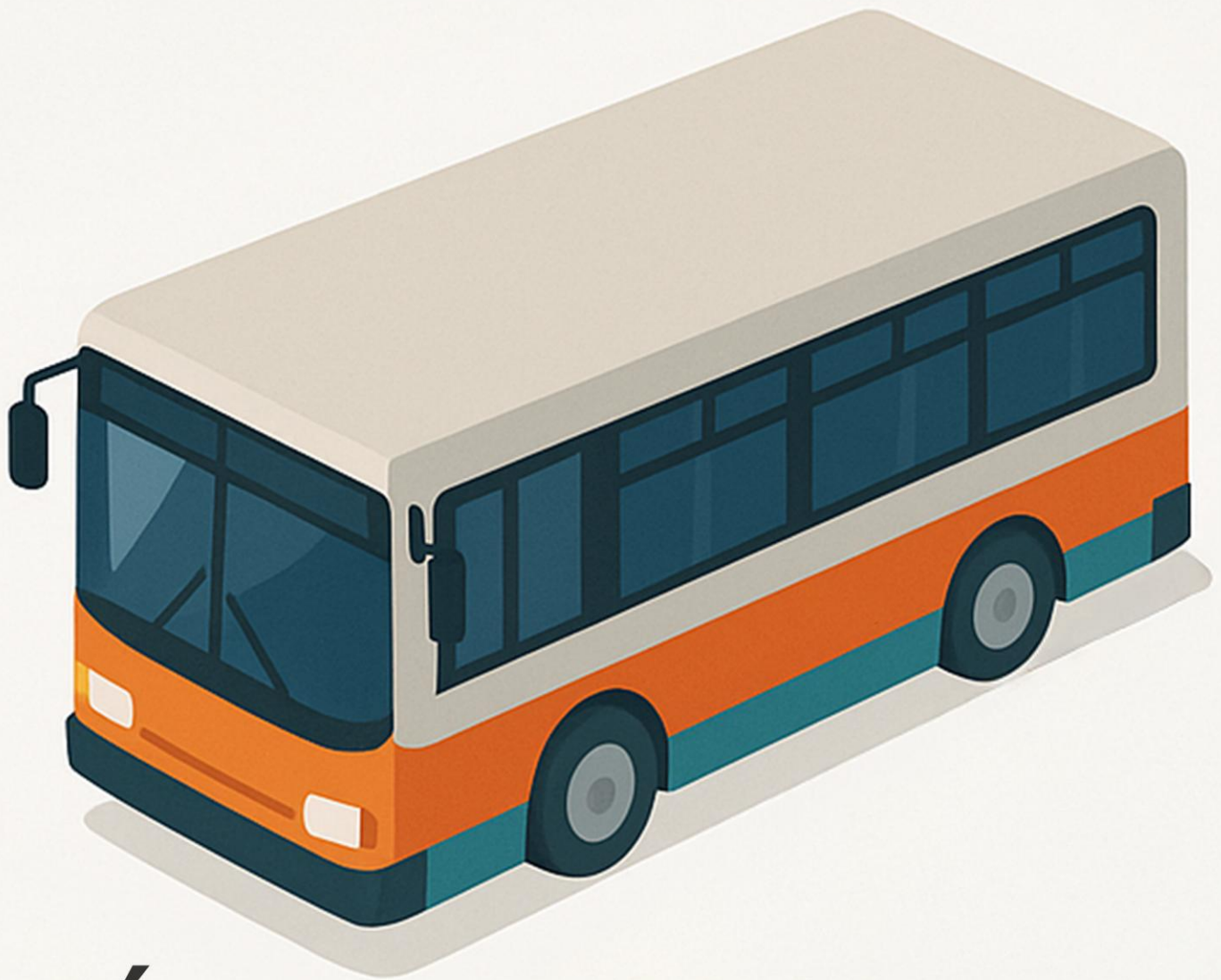




¿CÓMO VAMOS CON EL TRANSPORTE PÚBLICO?

ANÁLISIS DE LA SOSTENIBILIDAD FINANCIERA DEL
TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE HERMOSILLO



Mesa temática
Movilidad

Impulsada por:



Para citar el presente documento, recomendamos (formato APA):

Sosa Huerta, M. & Gutiérrez Sánchez, L. M. (Coords.). (2025). ¿Cómo Vamos con el Transporte Público? Análisis de la sostenibilidad financiera del transporte público urbano de Hermosillo. <https://hermosillocomovamos.org>

Este trabajo está protegido bajo la licencia Creative Commons (CC). Usted es libre de utilizar de manera parcial o total el contenido de esta publicación para fines no lucrativos o educativos, siempre que otorgue el reconocimiento al autor de la obra y comparta bajo la misma licencia en caso de transformar o modificar esta obra para crear una obra derivada. Queda estrictamente prohibida la modificación de los datos aquí presentados, como también la venta o comercialización de esta publicación. Más información sobre los términos y condiciones de la licencia en:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>



Hermosillo ¿Cómo Vamos? es una organización democrática e incluyente, la opinión del autor(a) en esta colaboración no necesariamente representa la postura, ideología, pensamiento o valores de la organización desde donde promovemos el derecho a la libre expresión, la construcción de opiniones y la formación de pensamiento crítico. Estamos abiertos al diálogo, la deliberación y la construcción de propuestas para la atención a los desafíos locales con el propósito de que Hermosillo sea un mejor lugar para vivir.

EQUIPO

M.C. Marian Sosa Huerta
Coordinadora de proyecto

Dra. Luisa María Gutiérrez Sánchez
Coordinadora de proyecto

Lic. Arturo Díaz Monge
Presidente de Hermosillo ¿Cómo Vamos?

M.C. Ernesto Urbina Miranda
Director General de Hermosillo ¿Cómo Vamos?

M.C. Rocío del Carmen Rodríguez González
Directora de Vinculación de Hermosillo ¿Cómo Vamos?

Dra. Jennifer Espinoza Ramos
Investigadora de Hermosillo ¿Cómo Vamos?

Lic. Luisa Domenica Valdez Santana
Coordinadora Administrativa de Hermosillo ¿Cómo Vamos?

M.C. Tomás Abarca Reyes
Coordinador de Comunicación de Hermosillo ¿Cómo Vamos?

Keops Zidrick Ochoa Camacho
Diseño y Edición – Hello Black

Hermosillo ¿Cómo Vamos? cuenta con el valioso apoyo de Organizaciones de la Sociedad Civil, Instituciones de Educación Superior, Centros de Investigación, especialistas, así como empresas socialmente comprometidas que, gracias a sus donativos, hacen posible esta iniciativa y sus publicaciones. Para conocer más sobre estas organizaciones visite:

www.hermosillocomovamos.org

 [HermosilloComoVamos](https://www.facebook.com/HermosilloComoVamos)

 [@hmocomovamos](https://twitter.com/hmocomovamos)

 [Hermosillo ¿Cómo Vamos?](https://www.youtube.com/Hermosillo¿CómoVamos?)

 [hermosillocomovamos](https://www.instagram.com/hermosillocomovamos)

CONTENIDO

Mensaje Institucional	4
Introducción	5
Contexto	7
Instrumentos normativos	13
1. Características operativas del transporte público	14
1.1. Características generales de servicio	14
1.2. Inventario de rutas y flota de autobuses	16
1.3. Población que utiliza el transporte público	20
2. Estructura presupuestal	22
2.1. Mecanismo de administración del presupuesto del servicio de transporte público	22
2.2. Ingresos	24
2.3. Egresos	29
2.4. Déficit financiero	38
3. Sostenibilidad financiera	40
3.1. ¿Cuáles han sido los ingresos y egresos del Fideicomiso de transporte público?	40
3.2. ¿Cuánto depende el servicio de transporte público del subsidio gubernamental?	40
3.3. ¿Cuánto dinero aporta el gobierno por cada peso recaudado en la tarifa?	43
3.4. ¿Cuál es la contribución de la población hermosillense al financiamiento del transporte público?	44
3.5. Características del sistema de transporte público	46
3.6. Resumen de indicadores	49
Conclusiones	50

MENSAJE INSTITUCIONAL

Hermosillo ¿Cómo Vamos? es una organización ciudadana, apartidista y sin fines de lucro, cuyo propósito es contribuir desde la ciudadanía a la construcción de un mejor lugar para vivir, impulsando de manera colaborativa acciones para el progreso y bienestar de las y los hermosillenses.

Entre los principales desafíos presentes y futuros de Hermosillo destaca la movilidad urbana, y la relevancia del transporte público para la calidad de vida no puede subestimarse. En el contexto de crecimiento poblacional y dispersión urbana, este servicio tiene el potencial de ser un eje vertebrador de la movilidad y la cohesión social.

En Hermosillo, el transporte público no solo representa un medio de traslado accesible para miles de personas, sino también una herramienta clave para reducir desigualdades en el acceso a derechos laborales, educativos, de salud y recreativos. Un sistema eficiente y sostenible permite la conectividad entre zonas habitacionales y centros de actividad, elevando la competitividad económica de la ciudad y reduciendo la dependencia del automóvil particular.

Este último aspecto es especialmente relevante, pues el uso del automóvil particular ha aumentado drásticamente en los últimos años en detrimento del transporte colectivo, generando mayor congestión vehicular, tiempos de traslado más largos, contaminación y, lo más grave, un alarmante nivel de siniestralidad en el espacio público.

Con la meta de comprender más este tema, el documento ofrece un análisis detallado del sistema de transporte público urbano de Hermosillo. A partir de una recopilación exhaustiva de datos, se describen sus características operativas, el número de rutas y unidades en circulación, así como población usuaria y algunos patrones de movilidad.

Además, se analiza la estructura presupuestal, detallando ingresos, egresos y la alta dependencia del subsidio gubernamental como soporte financiero del servicio. Este panorama es crucial para comprender los retos que enfrenta el transporte público y las oportunidades de mejora para el bienestar de la ciudadanía.

De cara al futuro, resulta indispensable aspirar a un modelo de transporte público transformador y resiliente, que priorice su contribución social y sostenibilidad. Para ello, es necesario avanzar hacia un sistema multimodal e inclusivo, capaz de adaptarse a las necesidades de las personas usuarias, con infraestructura moderna y una flota renovada que reduzca las emisiones contaminantes y mejore la calidad del servicio. Solo así Hermosillo podrá construir un modelo de ciudad más equitativo, competitivo, eficiente y comprometido con una movilidad sostenible para una mejor calidad de vida.

Hermosillo ¿Cómo Vamos?

INTRODUCCIÓN

Se entiende como movilidad al conjunto de desplazamientos o movimientos de personas y mercancías a través de diferentes medios de transporte. Dentro de la normativa federal¹ y estatal², la movilidad es un derecho constitucional, para el cual deben preservarse condiciones de seguridad vial, accesibilidad universal, sostenibilidad, así como eficiencia, calidad, inclusión e igualdad³. Por lo cual, la movilidad cuenta con diversos instrumentos de planificación y gestión en los distintos niveles administrativos de México.

En consecuencia, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial de 2022⁴, estipula una jerarquía de la movilidad, la cual prioriza a los peatones puesto que son los usuarios más vulnerables de la vía, posteriormente a los ciclistas, al transporte público, al transporte de carga y finalmente a los vehículos motorizados particulares. En el contexto de la jerarquía de movilidad, el transporte público de pasajeros desempeña un papel clave al ser un medio accesible de traslado que garantiza el ejercicio de derechos y contribuye a reducir las desigualdades sociales.

A su vez, la agenda internacional, se orienta al impulso de la movilidad activa, que incluye a peatones y ciclistas, así como al fomento del uso del transporte público, ya que a través de estos medios de traslado se reduciría el tráfico, la contaminación y el uso de infraestructura y espacio público urbano que actualmente es en mayor medida destinado para los automóviles. Por lo tanto, se promueve implementar acciones de ordenamiento urbano con una perspectiva de desarrollo sustentable, donde en el centro de la planificación estén las personas y no los automóviles, lo que beneficiaría a la población en general y al medio ambiente al ofrecer mejor calidad de vida urbana.

En este escenario, el transporte público funciona como un eje central que permite integrar a la movilidad peatonal y ciclista, lo cual hace posible una diversificación de los medios de desplazamiento, conocida como movilidad multimodal. Donde inclusive el uso del transporte público puede ser combinado con otros medios de transporte privado. Por consiguiente, el transporte público destaca como una estrategia para reducir la dependencia generalizada del automóvil particular y sus externalidades negativas, como la contaminación ambiental, la congestión vehicular, los siniestros viales, la alta ocupación del espacio urbano, entre otros.

¹ Derecho adicionado a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos el 18 de diciembre de 2020 (art. 4º).

² Derecho adicionado a la Constitución Política del Estado de Sonora el 20 de abril de 2022 (art. 1º).

³ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos [Const.]. (2025, 15 de abril). *Artículo 4º* [Título I]. Diario Oficial de la Federación (DOF). Disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>

⁴ Ley General de Movilidad y Seguridad Vial de 2022 (2023, 29 de diciembre). *Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión*. DOF: 17 de mayo de 2022. Disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>



Asimismo, la movilidad posee el potencial de impulsar la competitividad urbana a través del transporte público, el cual es un elemento clave para conectar territorios y personas, además de proporcionar el acceso a la población a distintas oportunidades, así como a bienes y servicios a un bajo costo, lo cual es considerado fundamental para la inclusión social.

Por estas razones, resulta fundamental contar con un panorama integral del funcionamiento del sistema de transporte público. En este contexto, el presente documento tiene como objetivo exponer los principales indicadores que permitan comprender la evolución de las características generales del servicio.

Para ello, además de datos sobre el número de rutas, su extensión y la población usuaria estimada, se incluye información relativa a los ingresos por recaudo tarifario y subsidios, así como a los egresos por gastos operativos. De este modo, se detalla la sostenibilidad financiera del transporte público, con un enfoque específico en el servicio urbano de la ciudad de Hermosillo, Sonora, durante el periodo 2019–2024.

El documento identifica y describe la participación de los distintos actores involucrados y analiza cómo ha evolucionado el flujo de ingresos frente a los costos operativos. En otras palabras, se busca conocer cómo se gestiona el transporte público para aportar información y evidencia que respalden decisiones orientadas a garantizar un servicio adecuado y eficiente para cientos de miles de potenciales usuarios.

Finalmente, se entiende por sostenibilidad financiera la capacidad del sistema de transporte público para generar ingresos suficientes que cubran sus costos de operación y permitan mantener el servicio de forma continua en el tiempo, sin comprometer el bienestar social.⁵

⁵ Banco Finandina (2024, 9 de julio). *Sostenibilidad Financiera: qué es y por qué importa*. Disponible en: <https://www.bancofinandina.com/finanblog/sostenibilidad/sostenibilidad-financiera#:~:text=%C2%BFQu%C3%A9%20es%20la%20sostenibilidad%20financiera,naturales%20ni%20el%20bienestar%20social>.



CONTEXTO

De acuerdo con los resultados de la Encuesta de Percepción Ciudadana realizada por Hermosillo ¿Cómo Vamos?, la población hermosillense considera que el transporte público es una de las principales problemáticas que se enfrenta en el municipio. En las distintas ediciones de esta encuesta, este tema se ha mantenido dentro de las primeras prioridades de atención para la ciudadanía, ocupando posiciones que fluctúan entre el tercer y el séptimo lugar (Figura 1).

Figura 1. Listado de las principales problemáticas de Hermosillo, 2019–2024

Prioridad	2019	2020	2021	2022	2023	2024
1°	Drogadicción	Inseguridad /violencia	Drogadicción	Calles y pavimentación	Calles y pavimentación	Inseguridad /violencia
2°	Inseguridad /violencia	Drogadicción	Inseguridad /violencia	Inseguridad /violencia	Inseguridad /violencia	Calles y pavimentación
3°	Transporte urbano	Corrupción	Calles y pavimentación	Drogadicción	Drogadicción	Drogadicción
4°	Corrupción	Calles y pavimentación	Transporte urbano	Corrupción	Transporte urbano	Agua
5°	Calles y pavimentación	Transporte urbano	Falta de hospitales /clínicas de salud	Agua	Agua	Falta de hospitales /clínicas de salud
6°	Servicios básicos	Pobreza	Servicios básicos	Falta de hospitales /clínicas de salud	Corrupción	Corrupción
7°	Pobreza	Desempleo	Corrupción	Transporte urbano	Falta de hospitales /clínicas de salud	Transporte urbano
8°	Falta de hospitales /clínicas de salud	Falta de hospitales /clínicas de salud	Agua	Alumbrado público	Pobreza	Pobreza
9°	Agua	Economía /crisis	Desempleo	Economía /crisis	Falta de valores	Economía /crisis
10°	Desempleo	Servicios básicos	Pobreza	Pobreza	Alumbrado público	Servicios básicos

Nota: Detección y clasificación de las principales problemáticas de acuerdo con la percepción ciudadana municipal.

Fuente: Hermosillo ¿Cómo Vamos? (2020; 2021; 2022; 2023; 2024). *Informe de Indicadores*. Hermosillo, México: Observatorio para la Competitividad y el Desarrollo de Sonora A.C.; Hermosillo ¿Cómo Vamos? (2025). *Resultados de la Encuesta de Percepción Ciudadana 2024*. Hermosillo, México: Observatorio para la Competitividad y el Desarrollo de Sonora A.C.

