguros implementados % vialidades con velocidad 30/50 km/h autorregulada			

PROBLEMA ESTRUCTURAL IDENTIFICADO EN EL DIAGNÓSTICO	EVIDENCIA EN EL DIAGNÓSTICO	OBJETIVO ESTRATÉGICO ASOCIADO	ESTRATEGIAS VINCULADAS	INDICADOR	PROYETOS ESTRATÉGICOS	TIPO	FASE
Transporte público deficiente y poco confiable	31 % de participación modal del transporte público en ZMAGS	Transporte público eficiente y accesible	Mejora operativa y puntualidad	Puntualidad del transporte público (%)	Sistema Integrado de Transporte Público Eficiente, Accesible y Cero Emisiones	A	2
			Conectividad e integración multimodal	Tiempo promedio de espera (min)			
			Integración tarifaria	% viajes con integración tarifaria			
			Calidad y experiencia de usuario	Índice de satisfacción (1-10)			
			Transición energética del transporte público	% flota cero emisiones			
Baja prioridad de la movilidad activa	Bajo nivel de seguridad y promoción de movilidad activa	Movilidad activa y espacio público seguro	Infraestructura ciclista y peatonal segura	Km de infraestructura ciclista segregada	Sistema Estatal de Movilidad Activa y Espacio Público Seguro	A	2
			Promoción del uso	% viajes en modos activos			
			Calidad ambiental urbana	Reducción de emisiones por cambio modal (%)			
			Seguridad peatonal	% intersecciones con accesibilidad universal			
Ausencia de política integral de logística urbana sostenible	Distribución de mercancías con impactos en congestión y seguridad	Logística urbana sostenible	Regulación y cumplimiento normativo	% vehículos de carga registrados y regulados	Sistema Estatal de Logística Urbana Sostenible	C	3
			Infraestructura logística urbana	Número de centros logísticos urbanos			
			Micrologística de última milla	% entregas con vehículos no motorizados o eléctricos			
			Reducción de emisiones DUM	Emisiones de CO ₂ del transporte de carga (tCO ₂ /año)			

PROBLEMA ESTRUCTURAL IDENTIFICADO EN EL DIAGNÓSTICO	EVIDENCIA EN EL DIAGNÓSTICO	OBJETIVO ESTRATÉGICO ASOCIADO	ESTRATEGIAS VINCULADAS	INDICADOR	PROYETOS ESTRATÉGICOS	TIPO	FASE
Uso intensivo del automóvil y exceso de estacionamiento	Tasa de motorización de 475 veh/1,000 hab	Gestión eficiente del automóvil y estacionamientos	Gestión de la demanda vehicular	Tasa de motorización	Sistema de Gestión Inteligente del Automóvil y Estacionamientos	B	3
			Regulación y tarificación del estacionamiento	% cajones regulados con tarifa			
			Incentivos a movilidad compartida	% viajes en auto compartido			

TIPO

- A Transformacionales
- B Habilitadores Institucionales
- C Infraestructura Estratégica
- D Población

FASE

- 1 2026–2032
- 2 2030–2040
- 3 2035–2050



El **Programa Sectorial de Movilidad 2050** forma parte del marco estratégico del Plan Aguascalientes 2050 y orienta la transformación del sistema de movilidad como componente clave del bienestar y la competitividad territorial.

Como instrumento derivado del Plan Aguascalientes 2050, fue elaborado bajo la coordinación del Consejo Aguascalientes, con apoyo técnico de la SEPLADE.

Su contenido define objetivos estratégicos para fortalecer la movilidad activa, el transporte público sostenible, la seguridad vial y la integración funcional del territorio.

El Programa tiene carácter estratégico y orientador y sirve como base para alinear decisiones públicas en materia de movilidad al horizonte 2050.