Por su parte, el reparto modal, es decir, los medios de transporte utilizados por la población para sus desplazamientos cotidianos, ha experimentado variaciones a lo largo del periodo estudiado. Destaca que, a partir de 2020, en el municipio ha prevalecido la dependencia del vehículo nacional en primer lugar y los viajes en transporte público en segunda posición. También, el uso de taxis por plataforma ha estado incrementando progresivamente desde 2021. A continuación, se presenta una descripción sobre los cambios observados en los patrones de movilidad durante 2019–2024 considerando únicamente los seis medios de transporte más utilizados (Figura 2):

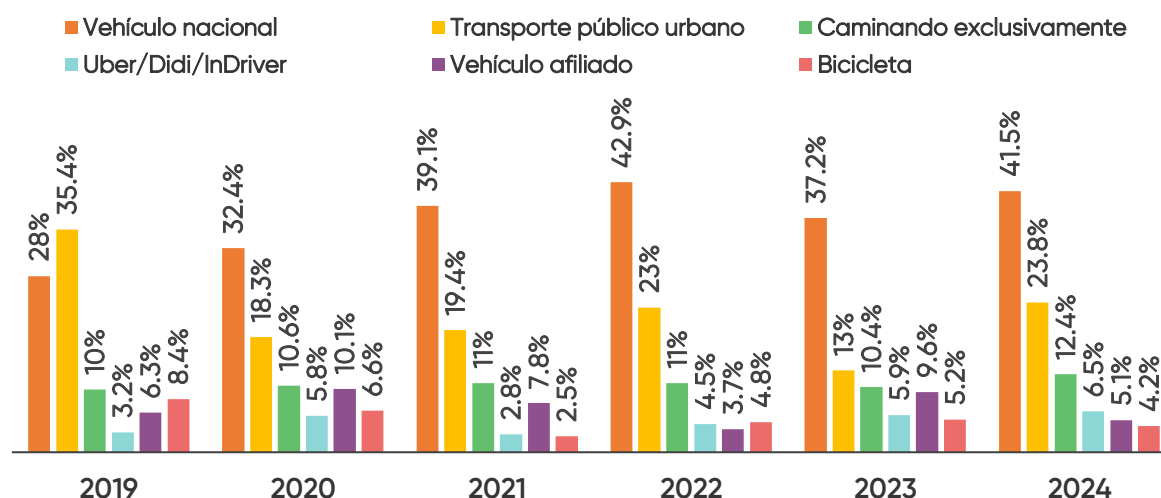
- 2019: El transporte público era el medio de traslado utilizado por el 35.4% de la población municipal. Mientras que, el 28% de los habitantes hacía uso del vehículo nacional, el 10% se trasladaba caminando exclusivamente, el 8.4% por medio de bicicleta, el 6.3% a través de vehículo afiliado y el 3.2% a través de taxis de aplicación como Uber, Didi o InDriver.
- 2020: A raíz del inicio de la pandemia por COVID-19, el uso de medios de transporte colectivos disminuyó abruptamente (18.3%). En contraste, aumentó la preferencia por la movilidad peatonal (10.6%), a pesar de que la movilidad ciclista se redujo (6.6%). También incrementó el empleo de vehículos motorizados privados como el servicio de taxi por plataforma (5.8%), el vehículo nacional (32.4%) y afiliado (10.1%). De modo que, el automóvil nacional era el medio de transporte más utilizado.
- 2021: El uso del automóvil nacional continuó al alza (39.1%) mientras que el transporte público (19.4%) y los recorridos a pie (11%) en niveles similares al año anterior. Por su parte, se redujeron los desplazamientos a través de vehículos afiliados (7.8%), taxi por plataforma (2.8%) y bicicleta (2.5%).
- 2022: Con respecto al año anterior, la preferencia por el automóvil nacional continuó incrementando (42.9%) y el transporte público mostró una ligera recuperación (23%). El uso de vehículos afiliados descendió (3.7%), el de la bicicleta (4.8%) y taxis por plataforma creció (4.5%) y la movilidad peatonal (11%) se conservó sin cambios.
- 2023: Surgió una reducción en los traslados a través del automóvil nacional (37.2%), el transporte público (13%)⁶ y caminando (10.4%). Mientras creció ligeramente el empleo de taxis por plataforma (5.9%) y vehículos afiliados (9.6%). Además, la movilidad ciclista continuó creciendo (5.2%).

⁶ Esta cifra se refiere a la proporción de población que afirmó en la Encuesta de Percepción Ciudadana que el transporte público es su principal opción de movilidad al salir del hogar. Sin embargo, es importante tomar en cuenta que, aunque los resultados de la Encuesta ofrecen un panorama confiable y técnicamente respaldado sobre el uso del transporte público, parten de las percepciones de la población y no de los registros oficiales del Instituto de Movilidad y Transporte para el Estado de Sonora (IMTES), por lo que deben interpretarse como una aproximación, no como cifras absolutas.



- 2024: Se detectó un aumento en el uso del vehículo nacional (41.5%), el transporte público (23.8%) y de los desplazamientos a pie (12.4%). También, los trayectos en taxis por plataforma continuaron incrementando (6.5%), mientras que disminuyeron los viajes en vehículos afiliados (5.1%) y bicicleta (4.2%).

Figura 2. Reparto modal de Hermosillo, 2019–2024



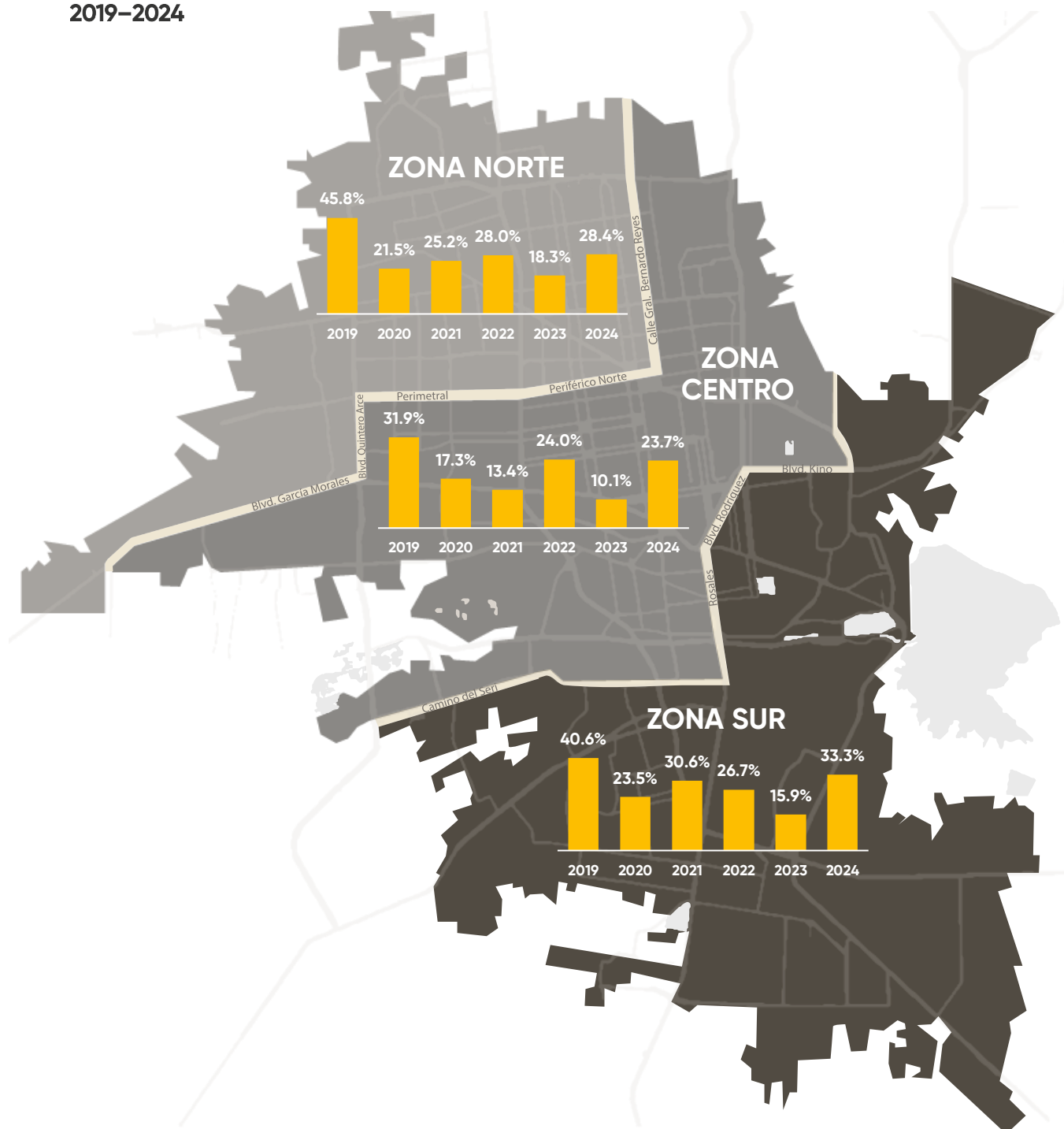
Nota: Se muestran los porcentajes de la población que se traslada en los seis medios de transporte más utilizados en el municipio de Hermosillo. Fue encuestada la población municipal mayor de 18 años por HCV. Fuente: Hermosillo ¿Cómo Vamos? (2025). *Resultados de la Encuesta de Percepción Ciudadana 2024*. Hermosillo, México: Observatorio para la Competitividad y el Desarrollo de Sonora A.C.

Adicionalmente, se detectó que predomina entre los hermosillenses de la ciudad un patrón de viaje intrazonal, ya que se observa que los viajes realizados con el objetivo de acceder a educación, trabajo o comercio se realizan principalmente en la misma zona en la que residen las personas⁷. Por ejemplo, la población que habita en la zona sur tiende a satisfacer sus necesidades dentro de la misma área, es decir, la zona sur.

También, se presenta el porcentaje de la población que habita en cada zona de la ciudad que utiliza el transporte público urbano como principal medio de traslado. Dando como resultado que, en el periodo estudiado, los habitantes de la zona sur han sido los que más han utilizado este servicio, seguidamente de la zona norte y finalmente la zona centro. Anualmente ha fluctuado el uso del transporte público en cada sector, sin embargo, en general, en la zona sur ha oscilado entre el 15.9% y el 40.6% de la población que lo utiliza, en la zona norte entre el 18.3% y el 45.8%, y en la zona centro el comportamiento ha sido entre el 10.1% y el 39.9% (Figura 3).

⁷ Hermosillo ¿Cómo Vamos? (2025). *Resultados de la Encuesta de Percepción Ciudadana 2024*. Hermosillo, México: Observatorio para la Competitividad y el Desarrollo de Sonora A.C., p. 119.

Figura 3. Distribución porcentual del uso del transporte público por zona de la ciudad, 2019–2024



Nota: Porcentaje de habitantes que utilizan el transporte público en cada zona urbana, donde fue encuestada la población municipal mayor de 18 años por HCV.

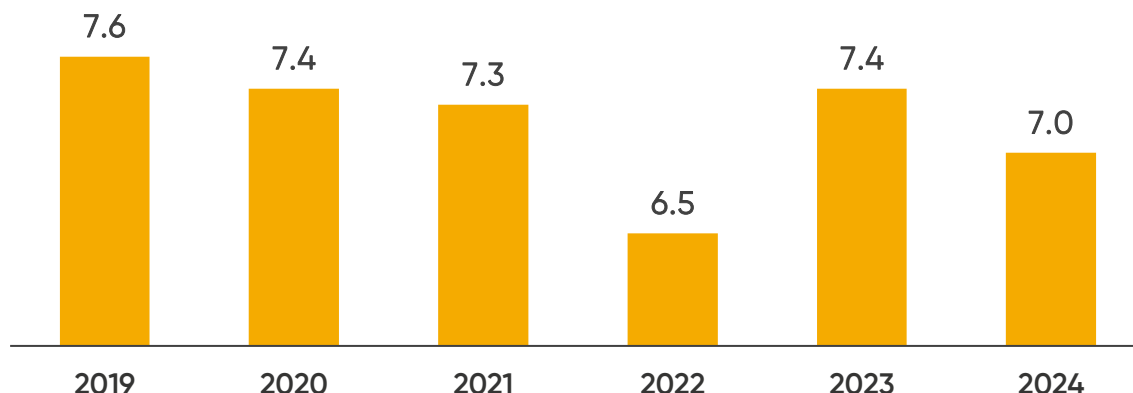
Nota 2: El mapa base, así como la distribución de las zonas urbanas fueron elaboradas por HCV.

Fuente: Hermosillo ¿Cómo Vamos? (2020; 2021; 2022; 2023; 2024). *Informe de Indicadores*. Hermosillo, México: Observatorio para la Competitividad y el Desarrollo de Sonora A.C.

Hermosillo ¿Cómo Vamos? (2025). *Resultados de la Encuesta de Percepción Ciudadana 2024*. Hermosillo, México: Observatorio para la Competitividad y el Desarrollo de Sonora A.C.

En cuanto a la percepción de la calidad del servicio de transporte público en Hermosillo, esta ha fluctuado durante el periodo de 2019–2024 entre una calificación mínima de 6.5 y una máxima de 7.6, de acuerdo con los resultados de la Encuesta de Percepción Ciudadana de Hermosillo ¿Cómo Vamos?, donde en los últimos dos años, la satisfacción promedio del servicio ha sido de 7.4 y 7.0 (Figura 4).

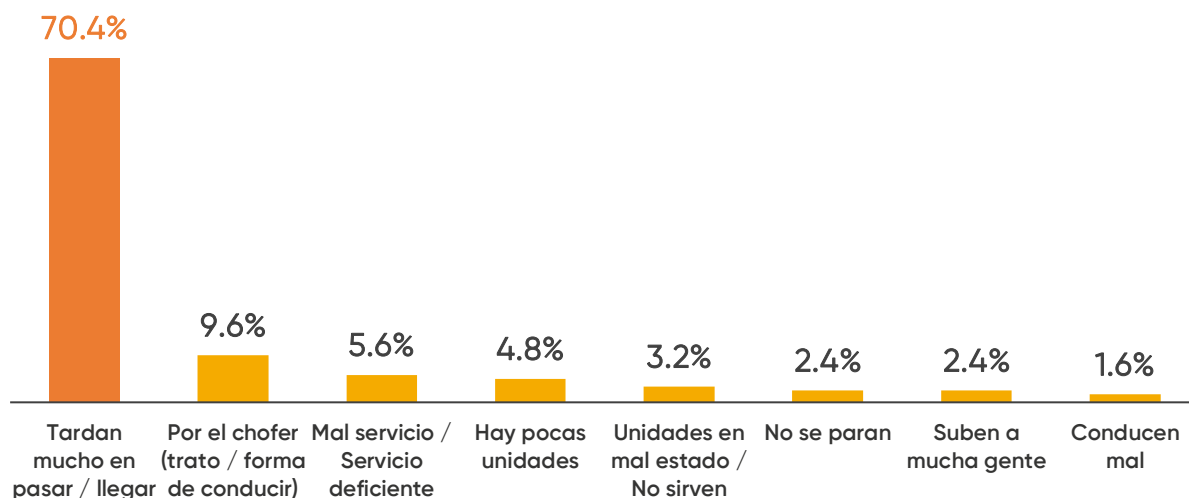
Figura 4. Satisfacción con la calidad del servicio de transporte público, 2019–2024



Nota: Calificación promedio en escala del 1 al 10, donde 1 significa muy insatisfecho y 10 muy satisfecho.
Fuente: Hermosillo ¿Cómo Vamos? (2025). *Resultados de la Encuesta de Percepción Ciudadana 2024*.
Hermosillo, México: Observatorio para la Competitividad y el Desarrollo de Sonora A.C.

Al consultar a las personas que utilizan el transporte público como principal opción de movilidad en Hermosillo sobre los aspectos que generan insatisfacción en el servicio, se observa una concentración importante en los tiempos de espera, ya que el 70.4% de las personas lo definen como principal motivo de insatisfacción, seguido del trato o forma de conducir del chofer con 9.6% y un servicio malo o deficiente con un 5.6% (Figura 5).

Figura 5. Insatisfacción de la población usuaria con el transporte público, 2024

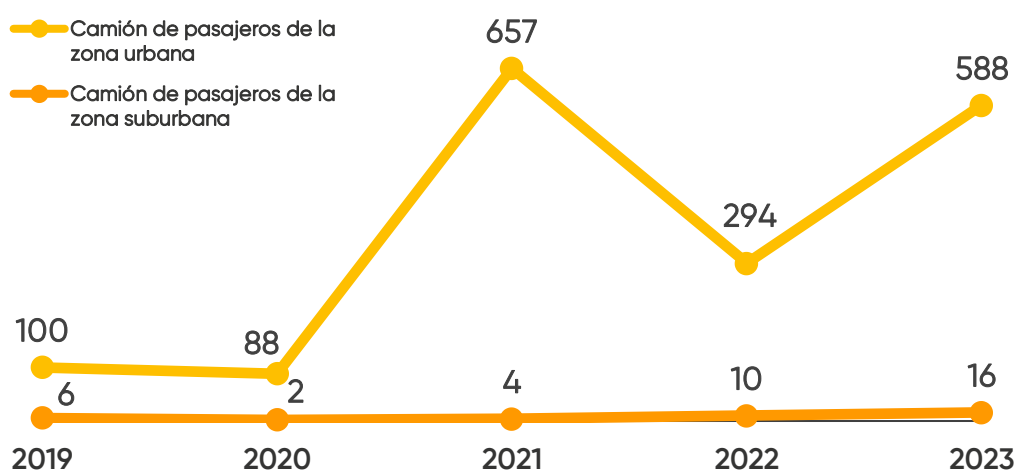


Fuente: Hermosillo ¿Cómo Vamos? (2025). *Resultados de la Encuesta de Percepción Ciudadana 2024*.
Hermosillo, México: Observatorio para la Competitividad y el Desarrollo de Sonora A.C.



Por otra parte, Hermosillo es una de las ciudades con mayor volumen de siniestros viales en el país y se observa un crecimiento en el involucramiento del transporte en esta dinámica. Tomando como base los incidentes viales relacionados a camiones de pasajeros, tanto en zona urbana como suburbana públicos y privados, en el municipio se elevó de 106 siniestros en 2019 a 604 en 2023, resultando en un total de 1,765 siniestros durante el periodo 2019-2023 (Figura 6; Figura 7). Es importante señalar que las estadísticas que recaba INEGI sobre siniestros viales con camión de pasajeros no contemplan distinción entre unidades de transporte público y privado.

Figura 6. Incidentes viales relacionados con camiones de pasajeros en localidades urbanas y suburbanas del municipio de Hermosillo, 2019-2023



Nota: Las cifras sobre siniestros viales con camiones de pasajeros agrupan tanto unidades de transporte público como privado, sin establecer una distinción entre ambas.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) (2024). Estadísticas de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas.

Figura 7. Siniestros viales en torno al transporte público en la zona urbana y suburbana del municipio de Hermosillo, 2019 – 2023

Año	Zona urbana		Zona suburbana		Total Zona urbana y Suburbana
	Camioneta de pasajeros	Camión de pasajeros	Camioneta de pasajeros	Camión de pasajeros	
2019	603	100	26	6	735
2020	468	88	14	2	572
2021	1 821	657	23	4	2 505
2022	2 476	294	30	10	2 810
2023	2 465	588	60	16	3 129
Subtotal	7 833	1 727	153	38	9 751
Total	9 560		191		

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) (2024). Estadísticas de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas.



INSTRUMENTOS NORMATIVOS

Listado de instrumentos normativos en materia de transporte público y antecedentes relevantes para la ciudad de Hermosillo y el Estado de Sonora, 2017–2024

2017	06 de julio: Dictamen que actualiza la tarifa técnica y tarifa del usuario (\$9.00) de la ciudad de Hermosillo y norma técnica de calidad del servicio (NTC-001-CCT-2017) por el <i>Consejo Ciudadano de Transporte Público Sustentable del Estado de Sonora</i> (CCT). 13 de julio: Reglas para la aplicación del subsidio de transporte público urbano.
2018	23 de julio: Lineamientos para la expedición, reexpedición y revalidación de las credenciales de identificación de usuarios con tarifas especiales y extraordinarias. 06 de octubre: Decreto que determina que el Ejecutivo del Estado se haga cargo del servicio público de transporte de pasaje urbano en la ciudad de Hermosillo. 08 de octubre: Acuerdo de creación de la Comisión de Transporte de Pasaje Urbano de Hermosillo.
2019	12 de febrero: Convocatoria para la concesión del servicio de transporte de pasaje urbano de la ciudad de Hermosillo. 19 de marzo: Reglas para la aplicación del subsidio al servicio de transporte público urbano. 04 de abril: Expediente 1/2019, Procedimiento de licitación para el otorgamiento de concesiones para la prestación del servicio público de pasaje urbano en la ciudad de Hermosillo. 03 de junio: Decreto que reforma diversas disposiciones del que crea el <i>Fondo Estatal para la Modernización del Transporte</i> (FEMOT). 06 de noviembre: Constitución del Fideicomiso de Recaudación, Administración, Distribución y Pago F/1219 por el FEMOT.
2020	20 de febrero: Reglas para la aplicación del subsidio al servicio de transporte público urbano. 16 de marzo: Inicio de la pandemia de COVID-19 en Sonora. 27 de marzo: Convocatoria al procedimiento de licitación pública (FEMOT-FIN-01/2020) para la contratación de financiamiento a cargo del FEMOT, con el aval del Estado de Sonora. 24 de agosto: Lineamientos para credenciales de usuarios del transporte público.
2021	11 de enero: Reglas para la aplicación del subsidio al servicio de transporte público urbano y reglamento interior del FEMOT (anterior: 11 de agosto de 2008). 02 de febrero: FEMOT-Programas optimización estructura orgánica, reglas austeridad y ahorro. 27 de septiembre: Lineamientos para credenciales de usuarios del transporte público.
2022	17 de febrero: Reglas para la aplicación del subsidio al servicio de transporte público urbano. 01 de abril y 08 de junio: Programa de atención a exconcesionarios de transporte público urbano de Hermosillo derivado decreto 06 de octubre de 2018. 20 de abril: Se establece el derecho a la movilidad en la Constitución Política del Estado de Sonora (último párrafo del artículo 1º constitucional). 09 de junio: Creación del <i>Instituto de Movilidad y Transporte para el Estado de Sonora</i> (IMTES). 22 de diciembre: Reglamento Interior del IMTES.
2023	26 de enero: Acuerdo delegatorio de facultades de revocación de concesiones que ostenta el titular del Poder Ejecutivo del Estado hacia la titular del IMTES. 01 de junio: Acuerdo que amplía el programa de atención mediante apoyo a exconcesionarios. 02 de junio: Reglas para la aplicación del subsidio al servicio de transporte público urbano. 24 de julio: Decreto que reforma el decreto que crea al IMTES. 04 de septiembre: Políticas, Bases y Lineamientos en materia de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios (POBALINES) (IMTES).
2024	05 de enero: Publicación de la Ley número 176 de Movilidad y Seguridad Vial para el Estado de Sonora y la Ley número 177 de Transporte del Estado de Sonora. 26 de febrero: Reglas para la aplicación del subsidio al servicio de transporte público urbano. 29 de julio: Acuerdo que amplía por 2º ocasión el programa de apoyo a exconcesionarios. 31 de octubre: Licitación (LPO-926118001-003.2023) - 2 autobuses y estación de recarga. 07 de noviembre: Reforma a las reglas de operación subsidios 2024 y lineamientos de otorgamiento de concesiones inscritas al Banco de Concesiones del IMTES. 19 de diciembre: Licitación Pública Nacional a Plazos Recortados (LPA-926118001-007-2024) - Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial (EEMOV).

Fuente: Boletín Oficial del Estado de Sonora (2025). *Publicaciones*. Disponible en: <http://boletinoficial.sonora.gob.mx>

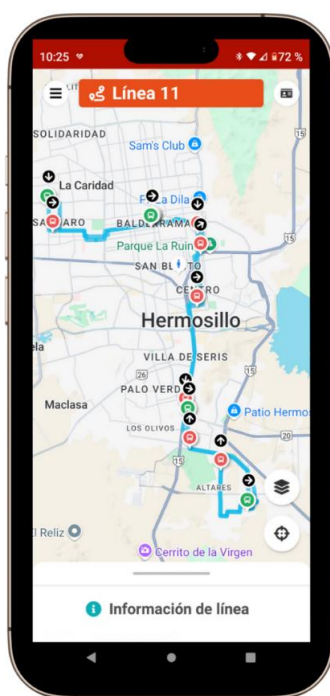
1. CARACTERÍSTICAS OPERATIVAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO

1.1. Características generales de servicio

El transporte público colectivo de la ciudad de Hermosillo es un servicio que es prestado a través de autobuses urbanos los cuales, de acuerdo con la Ley 177 de Transporte del Estado de Sonora poseen una capacidad máxima de 70 a 90 personas, dependiendo de las dimensiones de los autobuses, donde el aforo representa tanto a pasajeros sentados como de pie⁸.

En concreto, se opera bajo el Sistema Integral de Transporte UNE, el cual posee una aplicación para celulares y una página web que permiten monitorear la ubicación de los autobuses en tiempo real para cada una de las rutas de transporte (Figura 8).

Figura 8. Monitoreo de unidades de transporte público en la aplicación UNE Transporte



Fuente: UNE, Sistema Integral de Transporte (2025). Rutas. Disponible en: <https://unesonora.com/rutas>

⁸ Ley número 177 de Transporte del Estado de Sonora (2024, 5 de enero). *Congreso del Estado de Sonora*. Boletín Oficial del Estado de Sonora, Tomo CCXIII, Edición Especial.



Además, el pago del servicio se realiza a través de dinero en efectivo o por medio de cobro por tarjeta, existiendo las credenciales de prepago para el público en general, estudiantes, personas de la tercera edad y personas con discapacidad, con descuentos para estos últimos tres tipos de usuarios (Figura 9). Por lo tanto, existen diversos módulos de recarga en la ciudad, así como cinco centros de credencialización.

Figura 9. Credencial de usuarios de transporte público



Fuente: IMTES (2025, 10 de junio). Personas usuarias de Ciudad Obregón y Hermosillo [Publicación]. Facebook. Disponible en: <https://www.facebook.com/share/p/1DGaGL1vJP>

En cuanto a las unidades de transporte público, poseen cámaras de videovigilancia, alcancía o caja de cobro, validadores de credenciales, barras para el conteo de pasajeros, GPS, aire acondicionado y una pantalla informativa⁹. Se dispone de líneas de atención a reportes y sugerencias¹⁰. Además, los horarios del servicio dependen del tipo de ruta, que en su mayoría son de 5:30 a.m. a 10:30 p.m.

Sobre los choferes del transporte público, para obtener su licencia de operadores, es necesario que los solicitantes acrediten una serie de evaluaciones, como lo son el examen psicométrico y antidoping, además de presentar una carta de no antecedentes penales y aprobar cursos de capacitación impartidos por el Departamento de Tránsito Municipal y por el *Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Sonora* (IMTES)¹¹.

⁹ Bahena, R. (2019, 19 de agosto). Tendrá transporte público de Hermosillo más unidades y nuevo pago por tarjeta. *El Sol de Hermosillo*. Disponible en: <https://oem.com.mx/elsoldehermosillo/local/tendra-transporte-publico-de-hermosillo-mas-unidades-y-nuevo-pago-por-tarjeta-19262424>

¹⁰ IMTES (2025, 23 de junio). Reforzamos la atención a la ciudadanía [Publicación]. Facebook. Disponible en: <https://www.facebook.com/share/p/1TbNh2kBgi>

¹¹ IMTES (2025, 12 de junio). Toda persona que desea tramitar su licencia de operador, debe acreditar los cursos de capacitación, examen psicométrico y antidoping. [Publicación]. Facebook. Disponible en: <https://www.facebook.com/share/p/16iSUUmAQK>

1.2. Inventario de rutas y flota de autobuses

Actualmente, en 2025, el servicio de transporte público en la ciudad de Hermosillo se otorga a través de 37 rutas de transporte identificadas como “líneas”. Contando con una flota vehicular de 347 (Figura 10 y 11).

En este sentido, el número de unidades en circulación se encuentra determinado por las rutas (líneas) y horarios de mayor demanda, por el tipo de día, variando según sea día laboral, fin de semana, festivo o vacacional, así como de las condiciones físicas o mecánicas de los autobuses.

Además, a través de una consulta de notas periodísticas se identificaron variaciones en el número de autobuses que otorgan el servicio, detectando que el máximo de unidades en circulación se ha mantenido en 350 para el periodo 2019-2024.

Figura 10. Unidades de transporte público urbano de Hermosillo



Imágenes ilustrativas. Fotografías tomadas de internet.



Figura 11. Líneas y distribución de unidades de autobuses de transporte público, 2025

Identificador de línea	Nombre de la línea	Unidades	En reparación o taller
1	Línea 1 – Manga	10	1
	Línea 1 – Sahuaró	9	0
2	Línea 2 – Cárdenas	8	0
	Línea 2 – Periférico	10	1
3	Línea 3 – Reyes	11	0
	Línea 3 – Monteverde	12	3
4	Línea 4 – Centro	22	3
	Línea 4 – Periférico	19	4
5	Línea 5 – 12 de octubre	5	0
6	Línea 6 – López del Castillo	13	2
8	Línea 8 – Olivos	9	0
9	Línea 9 – Villas del Sur	13	3
	Línea 9 – Haciendas del Sur	5	0
10	Línea 10 – VH	12	1
	Línea 10 – Caturegli	11	0
11	Línea 11 – Altares	15	0
12	Línea 12 – Zapata	11	0
13	Línea 13 – Simón Bley	6	0
14	Línea 14 – Norte	6	0
	Línea 14 – Sur	6	1
15	Línea 15 – Villa Bonita	10	0
	Línea 15 – Fuentes Modelo	14	0
16	Línea 16 – Reforma	4	1
	Línea 16 – Monteverde	4	1
17	Línea 17 A – Choyal	15	1
	Línea 17 B – Bachoco	13	1
	Línea 17 – Express	25	3
18	Línea 18 – B N-S – Soriana	5	0
	Línea 18 – B N-S – Guadalupe Victoria	5	0
	Línea 18 – A N-S – Soriana	6	0
	Línea 18 – A N-S – Guadalupe Victoria	5	0
	Línea 18 – Circuito Hospital	2	0
19	Línea 19 – 01 Bachoco	13	0
	Línea 19 – 02 Mendoza	9	0
20	Línea 20 – Montalban	2	0
Alimentadora	Alimentadora – Cuevitas	1	0
	Alimentadora – 17 Express	1	0
Total	37 líneas	347	26

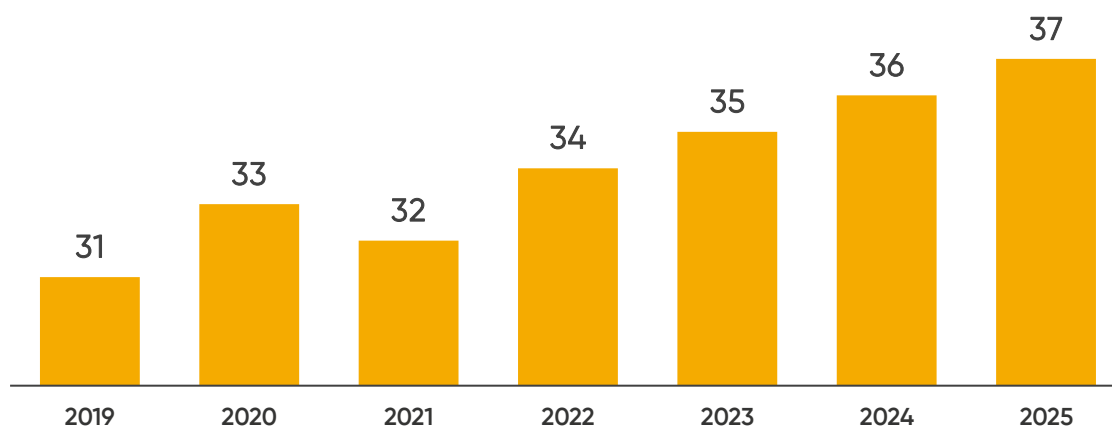
Nota: La información presentada es al corte del 6 de marzo de 2025.

Fuente: Información proporcionada por la Unidad de Transparencia del Instituto de Movilidad y Transporte para el Estado de Sonora (IMTES) a través de la solicitud con folio 262872525000026.



El número de líneas del transporte público en la ciudad ha tenido variaciones a lo largo de los años, donde la principal causa ha sido su creación o eliminación. Sin embargo, se observa una tendencia ascendente. Tomando en consideración que en 2019 existían 31 líneas, las cuales aumentaron anualmente, a excepción del año 2021 donde disminuyeron y posteriormente continuaron al alza (Figura 12).

Figura 12. Número de líneas de transporte público urbano de Hermosillo, 2019–2025



Fuente: Boletín Oficial (2019, 12 de febrero). *Convocatoria para la concesión del servicio de transporte público urbano de la ciudad de Hermosillo, Sonora*; Bahena, R. (2020, 29 de abril). Aumentan unidades de transporte público como medida contra Covid-19. *El Sol de Hermosillo*; IMTES (2021, 9 de noviembre). *Aviso para los usuarios del transporte público en Hermosillo* [Publicación]. Facebook; Maytorena, J. A. (2022, 15 de septiembre). Inicia nueva ruta Circuito Hospital General. *El Imparcial*; Calvillo, S. (2022, 21 de septiembre). Línea 7 inicia operaciones para personas vulnerables de forma gratuita. *El Sol de Hermosillo*; Maytorena, J. A. (2023, 25 de enero de 2023). Proponen servicio de transporte especial para usuarios del fraccionamiento Natura. *El Imparcial*; Maytorena, J. A. (2024, 19 de febrero). IMTES inaugura Línea Alimentadora 17 Express en Hermosillo. *El Imparcial*; Información proporcionada por la Unidad de Transparencia del Instituto de Movilidad y Transporte para el Estado de Sonora (IMTES) a través de la solicitud con folio 262872525000026.

Por otra parte, se encontró una falta de integración entre las líneas que se presentan en la aplicación y página web del UNE Transporte, así como Google Maps con los datos aportados por la Unidad de Transparencia del *Instituto de Movilidad y Transporte para el Estado de Sonora* (IMTES). Puesto que el UNE muestra la existencia de 35 líneas, mientras que el IMTES revela 37.

En tal sentido, las diferencias encontradas radican en la ausencia de la 'Línea 7–DIF' en los datos proporcionados por el IMTES. Donde es posible destacar el impacto social de inclusión de esta línea, puesto que se trata de autobuses adaptados para personas con algún tipo de discapacidad, personas de la tercera edad y mujeres embarazadas. Dicha línea es una colaboración entre el DIF Sonora y el IMTES, la cual está indicada para la ciudadanía en dichas circunstancias. Entre otras características, destaca que los operadores del servicio poseen capacitación especial; el recorrido cubre los principales hospitales urbanos, se visualiza en tiempo real en la aplicación UNE y se presta este servicio de lunes a viernes en un horario de 6:00 a.m. a 3:00 p.m.¹².

¹² DIF Sonora (2025, 7 de febrero). *La Línea 7 de DIF Sonora te lleva* [Publicación]. Instagram. Disponible en: https://www.instagram.com/p/DFvOsRWRnEO/?img_index=1



También, en la aplicación UNE, únicamente se muestra la 'Línea 14–Palo Verde-5 de mayo' mientras que en los datos del IMTES consideran a la 'Línea 14–Norte' y 'Línea 14–Sur'. Además, en la aplicación UNE se observa la 'Línea 18–Lado A Soriana' y la 'Línea 18–Lado B Soriana', en tanto que en los datos del IMTES se clasifican como 'Línea 18 B N–S–Soriana', 'Línea 18 B N–S–Guadalupe Victoria', 'Línea 18 A N–S–Soriana' y 'Línea 18 A N–S–Guadalupe Victoria'. Finalmente, en la aplicación UNE el 'Circuito–Hospital General' aún no se incluye dentro de un número de línea mientras que en los datos del IMTES se identifica como 'Línea 18–Circuito Hospital'.

Adicionalmente, se llevó a cabo el cálculo de las longitudes de cada una de las líneas del servicio de transporte público, las cuales en total suman 1,390 km de recorrido. Destacando que las líneas con mayor extensión de ruta son la 'Línea 6–López del Castillo' con 66 km y la 'Línea 2–Cárdenas–Cuauhtémoc', así como la 'Línea 2–Periférico–Lomas' con 57 km. En tanto que, las líneas con menor extensión son la 'Alimentadora–Las Cuevitas' con 5 km y la 'Alimentadora–Línea 17 Express' con 4 km (Figura 13).

Figura 13. Líneas de transporte público de Hermosillo de acuerdo con la aplicación UNE Transporte, 2025

Identificador de línea	Nombre de la línea	Longitud (km)
1	Línea 1 – Manga	46
	Línea 1 – Sahuaro	33
2	Línea 2 – Cárdenas–Cuauhtémoc	57
	Línea 2 – Periférico–Lomas	57
3	Línea 3 – Monteverde	46
	Línea 3 – Reyes	47
4	Línea 4 – Centro	53
	Línea 4 – Periférico	53
5	Línea 5 – 12 de octubre	39
6	Línea 6 – López del Castillo	66
7	Línea 7 – DIF	41
8	Línea 8 – Olivos	36
9	Línea 9 – Villas del Sur	39
	Línea 9 – Haciendas del Sur	22
10	Línea 10 – Caturegli	42
	Línea 10 – VH	43
11	Línea 11 – Altares	55
12	Línea 12 – Zapata	49
13	Línea 13 – Simón Bley	39
14	Línea 14 – Palo Verde-5 de mayo	43
15	Línea 15 – Fuentes Modelo	45
	Línea 15 – Villa Bonita	25
16	Línea 16 – Monteverde	25
	Línea 16 – Reforma	25

17	Línea 17 – Choyal	40
	Línea 17 – Bachoco	33
	Línea 17 – Express	41
18	Línea 18 – Lado A Soriana	51
	Línea 18 – Lado B Soriana	52
19	Línea 19 – Bachoco	50
	Línea 19 – Mendoza	50
20	Línea 20 – Montalban	25
Circuito	Circuito – Hospital General	14
Alimentadora	Alimentadora – Las Cuevitas	5
	Alimentadora – Línea 17 Express	4
Total	35 líneas	1 390

Nota: Longitudes calculadas mediante el trazado de las líneas del transporte público.

Fuente: UNE, Sistema Integral de Transporte (2025). Rutas. Disponible en: <https://unesonora.com/rutas>

1.3. Población que utiliza el transporte público

Se estima que en 2024 un total de 168,902 personas mayores de 18 años usaban el transporte público en Hermosillo (Figura 14), pero solo 78,774 eran usuarios regulares (diario), es decir, el 11.1 % de la población adulta¹³. Muchos automovilistas consideran que, con mayor frecuencia, más rutas y trayectos más rápidos, estarían dispuestos a cambiar al transporte público¹⁴. Es importante mencionar las estimaciones anteriores se realizan en viviendas a partir de la pregunta ¿cómo se transporta usualmente cuando sale del hogar?, por lo que, si bien los resultados son confiables, deben tomarse como una aproximación, pues parten de la percepción de la población y no de registros oficiales

Figura 14. Estimación de la tendencia general de la población municipal que utiliza el transporte público con frecuencia variable, 2019–2024

Año	Población de Hermosillo mayor de 18 años	% de la población que utiliza transporte público	Número de habitantes que utiliza transporte público	Proporción de habitantes que utiliza transporte público
2019	648 656	35.4%	229 624	1 de cada 3
2020	661 979	18.3%	121 142	1 de cada 5
2021	674 699	19.4%	130 892	1 de cada 5
2022	686 852	23.0%	157 976	1 de cada 4
2023	698 502	13.0%	90 805	1 de cada 8
2024	709 673	23.8%	168 902	1 de cada 4

Nota: Se considera en la estimación la población municipal mayor de 18 años.

Fuente: En la estimación se emplearon las proyecciones de población por municipio 2015–2030 del *Consejo Nacional de Población* (CONAPO) y el porcentaje de población que utiliza transporte público divulgado en el documento de Resultados de la Encuesta de Percepción Ciudadana 2024 de Hermosillo ¿Cómo Vamos? (p. 96), referente a 'Transporte usual al salir del hogar (Tracking)'.

Hermosillo ¿Cómo Vamos? (2025). *Resultados de la Encuesta de Percepción Ciudadana 2024*. Hermosillo, México: Observatorio para la Competitividad y el Desarrollo de Sonora A.C.

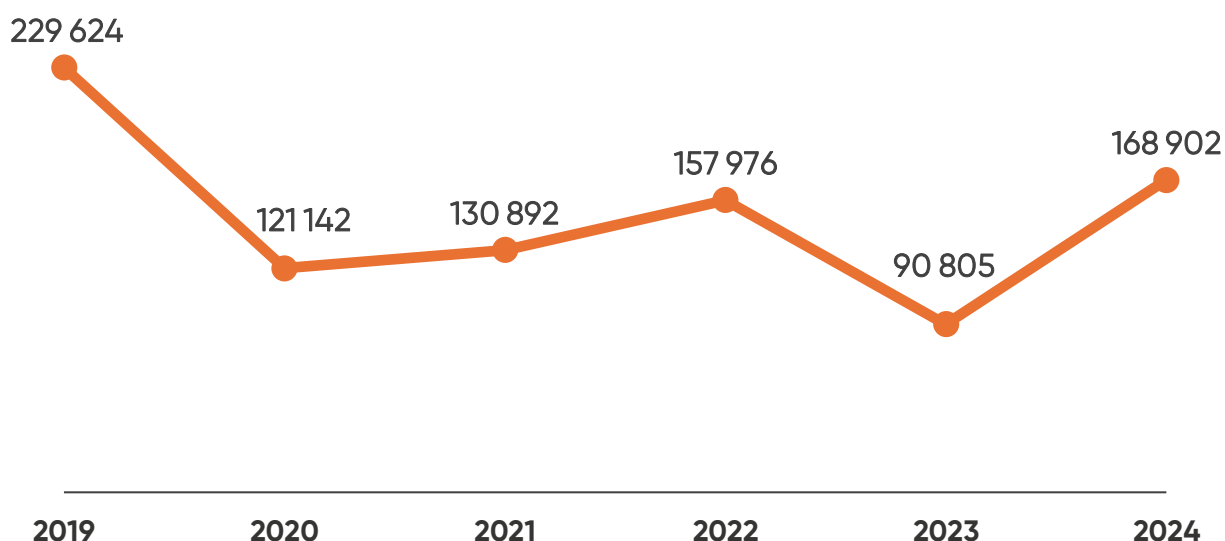
¹³ Pág. 117: ¿Con qué frecuencia utiliza el transporte público?

¹⁴ Pág. 108: Opciones para dejar el transporte cotidiano, para usar el transporte público (General).

A su vez, en la estimación realizada sobre la población que utiliza transporte público, se detectó que existió una reducción en la demanda del servicio en 2020 a raíz de la pandemia por COVID-19. En los dos años siguientes se produjo una recuperación en el uso del transporte público, no obstante, en 2023 se observó una disminución y en 2024 aumentó el número de personas usuarias (Figura 15).

Es importante indicar que estas cifras representan al número de habitantes mayores de 18 años que utiliza el transporte público con distinta frecuencia, pudiendo ser diariamente, una vez a la semana, varias veces a la semana, una vez al mes, varias veces al mes o según sea el caso en particular. Por lo cual, concentra a quienes afirman usar habitualmente este medio de transporte como principal opción de movilidad al salir de su hogar. De este modo, los datos pretenden ilustrar una tendencia general sobre el uso del transporte público, sin identificarlos como valores definitivos o absolutos.

Figura 15. Tendencia estimada de la población del municipio de Hermosillo que utiliza el transporte público con alguna frecuencia, 2019–2024



Nota: Datos obtenidos considerando la población municipal mayor de 18 años y el porcentaje de habitantes que se traslada en transporte público.

Fuente: Hermosillo ¿Cómo Vamos? (2025). *Resultados de la Encuesta de Percepción Ciudadana 2024*. Hermosillo, México: Observatorio para la Competitividad y el Desarrollo de Sonora A.C.

2. ESTRUCTURA PRESUPUESTAL

2.1. Mecanismo de administración del presupuesto del servicio de transporte público

El Gobierno del Estado de Sonora a través de una convocatoria de licitación pública en 2019, otorgó concesiones de transporte público a las dos empresas ganadoras en la ciudad de Hermosillo, siendo Movilidad Integral de Hermosillo, S.A. de C.V. y Administración Corporativa de Hermosillo, S.A. de C.V.¹⁵.

Es así como estas empresas se encargan de operar el transporte público en la ciudad, haciéndose cargo de ofrecer el servicio, del mantenimiento de las unidades, de la contratación de choferes, entre otros¹⁶. De manera que, estas empresas emiten una factura con todos los gastos desencadenados en la prestación del servicio, la cual es dirigida al fideicomiso de transporte público.

Dicho fideicomiso es nombrado oficialmente como 'Fideicomiso de Recaudación, Administración, Distribución y Pago No. F/1219', el cual fue creado el 6 de noviembre de 2019 por el *Fondo Estatal para la Modernización del Transporte* (FEMOT) de la *Dirección General de Transporte del Estado de Sonora* (DGT)¹⁷. Posteriormente, en 2022 se creó el *Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Sonora* (IMTES), a raíz de la fusión de la DGT, FEMOT y de otro ente público, el *Consejo Ciudadano del Transporte Público Sustentable del Estado de Sonora* (CCT)¹⁸, este último siendo suprimido el 16 de marzo de 2022 por el Congreso del Estado de Sonora. Por lo tanto, actualmente el Fideicomiso de transporte es coordinado por el IMTES.

Ahora bien, considerando un determinado ejercicio del gasto público en curso, el Fideicomiso cuenta con recursos o un fondo disponible que proviene del pago de las tarifas del servicio por parte de los usuarios, conocido como recaudo tarifario, así como del subsidio otorgado por el gobierno estatal en materia de transporte urbano.

Estos fondos del Fideicomiso son utilizados por el FEMOT o el IMTES (según el año en cuestión) para realizar el pago parcial de la factura emitida por las empresas operadoras del transporte público. Se observa, de manera recurrente, la presencia de saldo pendiente a pagar, el cual será solventado en el ejercicio del gasto público del año siguiente, representando una deuda.

¹⁵ Boletín Oficial del Estado de Sonora (2019, 4 de abril). *Expediente 1/2019, Procedimiento de Licitación para el Otorgamiento de Concesiones para la prestación del Servicio Público de Pasaje Urbano en la ciudad de Hermosillo*.

¹⁶ Boletín Oficial (2019, 4 de abril). *Expediente 1/2019, Procedimiento de Licitación para el Otorgamiento de Concesiones para la Prestación del Servicio Público de Pasaje Urbano en la Ciudad de Hermosillo, Sonora*.

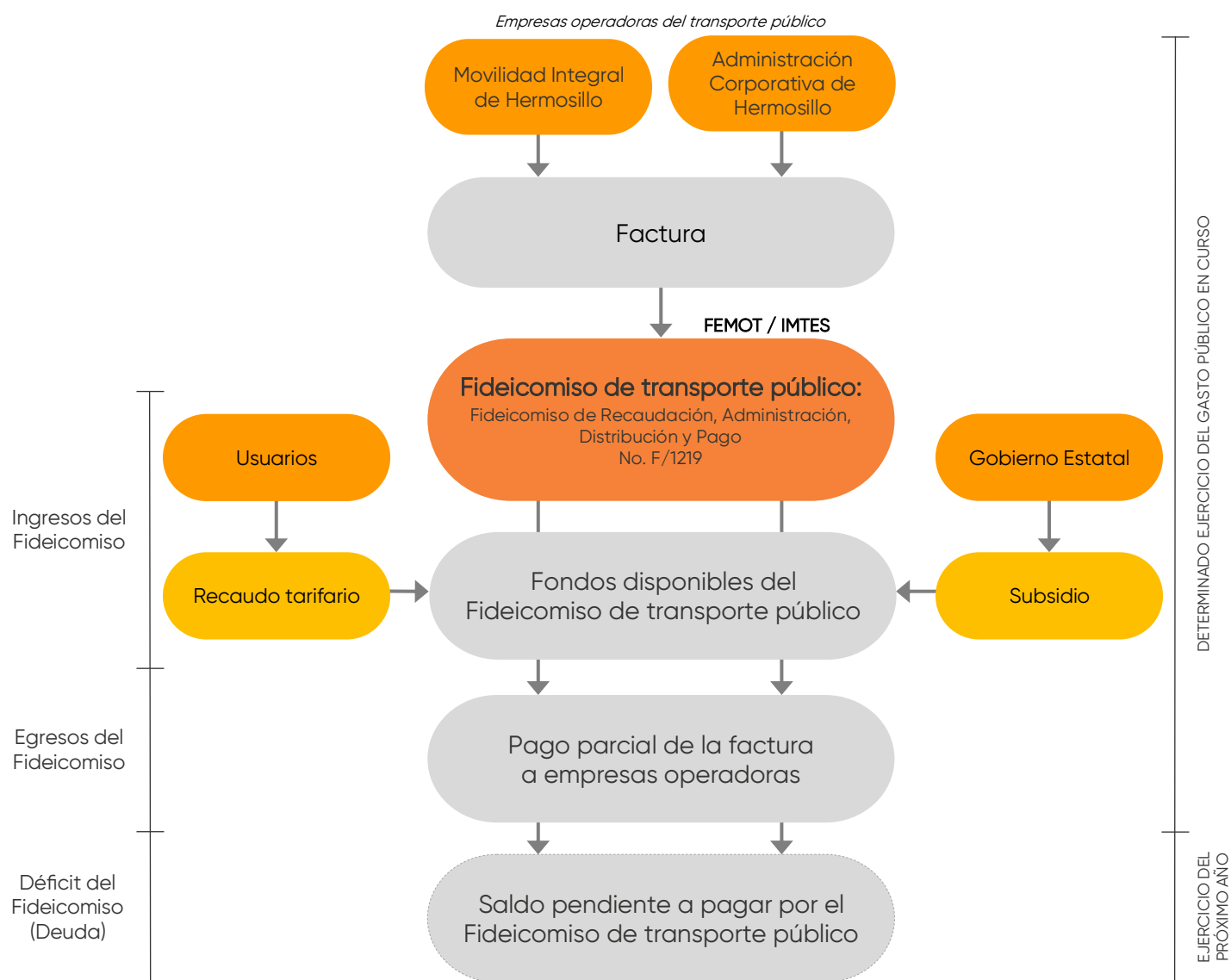
¹⁷ Fondo Estatal para la Modernización del Transporte (FEMOT) (2019). *Contrato de Fideicomiso de Recaudación, Administración, Distribución y Pago F/1219*.

¹⁸ Boletín Oficial del Estado de Sonora (2022, 9 de abril). Decreto que crea el Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Sonora. Tomo CCIX, número 46, sección I.



De esta forma, el FEMOT o el IMTES a través del Fideicomiso de transporte público posee ingresos que provienen del recaudo y del subsidio, egresos que corresponden al pago de la factura emitida por las empresas operadoras del servicio y un déficit al percibir ingresos inferiores a los egresos (Figura 16).

Figura 16. Esquema general del flujo de efectivo del Fideicomiso de transporte público



Fuente: Elaboración propia.

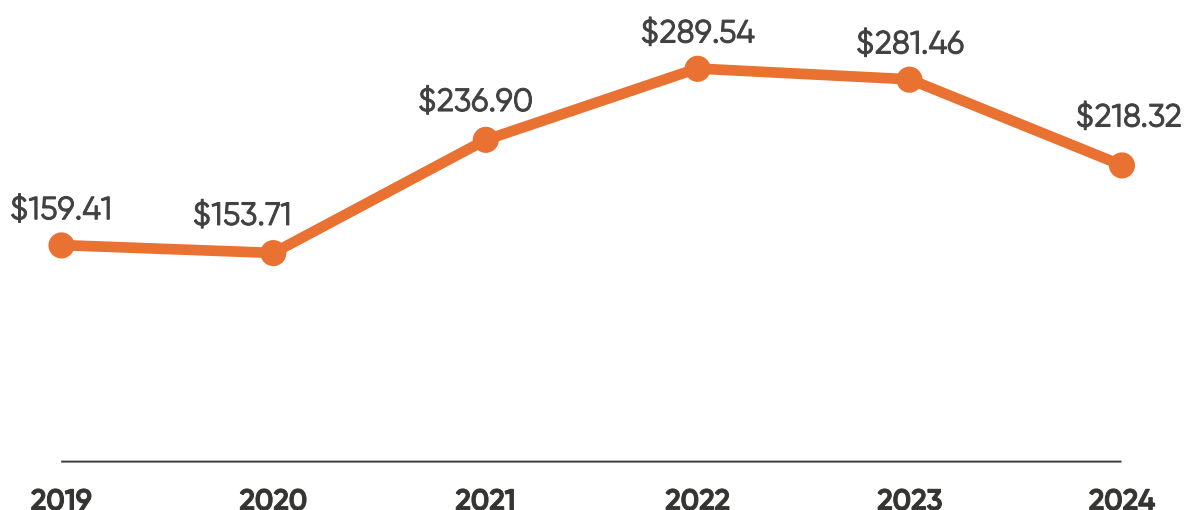
2.2. Ingresos

2.2.1. Recaudo tarifario

Los ingresos del transporte público provienen del monto recolectado a través del pago del pasaje de los usuarios, es decir, del recaudo de la tarifa del servicio.

En el periodo de 2019-2024 se detectaron variaciones en el recaudo tarifario. En 2019 las entradas fueron de alrededor de \$159.41 mdp. Posteriormente, en el año 2020 se percibieron menores ingresos, dando como resultado un recaudo de \$153.71 mdp. En cambio, en los dos años siguientes los ingresos fueron en aumento, siendo que en 2021 se registraron \$236.90 mdp y \$289.54 mdp en 2022. Sin embargo, la tendencia se invirtió, y comenzó a ser descendente, recaudando \$281.46 mdp en 2023 y \$218.32 mdp en 2024 (Figura 17). La sumatoria del recaudo total por servicio de pasaje en el periodo de 2019-2024 asciende a los \$1,339.34 mdp.

Figura 17. Monto recaudado por servicio de pasaje en millones de pesos (mdp), 2019-2024



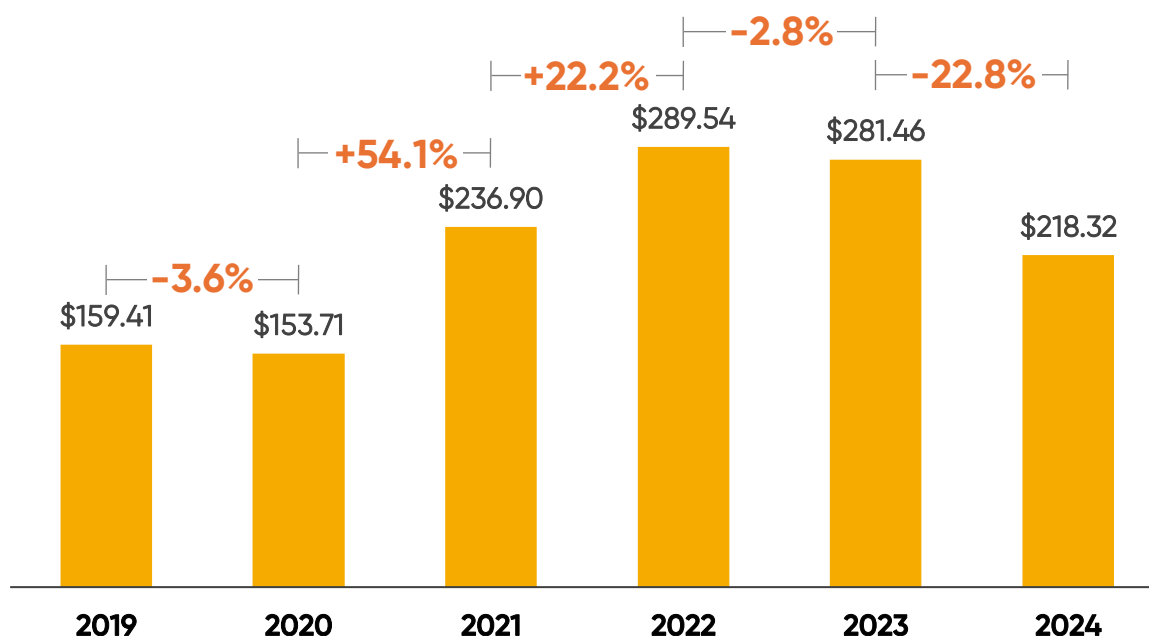
Fuente: Información proporcionada por la Unidad de Transparencia del Instituto de Movilidad y Transporte para el Estado de Sonora (IMTES) a través de la solicitud con folio 262872525000019.

Con la finalidad de comprender la tendencia general del recaudo tarifario a través del tiempo, se llevó a cabo el cálculo de la tasa de variación entre un año y otro, lo cual permite observar el porcentaje de aumento o disminución de estos ingresos.

Los resultados obtenidos muestran que de 2019 a 2020 existió una reducción en el recaudo en un 3.6%, lo cual se puede interpretar como el resultado de la disminución de la movilidad urbana por motivo de los confinamientos impuestos durante la pandemia

de COVID-19. Después, de 2020 a 2021 existió un aumento del 54.1% en el recaudo, posiblemente atribuido a la reactivación progresiva de las actividades de manera presencial. Este comportamiento continuó entre 2021 y 2022, pero a un ritmo menor, con un aumento del 22.2% del monto de las entradas. Sin embargo, de 2022 a 2023 se observa una ligera disminución del 2.8%, mientras que de 2023 a 2024, se detectó una reducción abrupta del 22.8% en los recaudos (Figura 18).

Figura 18. Tasa de variación porcentual del recaudo por servicio de pasaje (en mdp), 2019–2024

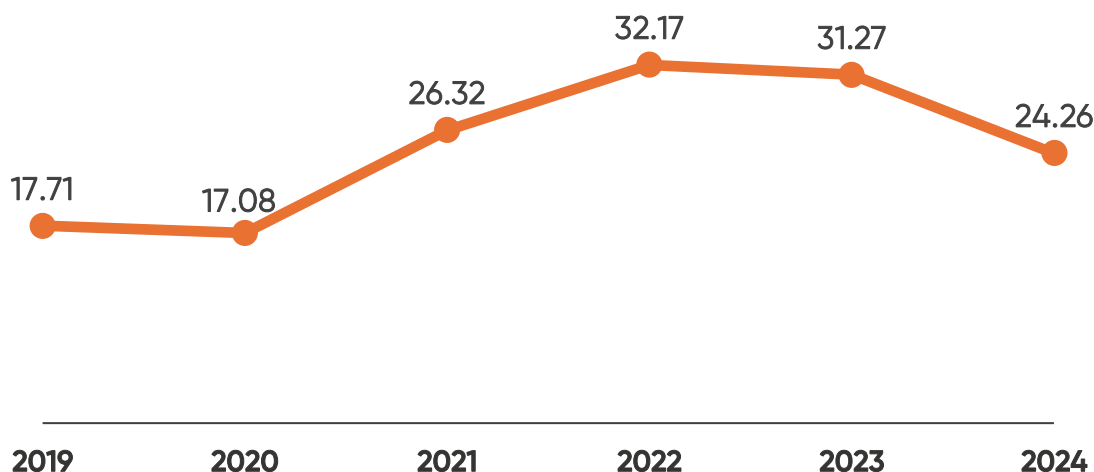


Fuente: Cálculos realizados con base en la información proporcionada por la Unidad de Transparencia del IMTES a través de la solicitud con folio 262872525000019.

Por su parte, el conocer los montos del recaudo tarifario del transporte público, permite realizar estimaciones sobre el número de viajes anuales. Para ello, se consideró únicamente la tarifa ordinaria de \$9.00, omitiendo las tarifas especiales a estudiantes, personas de la tercera edad y personas con algún tipo de discapacidad, puesto que dificulta el cálculo.

Considerando lo anterior, el número de viajes estimados en el transporte público urbano en Hermosillo en 2024 fue de 24.2 millones, mientras que en 2022 el número de viajes estimados fue de 32.1 millones. Es relevante mencionar que el resultado en la realidad debe ser ligeramente mayor, puesto que diversos segmentos de personas usuarias pagan una tarifa más baja (Figura 19).

Figura 19. Estimación del número de viajes anuales de transporte público (en millones), 2019–2024



Nota: Para el cálculo se tomó como base una tarifa de \$9.00.

Fuente: Cálculos realizados con base en la información proporcionada por la Unidad de Transparencia del IMTES a través de la solicitud con folio 262872525000019.

Por otra parte, resulta importante destacar que la Línea 9 – Villas del Sur del transporte público, es administrada y operada directamente por el gobierno del estado desde octubre de 2023. De manera que, los ingresos captados únicamente por esta línea representaron en 2023 el 1.5% del total recaudado en todas las líneas y el 4.5% en 2024. El total de ingresos generados, desde que el gobierno estatal comenzó a operar la Línea 9 hasta 2024, han sido de 13.87 mdp, es decir, el 2.8% del monto recaudado en la red completa de líneas (Figura 20).

Figura 20. Monto recaudado por servicio de pasaje, 2023–2024

Año	Recaudo	
	Red completa de líneas	Línea 9
2023	\$281,463,689.03	\$4,120,369.50
2024	\$218,320,730.06	\$9,751,513.50
Total	\$499,784,419.09	\$13,871,883.00

Fuente: Información proporcionada por la Unidad de Transparencia del Instituto de Movilidad y Transporte para el Estado de Sonora (IMTES) a través de la solicitud con folio 262872525000019 y 262872525000024.

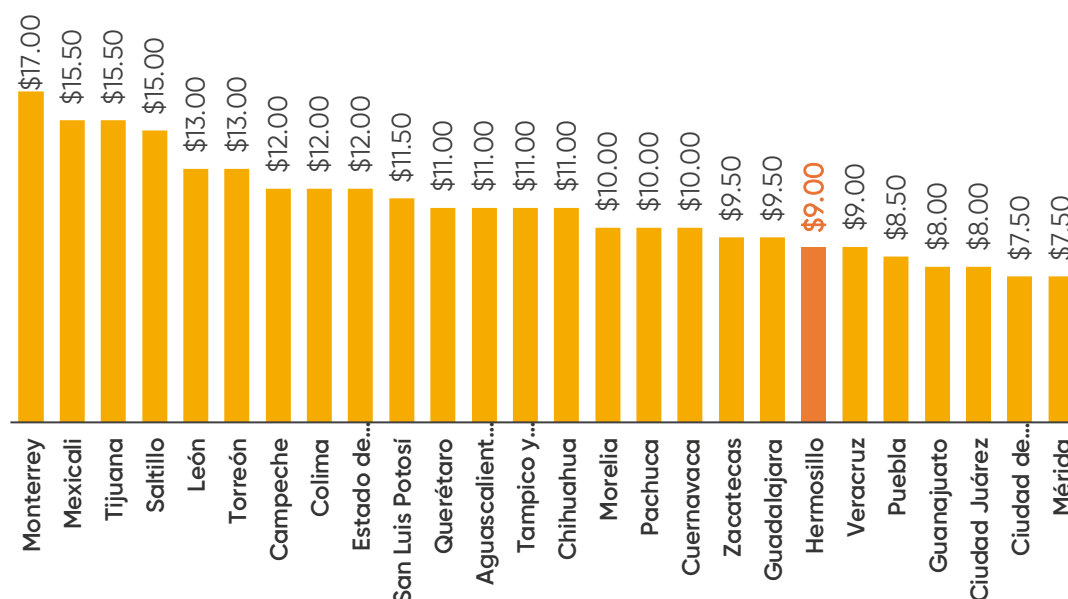
Además, es pertinente mencionar el sistema tarifario del transporte público: la tarifa ordinaria es de \$9.00 para el público en general y la tarifa especial de \$5.00 aplica a estudiantes, personas mayores y con discapacidad, siempre que cuenten con la credencial UNE. Adicionalmente, los estudiantes tienen derecho a dos viajes gratuitos al día. Es importante señalar que estas tarifas y descuentos se mantienen sin cambios desde 2017¹⁹.

¹⁹ De acuerdo con el dictamen que actualiza la tarifa técnica y tarifa del usuario del servicio público de transporte en la modalidad de "pasaje urbano" de las ciudades de Hermosillo, Ciudad Obregón, Navojoa y Guaymas (parcial), de Sonora.



A manera de comparación, se presentan las variaciones que existen en la tarifa del usuario del transporte público en ciudades mexicanas. Identificando que los centros de población con la tarifa más alta son Monterrey, Mexicali, Tijuana y Saltillo. Mientras que las localidades urbanas con la tarifa más baja son Ciudad de México y Mérida. Por su parte, la ciudad de Hermosillo destaca dentro de las urbes con una tarifa económica menor a \$10.00 MXN (Figura 21).

Figura 21. Variaciones en la tarifa del usuario en ciudades mexicanas, 2025



Nota: Comparación realizada con base en la tarifa al público en general.

Fuente: Ciudadanos Observando (2025). *Comparativo tarifas del transporte urbano 2025*. Disponible en: <https://www.ciudadanosobservando.org.mx/news/comparativo-tarifas-del-transporte-urbano-2025/>

2.2.2. Subsidios gubernamentales

A nivel mundial, la mayoría de los sistemas de transporte público recaudan, a través de la tarifa, un monto que no es suficiente para cubrir con la totalidad de los gastos operativos. Por ello, en general, existe una dependencia en los aportes que otorga el gobierno, como subsidios y otros tipos de ayuda²⁰. En concreto, se implementan subsidios con la finalidad de beneficiar a la población vulnerable y de bajos recursos económicos, también para reducir el uso del automóvil y sus impactos negativos, así como para contribuir a la sostenibilidad financiera de este sistema de transporte²¹.

Elaborado por el Consejo Ciudadano del Transporte Público Sustentable del Estado de Sonora (CCT). Publicado en el Boletín Oficial del Estado de Sonora el 6 de julio de 2017. Tomo CC, número 2, sección I.

²⁰ Rodrigue, J. P. (2024). *The Geography of Transport Systems* (6ª Ed.). New York: Routledge. ISBN: 9781032380407. DOI: <https://doi.org/10.4324/9781003343196>

²¹ Asociación de Contribuyentes del Perú (2019). *El uso del Subsidios en el transporte público urbano: Una propuesta para Lima Metropolitana. Policy Note 14*. Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional (AFIN). Disponible en: https://afin.org.pe/wp-content/uploads/2020/10/el_uso_de-subsidios_en-transporte-publico-urbano.pdf

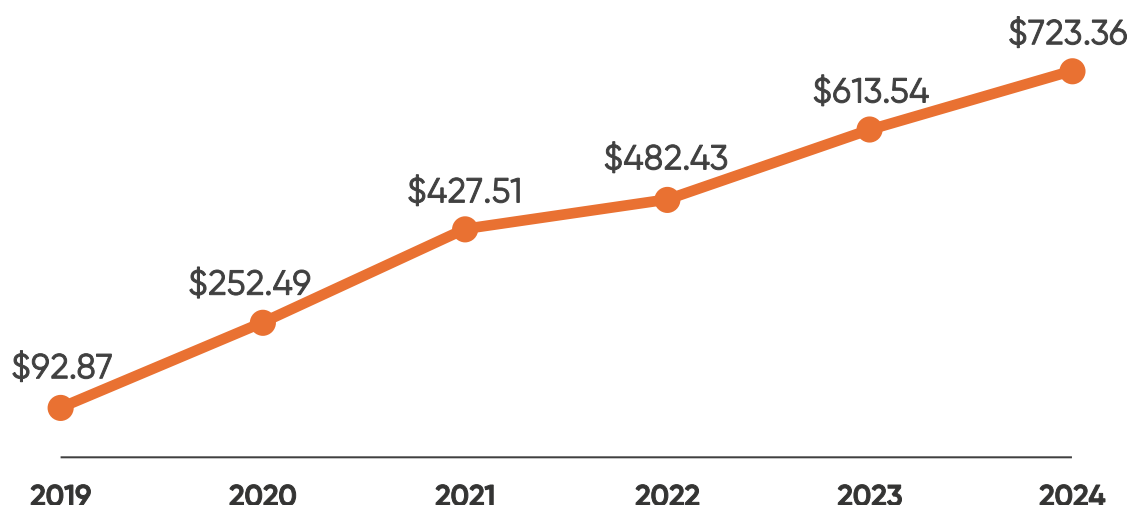


Teniendo en consideración lo anterior, el Gobierno del Estado de Sonora otorga subsidios destinados al sistema de transporte que opera en Hermosillo. Anualmente, se publica en el Boletín Oficial del Estado de Sonora, las reglas de operación para la aplicación del subsidio a la prestación del servicio público de transporte urbano.

Pueden variar ciertas condiciones en el mecanismo de aplicación del subsidio pero grandes rasgos, este se encarga de cubrir una parte de los descuentos de las tarifas sociales, así como, en ciertos casos, las empresas concesionarias pueden beneficiarse del subsidio para la cobertura de costos de operación, que contemplan programas para el encendido del aire acondicionado de las unidades, de apoyo al costo del diésel y aportes porcentuales en el pago de amortización mensual para la adquisición de nueva flota de autobuses²².

Bajo este marco, se presentan los montos del subsidio para el sistema de transporte público urbano de Hermosillo a través de los años, observando una trayectoria creciente (Figura 22). Derivando en una sumatoria que representa en total un monto subsidiado de \$2,592.21 mdp para el periodo de 2019-2024.

Figura 22. Subsidio del transporte público en millones de pesos (mdp), 2019-2024

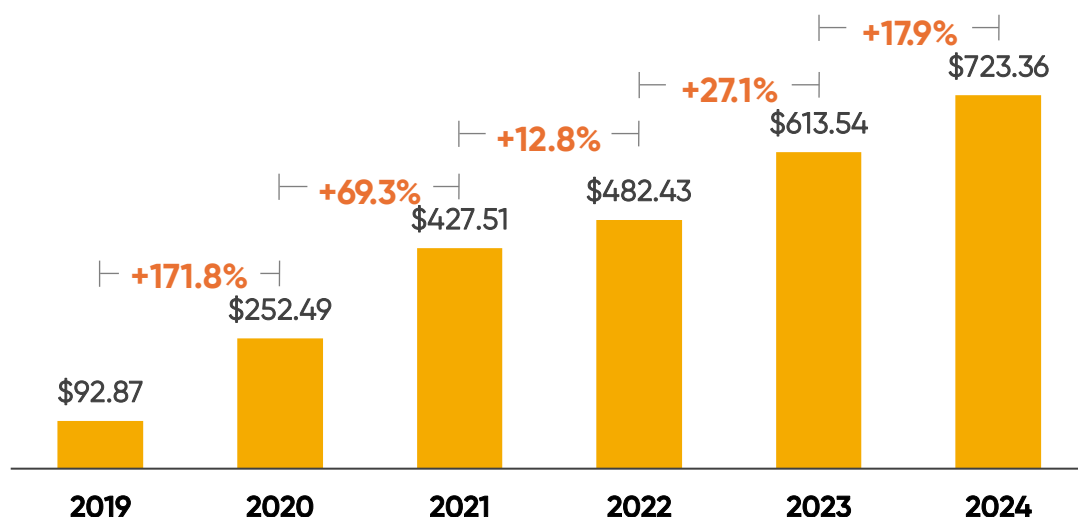


Fuente: Información proporcionada por la Unidad de Transparencia del Instituto de Movilidad y Transporte para el Estado de Sonora (IMTES) a través de la solicitud con folio 262872525000019.

También, se llevó a cabo el cálculo de la tasa de crecimiento anual de los recursos aportados por el gobierno estatal. Los resultados mostraron una tendencia ascendente en los importes subsidiados, donde de 2019 a 2020 se incrementó en un 171.8% (\$159.6 mdp), de 2020 a 2021 un 69.3% (\$175 mdp), de 2021 a 2022 un 12.8% (\$54.9 mdp), de 2022 a 2023 un 27.1% (\$131.1 mdp) y finalmente, de 2023 a 2024 aumentó el aporte en un 17.9% (\$109.82 mdp) (Figura 23).

²² La tarifa técnica contempla los costos totales de operación. Por tanto, el 'Subsidio al Costo de Operación' corresponde a un apoyo extra, donde el concesionario debe solicitar dicho apoyo y resultar beneficiario para recibir los recursos por parte del IMTES.

Figura 23. Tasa de crecimiento porcentual del subsidio en mdp, 2019–2024



Fuente: Cálculos realizados con base en la información proporcionada por la Unidad de Transparencia del IMTES a través de la solicitud con folio 262872525000019.

2.3. Egresos

2.3.1. Gastos operativos del transporte público

De acuerdo con el artículo 253 de la Ley número 177 de Transporte del Estado de Sonora, el titular del Ejecutivo, o en su defecto, el IMTES, puede realizar el pago a empresa(s) prestadoras del servicio mediante cinco formas: i) cubriendo una cantidad mensual por servicio para la realización de un programa operativo previamente elaborado por el Instituto; ii) cubriendo una cantidad diaria por día de servicio para la realización de un programa operativo previamente elaborado por el Instituto; iii) modelo de pago por kilómetro recorrido; iv) modelo de pago por kilómetro recorrido-pasajero; y v) las demás de común acuerdo entre el IMTES y empresa prestadora del servicio²³.

El esquema de pago vigente en la ciudad de Hermosillo es a través del pago por kilómetros recorridos^{24,25}, sin considerar al número de pasajeros. En este sentido, las empresas Movilidad Integral de Hermosillo y Administración Corporativa de Hermosillo emiten facturas al Fideicomiso por los costos de operación de la prestación del servicio a partir de sus registros de circulación²⁶.

²³ Ley número 177 de Transporte del Estado de Sonora (2024, 5 de enero). Congreso del Estado de Sonora. Boletín Oficial del Estado de Sonora, Tomo CCXIII, Edición Especial.

²⁴ Embajada Británica, PWC, STEER, C230 Consultores, WRI México e ITDP (2020). Anexo 2: Estrategia para la movilidad sustentable para la ciudad Hermosillo – Proyecto COVID (Archivo 1/2). Ciudades del Futuro.

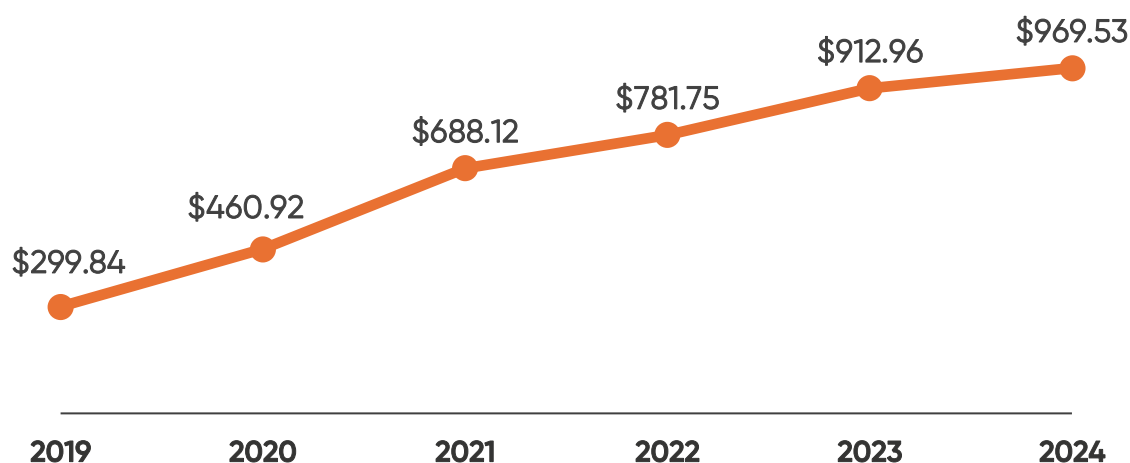
²⁵ Govea, A., Martínez, A. y Hernández, J. J. (2023). Análisis de los mecanismos financieros para la sostenibilidad del transporte público en ciudades mexicanas. *Instituto de Recursos Mundiales (WRI México)*. Disponible en: https://es.wri.org/sites/default/files/Mecanismos-Financieros_2023_VF.pdf

²⁶ Acta de la primera sesión ordinaria del Comité Técnico del Fideicomiso de Recaudación, Administración, Distribución y Pago No. F/1219, 17 de diciembre de 2019.

Al observar los costos operativos facturados, se identifica que, independientemente de la variación en el número de usuarios y viajes generados, las cifras han aumentado anualmente (Figura 24).

Se registró que en el periodo de 2019–2024 las empresas operadoras facturaron en conjunto un total de \$4,113.12 mdp. La empresa Movilidad Integral de Hermosillo facturó alrededor de \$2,304.57 mdp, representando el 56% del total de dicho periodo, mientras que la empresa Administración Corporativa de Hermosillo procesó alrededor de \$1,808.51 mdp, equivalente al 44% de monto total del periodo (Figura 25).

Figura 24. Montos facturados del costo de operación del servicio en mdp, 2019–2024



Fuente: Información proporcionada por la Unidad de Transparencia del Instituto de Movilidad y Transporte para el Estado de Sonora (IMTES) a través de la solicitud con folio 262872525000019.

Figura 25. Desglose de costos anuales de la operación del servicio de transporte público por empresa operadora

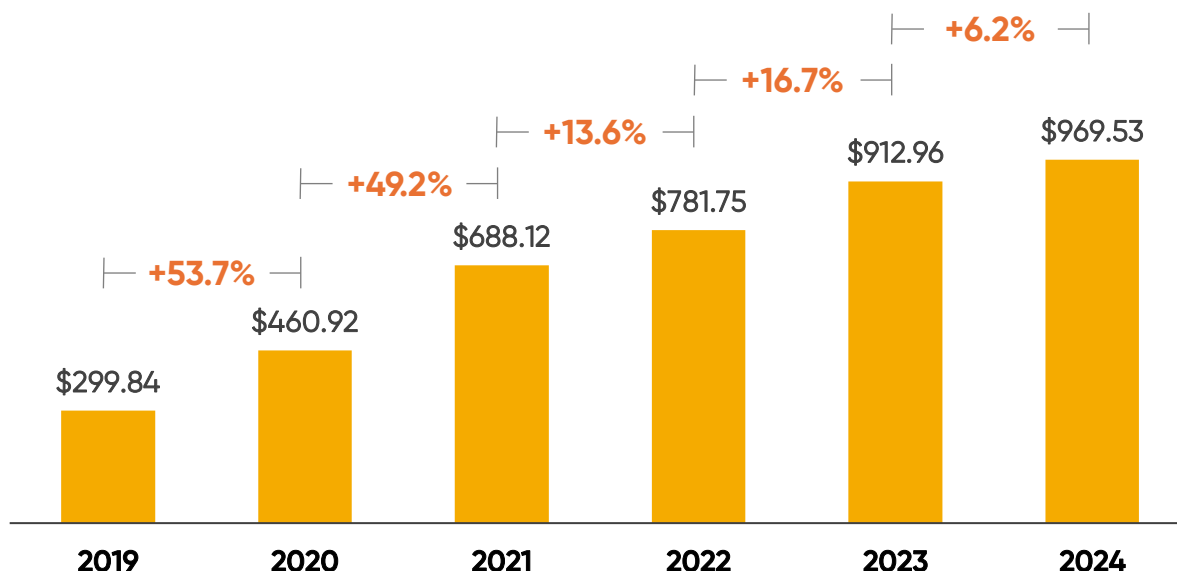
Año	Costos de operación del servicio		
	Movilidad Integral de Hermosillo	Administración Corporativa de Hermosillo	Total
2019	\$160,879,476.36	\$138,956,105.59	\$299,835,581.95
2020	\$253,790,962.80	\$207,124,765.91	\$460,915,728.71
2021	\$403,951,942.40	\$284,164,706.04	\$688,116,648.44
2022	\$439,525,432.56	\$342,225,282.07	\$781,750,714.63
2023	\$503,299,664.88	\$409,655,769.46	\$912,955,434.34
2024	\$543,123,559.71	\$426,378,824.45	\$969,502,384.16
Total	\$2,304,571,038.71	\$1,808,505,453.52	\$4,113,076,492.23

Fuente: Información proporcionada por la Unidad de Transparencia del Instituto de Movilidad y Transporte para el Estado de Sonora (IMTES) a través de la solicitud con folio 262872525000019.



En consecuencia, estos costos de operación representan para el Fideicomiso los egresos, es decir, los gastos derivados de la prestación del servicio. De manera que, los egresos han aumentado anualmente con variaciones porcentuales distintas entre un año y otro oscilando entre el 6.2% y el 53.7% (Figura 26).

Figura 26. Tasa de crecimiento de los egresos del Fideicomiso en mdp, 2019–2024



Fuente: Cálculos realizados con base en la información proporcionada por la Unidad de Transparencia del IMTES a través de la solicitud con folio 262872525000019.

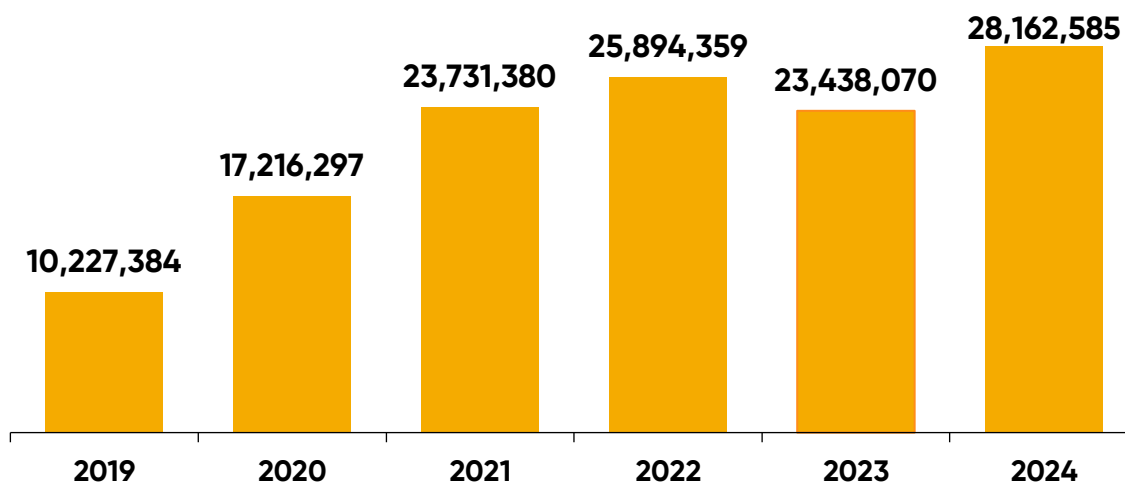
En una revisión de la información contenida en las facturas emitidas por las empresas al fideicomiso, se logra observar que, entre 2019 y 2024, los kilómetros facturados por las empresas operadoras del transporte público muestran, en general, una tendencia creciente, pasando de 10.23 millones de km en 2019 a 28.16 millones de km en 2024, cifra que representa el mayor volumen registrado en los últimos seis años.

Cabe destacar que en este comportamiento que crece de manera gradual influyen factores entre los que destacan el inicio de operaciones de la empresa en 2019 y las restricciones de movilidad a partir de la pandemia por COVID-19 (Figura 27). Es importante señalar que, los datos para 2022 y 2023 se estimaron con base en el monto total facturado y el costo unitario por kilómetro recorrido derivado de información faltante.

En cuanto al costo promedio por kilómetro facturado, este ha mostrado un incremento a lo largo del periodo pasando de \$24.4 en 2019 a \$37.7 en 2024, un incremento del 54.5%. La única excepción se presentó en septiembre de 2019, cuando se registró una ligera baja de \$0.18 respecto al mes anterior para posteriormente continuar su comportamiento al alza (Figura 28).

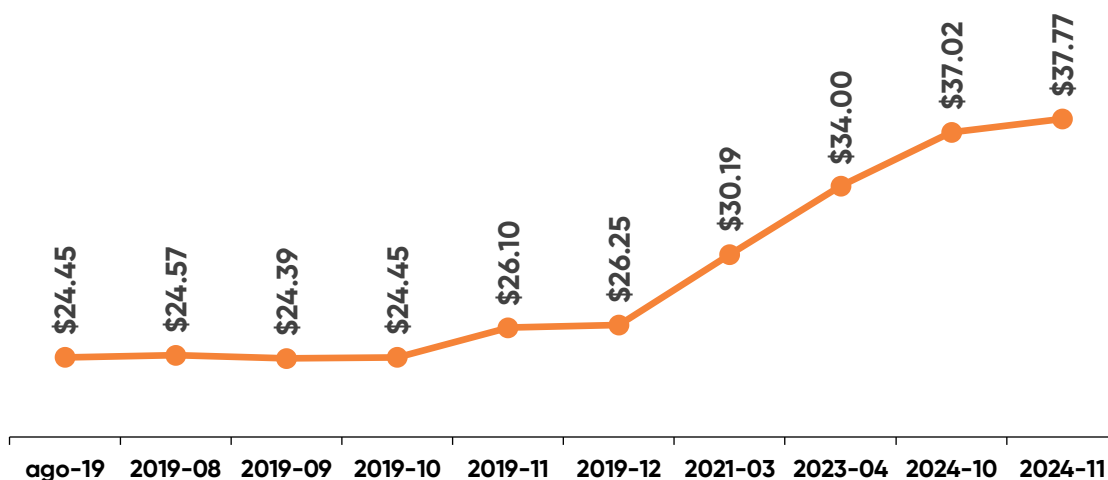


Figura 27. Kilómetros facturados por las empresas operadoras, 2019–24



Fuente: Cálculos realizados con base en la información proporcionada por la Unidad de Transparencia del IMTES a través de la solicitud con folio 262872525000023.

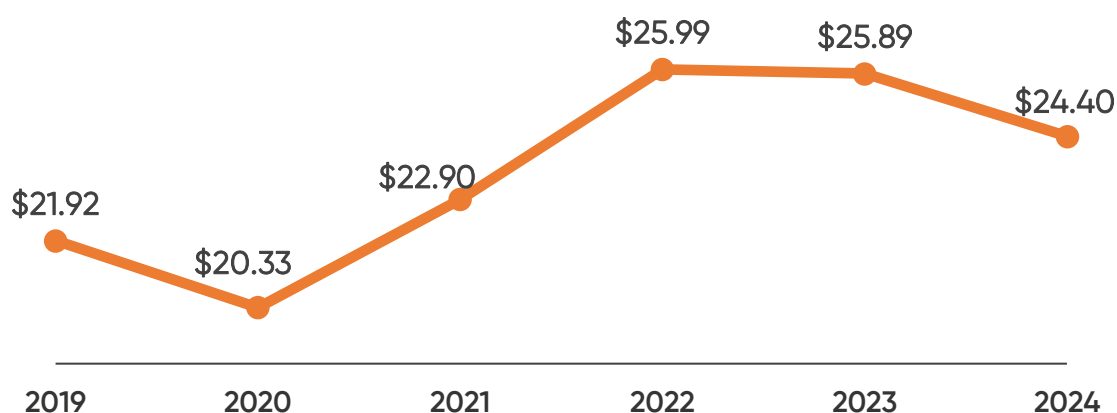
Figura 28. Costo unitario por kilómetro recorrido



Fuente: Cálculos realizados con base en la información proporcionada por la Unidad de Transparencia del IMTES a través de la solicitud con folio 262872525000023.

Entre uno de los elementos considerados en los gastos de operación del servicio de transporte público se encuentra el costo del diésel, el cual durante el periodo de 2019–2024 ha presentado variaciones anuales moderadas sin cambios abruptos. De 2019 a 2020 se observó una caída en el precio del litro del diésel de \$1.59, de 2020 a 2021 aumentó el costo con \$2.57, de 2021 a 2022 se presenta el mayor aumento en el periodo, puesto que fue de \$3.09, de 2022 a 2023 el precio del litro de diésel disminuyó \$0.10, y de 2023 a 2024 continuó disminuyendo con \$1.49 (Figura 29). En términos generales, el crecimiento del costo de este insumo fue de 11.3% entre 2019 y 2024.

Figura 29. Costo promedio del litro de diésel en Hermosillo, 2019–2024



Fuente: Datos de finales del mes de diciembre tomados de <https://petrointelligence.com>, de <https://www.nacionalgasolinero.com> y de <https://oem.com.mx/elsoldehermosillo/local/asi-cerraron-los-precios-de-la-gasolina-en-hermosillo-en-2024-20932683>

Adicionalmente, la nómina de los operadores del transporte público es otro elemento importante en los costos de operación de las empresas que ofrecen el servicio. De acuerdo con las publicaciones de empleo vacante de las empresas Movilidad Integral de Hermosillo y Administración Corporativa de Hermosillo, en junio de 2025 se ofrecían puestos de trabajo estructurados en tres niveles con pagos semanales, siendo operador clase C, con un sueldo de \$2,100.00 con bonos adicionales, operador clase B, con un sueldo base de \$2,800.00 más bonificaciones, y operador clase A, con un salario semanal de \$3,500.00 más bonos²⁷. Además, las empresas anuncian en las ofertas de empleo prestaciones de ley, aguinaldo de 15 días, apoyo al trámite de licencia, capacitación pagada, seguro social (IMSS), vales de despensa, seguro de vida, apoyo funerario y transporte de personal²⁸.

²⁷ UNE Recursos Humanos (2025, 23 de junio). Gana más de \$4,000 a la semana como operador de transporte urbano [Publicación]. Facebook. Disponible en: <https://www.facebook.com/share/p/1Zu9TT94Su>

²⁸ Movilidad Integral de Hermosillo (2024, 15 de marzo). Trabaja con nosotros como Operador de Transporte Público en Hermosillo [Publicación]. Facebook. Disponible en: <https://www.facebook.com/share/p/15rEUazUJ7/>

2.3.2. Inversiones en infraestructura de transporte público eléctrico

Adicionalmente a la gestión del Fideicomiso de transporte público, el Gobierno del Estado de Sonora y el Gobierno del Municipio de Hermosillo han realizado algunas acciones en el sector del transporte enfocadas al empleo de energías limpias o renovables a favor del cuidado del medio ambiente.

Autobuses urbanos eléctricos

La modernización del transporte público en la ciudad de Hermosillo se inicia con la transición de vehículos de combustión interna a vehículos eléctricos. Con respecto a la administración estatal 2021-2027, se realizó una compra de tres camiones eléctricos de la marca ANKAI, para inicialmente prestar servicio en la Línea 18 – Circuito Hospital General²⁹. De manera que, en diciembre de 2024 se adquirieron dos unidades con una capacidad máxima de 45 pasajeros y una unidad adicional en enero de 2025 con un aforo de 47 usuarios, realizando una inversión total de \$14.94 mdp (Figura 30).

Figura 30. Inversión estatal realizada en la compra de autobuses eléctricos

Unidades eléctricas para la ciudad de Hermosillo			
Año	Número de autobuses	Precio unitario	Inversión total
2024	2	\$4,909,089.99	\$9,818,179.98
2025	1	\$5,126,742.99	\$5,126,742.99
Total			\$14,944,922.97

Fuente: Información proporcionada por la Unidad de Transparencia del Instituto de Movilidad y Transporte para el Estado de Sonora (IMTES) a través de la solicitud con folio 262872525000030.

De manera similar, la administración municipal 2024-2027 efectuó indirectamente la adquisición de unidades eléctricas para la implementación del programa HBus. El cual posee el objetivo de brindar un servicio público gratuito a estudiantes universitarios de forma segura y cómoda a través del uso de energías limpias para impulsar la electromovilidad en la ciudad de Hermosillo³⁰. En concreto, el 28 de octubre de 2024 fue aprobado por los integrantes del Cabildo de Hermosillo el programa HBus, así como la celebración de contratos multianuales para su implementación³¹.

²⁹ Cartas, J. C. (2025, 12 de febrero). Con Plan Sonora se impulsa transporte público eléctrico para mejorar movilidad de ciudadanos en Hermosillo: Alfonso Durazo. *Proyecto Puente*. Disponible en: <https://proyectopuente.com.mx/2025/02/12/con-plan-sonora-se-impulsa-transporte-publico-electrico-para-mejorar-movilidad-de-ciudadanos-en-hermosillo-alfonso-durazo/>

³⁰ Proyecto Puente (2025, 4 de marzo). Amplían rutas y horarios del H Bus, transporte eléctrico para universitarios, en Hermosillo. Disponible en: <https://proyectopuente.com.mx/2025/03/04/amplian-rutas-y-horarios-del-h-bus-transporte-electrico-para-universitarios-en-hermosillo/>

³¹ H. Ayuntamiento de Hermosillo (2024, 28 de octubre). *Una realidad proyecto de transporte eléctrico gratuito H Bus para estudiantes en Hermosillo*. Disponible en: <https://www.hermosillo.gob.mx/boletines/Sala-Prensa.aspx?articleid=15819>

Es importante aclarar que el Ayuntamiento de Hermosillo no se hace cargo de la compra de autobuses o de la contratación de los operadores del servicio y demás personal. Esto se hace por medio de la contratación de una empresa operadora a través de la Agencia Municipal de Energía y Cambio Climático (AMECC). Para ello, se realizaron dos licitaciones públicas, siendo que, en la primera, la empresa licitante ganadora fue Ecomile S. A. de C.V. en participación conjunta con la empresa Transporte de Personal de Microbuses, S.A. DE C.V., con la propuesta económica de \$80,341,269.00 sin IVA, es decir, \$93,195,872.04 con IVA para 30 meses de arrendamiento. Sin embargo, el proceso de licitación fue cancelado el 9 de diciembre de 2024 por indicaciones del Órgano Interno de Control de la Contraloría Municipal que es el área que verifica las licitaciones y sus fallos³².

El 17 de diciembre de 2024 fue publicada una segunda licitación con folio LP-02/2024, donde la empresa ganadora fue Transporte Especial de Pasaje S.A.P.I. de C.V. (MOVIMEX) por 28.5 meses con una propuesta de \$77,482,200.00 sin IVA, que corresponde a \$89,880,552.00 con IVA incluido, emitiendo el fallo el 17 de enero de 2025³³.

El servicio inició su operación el 7 de febrero de 2025, con la meta de beneficiar a alrededor de 1,500 usuarios estudiantes de instituciones como Universidad de Sonora (UNISON), Instituto Tecnológico de Hermosillo (ITH), Universidad Estatal de Sonora (UES), Universidad Tecnológica de Hermosillo (UTH) y Centro de Estudios Universitarios del Nuevo Occidente (CEUNO). El servicio es gratuito, otorgado a través de 11 unidades eléctricas e inclusivas y 10 rutas en horarios específicos (Figura 31).

³² El Sol de Hermosillo (2024, 18 de diciembre). *Ayuntamiento emite nueva convocatoria para brindar el servicio de H-Bus tras cancelar la licitación*. Disponible en: <https://oem.com.mx/elsoldehermosillo/local/ayuntamiento-emite-nueva-convocatoria-para-brindar-el-servicio-de-h-bus-20779831>

³³ H. Ayuntamiento de Hermosillo (2025). *Licitaciones y convocatorias*. Agencia Municipal de Energía y Cambio Climático de Hermosillo. N° de concurso: LP 02-2024. Disponible en: https://www.hermosillo.gob.mx/portaltransparencia/licitaciones_publicas.aspx

Figura 31. Ficha técnica del programa HBus

Indicadores	Descripción
Objetivo	Ofrecer un servicio de transporte público gratuito a estudiantes universitarios de manera sustentable, con accesibilidad universal y menores tiempos de espera
Aprobación del programa	Lunes 28 de octubre de 2024 por el Cabildo del Ayuntamiento de Hermosillo
Instancia encargada	Agencia Municipal de Energía y Cambio Climático (AMECC)
Empresa operadora	Transporte Especial de Pasaje S.A.P.I. de C.V. bajo el nombre comercial de MOVIMEX
Periodo del servicio	Lunes 17 de febrero del 2025 – miércoles 30 de junio del 2027 (28.5 meses; tres ejercicios fiscales)
Inicio de operación	Lunes 17 de febrero de 2025
Beneficiarios	Estudiantes universitarios de 17 a 29 años
Impacto	1 500 jóvenes universitarios con aumento paulatino de beneficiarios
Inversión	\$77,482,200.00 sin IVA; \$89,880,552.00 con IVA (calculado al 16%)
Costo del servicio	Transporte público completamente gratuito para los beneficiarios
Costo por usuario	- Costo total: \$59,920.37 - Costo anual: \$25,228.58 - Costo mensual: \$2,102.4 - Costo semanal: \$486.01 - Costo diario: \$69.43
Características del servicio	- Unidades: 11 autobuses eléctricos y dos vehículos tipo van de respaldo - Capacidad de cada unidad: 35 usuarios - Recorridos: 10 rutas que cubren diferentes sectores de la ciudad - Horario: Tres turnos: matutino (7:00 y 9:00, a.m.), vespertino (2:00 y 6:00 p.m.) y nocturno (8:00 y 9:00 p.m.) - Ingreso a las unidades: Credencial de usuario HBus - Monitoreo de las unidades y tiempo de traslado: plataforma disponible en el sitio web del HBus del Ayuntamiento de Hermosillo - Equipamiento: Aire acondicionado, internet gratuito, puertos USB, cámaras de videovigilancia y rampas de acceso - Seguridad: Unidades incorporadas con cámaras de vigilancia enlazadas al Centro de Control y Monitoreo de la Policía Municipal
Supervisión del servicio	Comité de Transparencia y Eficiencia integrado por 17 alumnos universitarios beneficiarios del servicio (vigilancia de la operación, eficiencia y transparencia del servicio)

Nota: Costos por usuario calculados con base en la inversión realizada con IVA incluido.

Fuente: Maytorena, J. P. (2024, 29 de agosto). 'HBus': el transporte eléctrico y gratuito para estudiantes en Hermosillo; Ayuntamiento lanza programa de inscripción. *Proyecto Puente*; Romo, Y. (2024, 2 de diciembre). Estudiantes universitarios se suman al Comité de Transparencia del H Bus en Hermosillo. *El Sol de Hermosillo*; Cota, D. (2024, 7 de diciembre). 'H Bus' en Hermosillo: Se registran más de mil 500 jóvenes para servicio gratuito de transporte a partir de 2025. *Proyecto Puente*; Crítica (2025, 10 de febrero). *HBus iniciaría operaciones el 17 de febrero*; Benítez, G. (2025, 12 de febrero). Ya hay fecha de inicio para el HBus en Hermosillo. *El Sol de Hermosillo*; Robles, M. L. (2025, 13 de febrero). Arranca en Hermosillo "H Bus" transporte gratuito para alumnos universitarios. *El Imparcial*; Valenzuela D. (2025, 14 de febrero). HBus Hermosillo: Así se ven las nuevas rutas para estudiantes. *Nora*; Gobierno de Hermosillo (2025, 12 de mayo). *¡El H Bus sigue mejorando para ti!* [publicación] Facebook.

Electrolinera

También se puede destacar que tanto el gobierno estatal, como el municipal han realizado inversiones en electrolineras. En el caso de la electrolinera estatal, se destinó una inversión aproximada de \$20.1 mdp para su construcción, además de \$2.9 mdp para trabajos de habilitación, lo que suma una inversión total cercana a los \$23 mdp (Figura 32).

Figura 32. Inversión total en la construcción y habilitación de la electrolinera estatal

Operación	Costo total
Construcción	\$20,098,771.85
Habilitación	\$2,899,119.89
Total	\$22,997,891.74

Fuente: Información proporcionada por la Unidad de Transparencia del Instituto de Movilidad y Transporte para el Estado de Sonora (IMTES) a través de la solicitud con folio 262872525000025.

La electrolinera, ubicada en la avenida Cultura entre las calles Galeana y Paseo Río Santa Cruz, en la colonia Proyecto Río Sonora Hermosillo XXI, fue inaugurada el miércoles 21 de mayo de 2025 por el gobernador del estado. Cuenta con la capacidad de abastecer de energía simultáneamente hasta diez vehículos a la vez mediante cinco cargadores dobles³⁴. Su principal función es atender las necesidades energéticas de las unidades del transporte público, aunque también ofrece servicio de carga al público en general³⁵.

Por su parte, la electrolinera municipal, ubicada en la unidad deportiva El Cárcamo, a un costado de La Saucedá, en la porción oriente de la ciudad, dispone de un sistema fotovoltaico de 30 cargadores. Esta infraestructura, inaugurada el 27 de febrero de 2024 por el presidente municipal de Hermosillo, requirió una inversión aproximada de \$5.1 mdp, gestionada a través de la *Agencia Municipal de Energía y Cambio Climático* (AMECC)³⁶.

Es importante mencionar que, aunque ambas obras representan inversiones significativas en infraestructura de electromovilidad, su propósito y público objetivo difieren notablemente. La electrolinera estatal está orientada principalmente a la atención de unidades de transporte público, mientras que la electrolinera municipal está destinada a la recarga de vehículos eléctricos de flotillas institucionales y usuarios particulares. Por ello, no resulta pertinente establecer comparaciones directas entre ambas, ya que responden a necesidades y esquemas de operación distintos.

³⁴ Gómez Lima, C. (2025, 22 de mayo). Inaugura Durazo primera electrolinera pública en Sonora. *La Jornada*. Disponible en: <https://www.jornada.com.mx/noticia/2025/05/22/estados/inaugura-durazo-primera-electrolinera-publica-en-sonora>

³⁵ El Imparcial (2025, 17 de febrero). *Hermosillo y Sonora tendrán su primera electrolinera*. [publicación] Facebook. <https://www.facebook.com/share/p/1EjxeMP98j>

³⁶ Benítez, G. (2024, 28 de febrero). Dependencias municipales de Hermosillo tienen nuevos autos eléctricos. *El Sol de Hermosillo*. Disponible en: <https://oem.com.mx/elsoldehermosillo/local/dependencias-municipales-de-hermosillo-tienen-nuevos-autos-electricos-13140100>

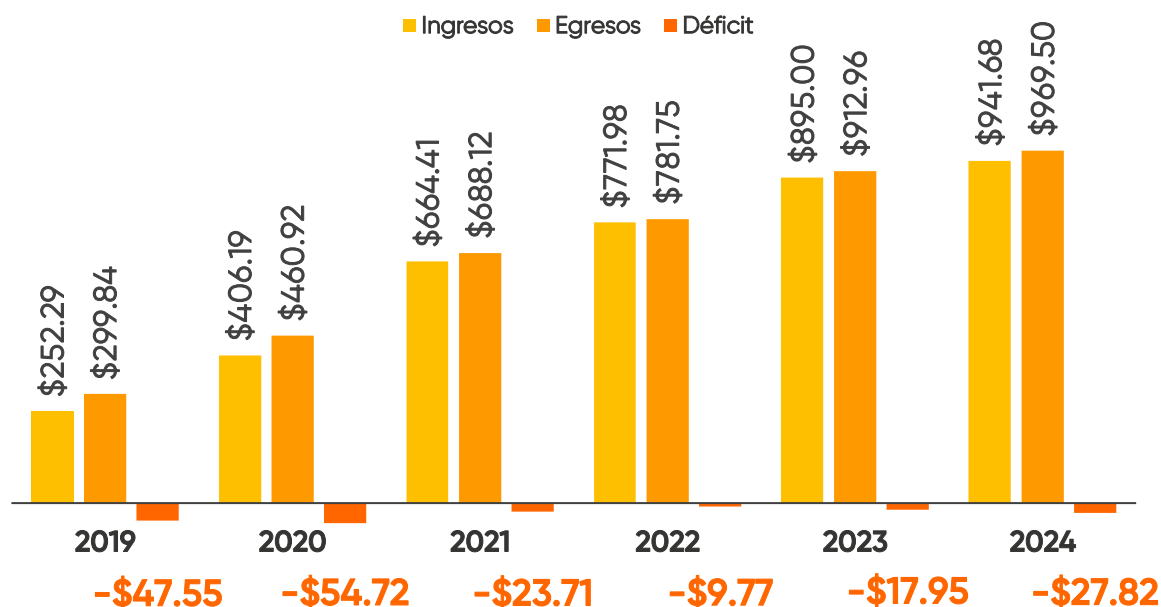


2.4. Déficit financiero

De manera general, se habla de un déficit financiero cuando el monto de los egresos es mayor al de los ingresos percibidos. Es así como, retomando la situación del Fideicomiso de transporte público, se detectó la existencia de este tipo de desbalance. Siendo que, en un determinado ejercicio del gasto público en curso, el Fideicomiso posee el compromiso de pagar las facturas emitidas por las empresas operadoras del transporte público, mismas que no puede solventar de manera total puesto que sus ingresos son insuficientes. Por tanto, el saldo restante a pagar representa un déficit financiero para el mismo fideicomiso, el cual se constituye como una deuda pendiente para el próximo año.

Así, al comparar los ingresos y egresos del Fideicomiso se encuentra que el déficit presenta variaciones anuales, donde su aumento o disminución no es constante o sostenido. De tal manera que, de 2019 a 2020 el déficit constituido como deuda, pasa de \$47.5 a \$54.7 millones, representando un aumento de un 15%; de 2020 a 2021 disminuye en un 56%, de 2021 a 2022 baja en un 58%, posteriormente incrementa de 2022 a 2023 en un 83%, y finalmente de 2023 a 2024 asciende en un 54% (Figura 33).

Figura 33. Operaciones financieras del Fideicomiso en mdp, 2019–2024



Fuente: Cálculos realizados con base en la información proporcionada por la Unidad de Transparencia del Instituto de Movilidad y Transporte para el Estado de Sonora (IMTES) a través de la solicitud con folio 262872525000019.

Con la finalidad de exponer de manera clara la información, se presenta a continuación un desglose de las operaciones o movimientos financieros del Fideicomiso de transporte público durante el periodo analizado.

Considerando el periodo de 2019–2024, el 'Fideicomiso de Recaudación, Administración, Distribución y Pago No. F/1219' ha generado ingresos de alrededor de \$3,931.55 mdp, ha tenido egresos por \$4,113.08 mdp, y ha generado un déficit de \$181.53 mdp, esto, considerando únicamente la sustracción directa de los egresos e ingresos totales de dicho intervalo de tiempo (Figura 34).

Figura 34. Desglose del movimiento financiero del Fideicomiso, 2019–2024

Fideicomiso de transporte público: 'Fideicomiso de Recaudación, Administración, Distribución y Pago No. F/1219'			
Año	Ingresos	Egresos	Déficit
2019	\$252,288,291.59	\$299,835,581.95	- \$47,547,290.36
2020	\$406,194,241.53	\$460,915,728.71	- \$54,721,487.18
2021	\$664,406,525.60	\$688,116,648.44	- \$23,710,122.83
2022	\$771,976,186.33	\$781,750,714.63	- \$9,774,528.30
2023	\$895,000,769.36	\$912,955,434.34	- \$17,954,664.98
2024	\$941,684,179.54	\$969,502,384.16	- \$27,818,204.62
Total	\$3,931,550,193.95	\$4,113,076,492.23	- \$181,526,298.28

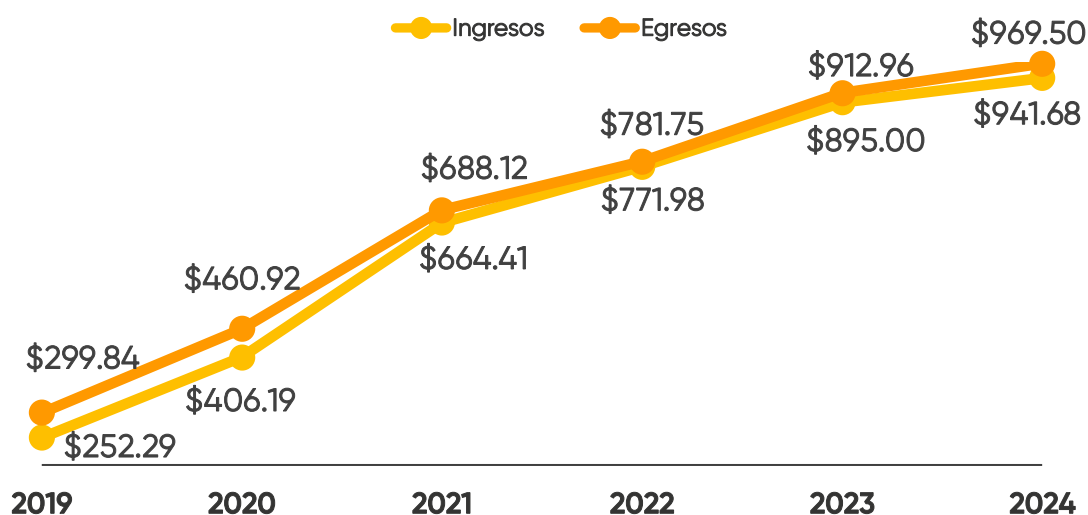
Fuente: Cálculos realizados con base en la información proporcionada por la Unidad de Transparencia del IMTES a través de la solicitud con folio 262872525000019.

3. SOSTENIBILIDAD FINANCIERA

3.1. ¿Cuáles han sido los ingresos y egresos del Fideicomiso de transporte público?

A través de una comparación entre los ingresos y egresos del 'Fideicomiso de Recaudación, Administración, Distribución y Pago No. F/1219' durante el periodo de 2019–2024 se observa que, primeramente, los ingresos son menores que los egresos. Particularmente, en los primeros dos años del periodo, la brecha entre ingresos y egresos fue la más alta, en 2021 disminuyó, para después comportarse de modo fluctuante variando levemente en el resto de los años. Dicho de otra forma, en 2019 el margen era del 16%, reduciéndose al 12% en 2020. Posteriormente, en 2021 fue del 3%, mientras que en 2022 se detectó la diferencia más baja, siendo de aproximadamente el 1%. Finalmente, en 2023 el desbalance fue del 2% y del 3% en 2024 (Figura 35).

Figura 35. Comparativa de ingresos y egresos del Fideicomiso en mdp, 2019–2024



Fuente: Información proporcionada por la Unidad de Transparencia del Instituto de Movilidad y Transporte para el Estado de Sonora (IMTES) a través de la solicitud con folio 262872525000019.

3.2. ¿Cuánto depende el servicio de transporte público del subsidio gubernamental?

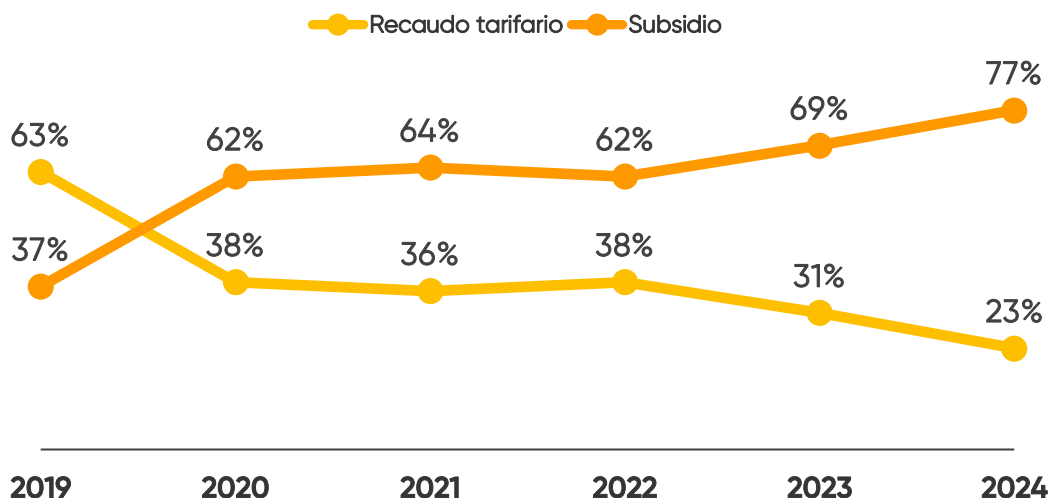
3.2.1. Distribución de ingresos por fuente

Se observa que los ingresos vía subsidio han sido mayores que los generados por la recaudación tarifaria. De manera porcentual, en 2019 los ingresos por recaudo eran del 63%, mientras que el subsidio representaba el 37%. Situación que se invirtió en 2020, originando que, a partir de entonces, los ingresos por subsidio oscilen entre el 62% y 77%,



en contraste con el recaudo tarifario que fluctuó en descenso entre el 38% y el 23%. Es importante señalar que, en los últimos tres años, el monto recaudado por la tarifa posee un comportamiento de decrecimiento progresivo pronunciado (Figura 36).

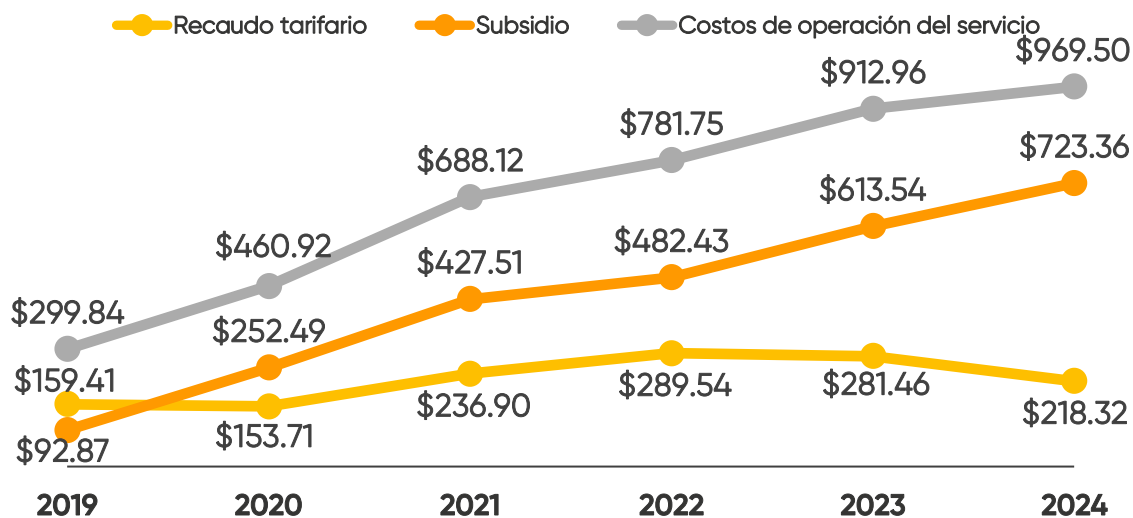
Figura 36. Variación porcentual de los ingresos del Fideicomiso según su fuente, 2019–2024



Fuente: Cálculos realizados con base en la información proporcionada por la Unidad de Transparencia del IMTES a través de la solicitud con folio 262872525000019.

3.2.2. Contraste entre costos operativos del servicio e ingresos por fuente

Figura 37. Contraste entre montos de recaudo tarifario, subsidio y costos de operación del transporte público, 2019–2024



Fuente: Información proporcionada por la Unidad de Transparencia del Instituto de Movilidad y Transporte para el Estado de Sonora (IMTES) a través de la solicitud con folio 262872525000019.



Para conocer con mayor detalle el desglose del flujo de efectivo del Fideicomiso en comparación con los costos operativos del servicio, a continuación, se presentan las cifras completas de dichos movimientos financieros. Se incluyen los montos obtenidos del recaudo tarifario y del aporte gubernamental a través del subsidio, donde la suma de estas fuentes representa los ingresos totales. Además, se muestra en detalle los costos operativos del servicio que equivale a los egresos del Fideicomiso (Figura 38).

Figura 38. Desglose de los costos operativos del servicio de transporte público e ingresos del Fideicomiso según su fuente, 2019–2024

Ingresos del Fideicomiso de transporte público				Costos operativos del servicio
Año	Recaudo tarifario	Subsidio	Ingreso total	Monto total facturado
2019	\$159,414,040.86	\$92,874,250.73	\$252,288,291.59	\$299,835,581.95
2020	\$153,706,135.51	\$252,488,106.02	\$406,194,241.53	\$460,915,728.71
2021	\$236,896,805.63	\$427,509,719.97	\$664,406,525.60	\$688,116,648.44
2022	\$289,541,282.47	\$482,434,903.86	\$771,976,186.33	\$781,750,714.63
2023	\$281,463,689.03	\$613,537,080.33	\$895,000,769.36	\$912,955,434.34
2024	\$218,320,730.06	\$723,363,449.48	\$941,684,179.54	\$969,502,384.16
Total	\$1,339,342,683.56	\$2,592,207,510.39	\$3,931,550,193.95	\$4,113,076,492.23

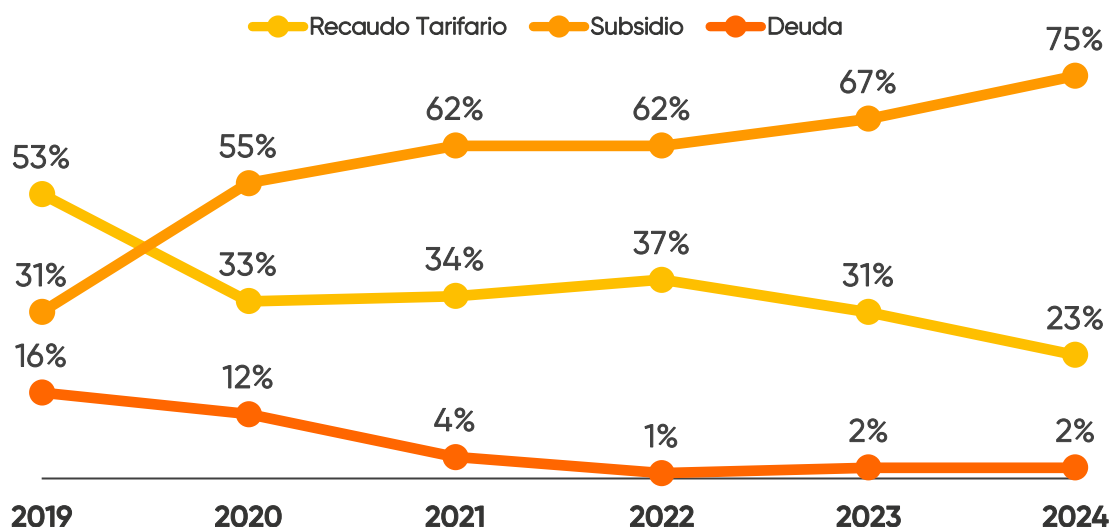
Fuente: Información proporcionada por la Unidad de Transparencia del Instituto de Movilidad y Transporte para el Estado de Sonora (IMTES) a través de la solicitud con folio 262872525000019.

3.2.3. Contribución de los ingresos en la liquidación de los gastos operativos del servicio

A su vez, resulta relevante conocer qué porcentaje de los ingresos cubre efectivamente los costos operativos del sistema de transporte público. Para ello, se determinó el aporte porcentual tanto del recaudo tarifario como del subsidio, para identificar en qué medida estos ingresos contribuyen a solventar el gasto total. A raíz de que los ingresos por subsidio cubren la mayor parte del pago de los gastos totales de la operación del transporte público, vale la pena identificar la capacidad que se posee para cubrir con el compromiso de pago.

Se encontró que, en 2019, mediante los ingresos disponibles se cubrió el 84% de los costos totales. La solvencia de pago mejoró a partir de 2020, obteniendo que se saldó el 88% del monto facturado al Fideicomiso. En 2021, los ingresos permitieron pagar el 96%, el 99% en 2022, el 98% en 2023 y el 98% en 2024, donde el resto a pagar se consolida como deuda (Figura 39).

Figura 39. Contribución porcentual de los ingresos del Fideicomiso en el pago de los costos totales de la operación del sistema y deuda pendiente, 2019–2024



Fuente: Cálculos realizados con la información proporcionada por la Unidad de Transparencia del IMTES a través de la solicitud con folio 262872525000019.

3.3. ¿Cuánto dinero aporta el gobierno por cada peso recaudado en la tarifa?

En vista de que el servicio de transporte público posee una fuerte dependencia del subsidio gubernamental, se procedió a cuantificar el monto que se aporta de subsidio por cada \$1 recaudado de la tarifa del usuario. Los resultados arrojaron que anualmente el subsidio aporta mayores recursos económicos al sistema de transporte público de manera progresiva.

Considerando la contribución de \$1 de la tarifa del usuario, en 2019 el gobierno aportó \$0.58 en subsidio. En 2020 esta cifra se elevó de forma drástica en un 183%, puesto que la ayuda gubernamental fue de \$1.64. Tal monto aumentó en un 10% para 2021, con una contribución de \$1.80. Posteriormente, en 2022, el apoyo se redujo en un 7%, representando \$1.67. En los años siguientes, se percibió un mayor aporte de subsidio, de manera que, en 2023 se incrementó en un 31% con respecto al año anterior, dado que por cada \$1 recaudado el gobierno contribuyó con \$2.18, mientras que en 2024 se elevó en un 52% dando como resultado un aporte de \$3.31 en subsidio por cada peso recaudado (Figura 40).

Figura 40. Subsidio por peso recaudado, 2019–2024

Año	Recaudo (mdp)	Subsidio (mdp)	Relación subsidio/recaudo	Aporte en subsidio por cada \$1.00 recaudado
2019	\$159.41	\$92.87	0.58	\$0.58 por cada \$1.00
2020	\$153.71	\$252.49	1.64	\$1.64 por cada \$1.00
2021	\$236.90	\$427.51	1.80	\$1.80 por cada \$1.00
2022	\$289.54	\$482.43	1.67	\$1.67 por cada \$1.00
2023	\$281.46	\$613.54	2.18	\$2.18 por cada \$1.00
2024	\$218.32	\$723.36	3.31	\$3.31 por cada \$1.00

Fuente: Cálculos realizados con la información proporcionada por la Unidad de Transparencia del IMTES a través de la solicitud con folio 262872525000019.

3.4. ¿Cuál es la contribución de la población hermosillense al financiamiento del transporte público?

Se tomó como base la premisa en la que el subsidio al transporte público se financia, en términos generales, con recursos públicos provenientes de la recaudación ciudadana. Por esta razón, se utilizó como referencia el total de la población del municipio de Hermosillo para estimar el monto del subsidio per cápita.

Si bien no toda la población utiliza el transporte público, el subsidio se cubre con fondos públicos, sin importar si una persona hace uso o no de este servicio. Esto permite dimensionar, de manera estandarizada, cuánto representa el gasto público por habitante en el financiamiento del sistema. Cabe señalar que este cálculo no contempla a las personas que directamente se benefician del subsidio del transporte público, debido a las dificultades que se tendrían para precisar el número de personas usuarias.

En 2019, el presupuesto público destinado al subsidio del transporte público equivalía a \$99.5 por persona. Para 2024, esta cifra aumentó a \$729.8 por habitante. Esto refleja que, año con año, el gasto público per cápita en transporte público ha ido creciendo de manera progresiva (Figura 41).

Figura 41. Subsidio per cápita de Hermosillo, 2019–2024

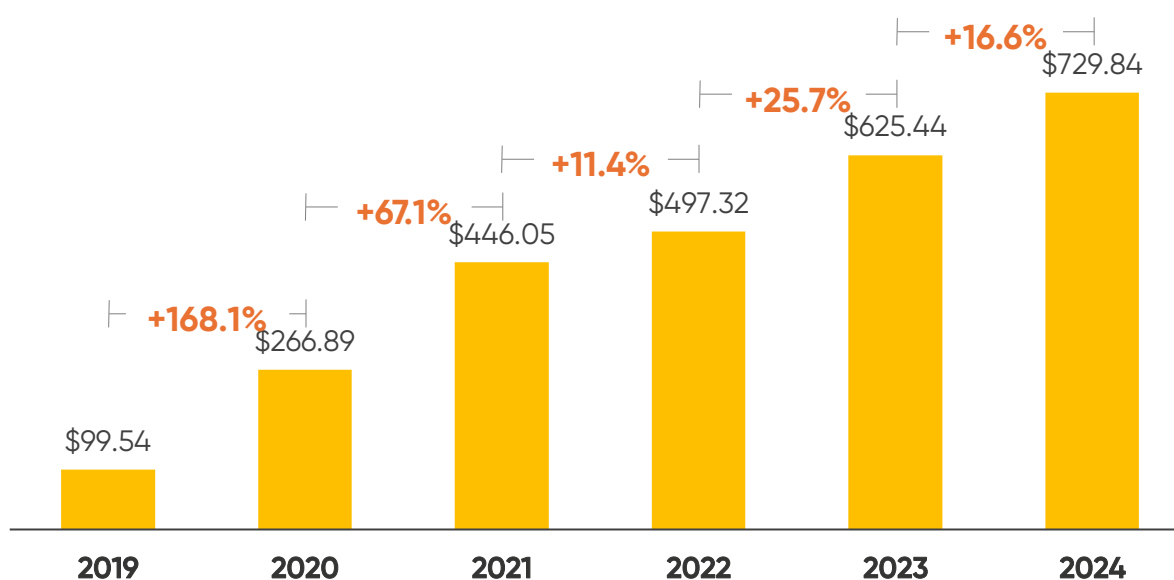
Población total urbana			
Año	Población total de Hermosillo (habitantes)	Subsidio (mdp)	Subsidio per cápita
2019	933 033	\$92.87	\$99.54
2020	946 054	\$252.49	\$266.89
2021	958 425	\$427.51	\$446.05
2022	970 061	\$482.43	\$497.32
2023	980 977	\$613.54	\$625.44
2024	991 127	\$723.36	\$729.84

Nota: La población total del municipio de Hermosillo corresponde a las proyecciones de población por municipio 2015–2030 del *Consejo Nacional de Población* (CONAPO).

Fuente: Cálculos realizados con base en la información proporcionada por la Unidad de Transparencia del IMTES a través de la solicitud con folio 262872525000019 y CONAPO.

Sobresale que, año con año, el gasto público destinado al sostenimiento del transporte público en Hermosillo ha ido en aumento. De 2019 a 2020 el subsidio por hermosillense se incrementó un 168.1% (\$167.35), de 2020 a 2021 varió en un 67.1% (\$179.16) y en un 11.4% (\$51.27) entre 2021 y 2022. El subsidio per cápita de 2022 a 2023 creció en un 25.7% (\$128.1) y en un 16.6% (\$104.4) de 2023 a 2024 (Figura 42). Tomando como referencia el periodo completo, el incremento es de un 633%.

Figura 42. Tasa de crecimiento porcentual de la contribución al subsidio per cápita de Hermosillo, 2019–2024



Fuente: Elaboración propia con base en el total de población municipal de Hermosillo de acuerdo con las proyecciones de población por municipio 2015–2030 del *Consejo Nacional de Población* (CONAPO) e Información proporcionada por la Unidad de Transparencia del IMTES a través de la solicitud con folio 262872525000019.

3.5. Características del sistema de transporte público

La sostenibilidad financiera del transporte público debe entenderse como una estrategia integral para garantizar un funcionamiento eficiente y un servicio de calidad para la población usuaria. Esto implica no solo subsidios gubernamentales que aseguren acceso equitativo, sino también mecanismos de transparencia, auditorías públicas y criterios de justicia social que prioricen el bienestar colectivo.

Un sistema sostenible debe mejorar frecuencia, puntualidad y cobertura, reduciendo costos operativos y evitando cobros excesivos a la ciudadanía. La gobernanza, la calidad y la eficiencia operativa son pilares fundamentales para un transporte accesible, justo y funcional para todas las personas.

Un servicio de calidad puede mantener y aumentar su número de usuarios; de lo contrario, estos buscarán alternativas, como el automóvil. Una gestión adecuada permite reducir costos, aumentar ingresos y garantizar su viabilidad a largo plazo en beneficio de la población.

Estrategias implementadas para el fortalecimiento del sistema de transporte público en ciudades mexicanas

Cabe destacar la importancia de identificar las estrategias implementadas en la mejora del sistema del transporte público en otras ciudades. La finalidad no es comparar los sistemas, sino únicamente la de informar y ampliar el conocimiento sobre las experiencias de otras localidades urbanas mexicanas que han beneficiado a la ciudadanía y que pudieran servir para la toma de decisiones de autoridades y agentes relevantes del sistema de transporte en Hermosillo.

A continuación, se presenta en la Figura 43 una descripción del servicio de transporte público de Mérida, Yucatán, puesto que es el medio de movilidad más utilizado en la ciudad, con un 46.9% de su población³⁷ y en años recientes fue implementada una actualización tecnológica importante, destacada a nivel Latinoamérica (BRT IE-TRAM). Además, se detallan las características del servicio de Santiago de Querétaro, que sobresalió en 2024 a nivel nacional como la ciudad con el mayor aumento en el uso del transporte público de acuerdo con la Estadística de Transporte Urbano de Pasajeros realizada por el INEGI³⁸.

³⁷ SEDATU y GIZ (2024). *La digitalización del transporte público en las ciudades mexicanas*. Disponible en: <https://www.gob.mx/sedatu/documentos/la-digitalizacion-del-transporte-publico-en-las-ciudades-mexicanas?state=published>

³⁸ AMEQ (2024). *Qrobus es el sistema de transporte público con mayor crecimiento de pasajeros en el país, de acuerdo con INEGI*. Boletín 38/24. Disponible en: <https://www.iqt.gob.mx/index.php/2024/09/qrobus-sistema-transporte-publico-mayor-crecimiento-pasajeros-pais-acuerdo-inegi/#:~:text=El%20transporte%20p%C3%ABlico%20Qrobus%20se,y%20algunos%20estados%20del%20pa%C3%ADs>

Figura 43. Caracterización del sistema de transporte público en ciudades mexicanas

Instituciones de transporte	Estrategias y políticas entorno al transporte público	Características del servicio de transporte público
Ciudad: Mérida, Yucatán Población de la ciudad: 921 771 habitantes Superficie urbana: 234 km ²		
• <i>Agencia de Transporte de Yucatán (ATY)</i> • Movilidad Municipal - Dirigida por el Ayuntamiento de Mérida	• Plan Municipal de Seguridad Vial con enfoque de Visión Cero • Reglamento de la Protección y Conservación del Arbolado Urbano del Municipio de Mérida • Plan Municipal de Infraestructura Verde; Reglamento Municipal de Infraestructura Verde • Plan Maestro de Movilidad Urbana Sustentable (IMPLAN, 2016) • Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de Mérida (PIMUS) (2024) • Muévete por Mérida (IMPLAN): Servicios gratuitos: 'En Bici, Muévete por Mérida' con bicicletas gratuitas; 'Circuito Enlace' autobuses inclusivos en el centro de la ciudad (2020); 'Circuito Aventura' con enfoque turístico	- Sistema Metropolitano de Movilidad Amable y Sostenible (SiMMAS) – Va y Ven (2021): • Tarjetas de pago: Tarifa general (\$12.00), tarifa social (\$5.00), tarifa especial (\$0.00); descuentos y gratuidad en trasbordos; unidades con accesibilidad universal; 100% eléctricas; 16 rutas; 3 500 paradas • Servicio nocturno (2022): horario de 11:30 p.m. a 05:00 a.m.; 13 rutas; unidades tipo van y eléctricas; capacidad para 17 usuarios; frecuencias: 20–30 min; racks para bicicletas; GPS para su monitoreo; pago completamente electrónico \$15.00 de tarifa general, \$5.00 tarifa social, \$0.00 en la tarifa especial y sistema de descuentos y gratuidad en transbordos • Unidades de BRT IE-TRAM (2023): inversión inicial \$425.00 mdp; 32 unidades; 12 rutas; 100% eléctrico; capacidad: 81 personas; accesibilidad universal; carril exclusivo; centros de transferencia modal; Tarifa general \$14.00, tarifa social \$5.00, \$0.00 tarifa especial y descuentos en transbordos. Conexión con sistema Va y Ven
Ciudad: Santiago de Querétaro, Querétaro Población de la ciudad: 794 789 habitantes Superficie urbana: 119 km ²		
• <i>Agencia de Movilidad del Estado de Querétaro (AMEQ) (2022)</i> • Secretaría de Movilidad del Municipio de Querétaro (2015)	• Programa Estatal de Transporte 2021–2027 • Plan Estratégico de Movilidad 2026 (PEM) (Municipio de Querétaro) • Programas municipales: • 'QroBici', 'Vamos Juntos' y 'Red de Carriles Ciclistas'; 'Acercándote': Servicio de transporte gratuito para conectar a población residente de las periferias con el centro de la ciudad, 12 rutas; lunes a sábado; abordaje de las unidades por medio de QR; 'Transporte Escolar Gratuito': para estudiantes de 4° de primaria a 3° de secundaria; Transporte 'Universitario Gratuito (TUG)': para estudiantes de preparatoria y universidad, así como para docentes y personal administrativo; 25 rutas	• Sistema de Transporte Metropolitano Móvil – QroBus (2017): • 114 rutas: 18 de conexión, 12 troncales, 46 complementarias y 38 locales; 906 unidades de autobuses con líneas podotáctiles a lo largo del piso, señalizaciones en sistema braille, rampa para el ascenso y descenso; internet gratuito para los usuarios; rack para bicicleta • Servicio nocturno: tres rutas, con horarios de 11:15 p.m. a 02:02 a.m. • Tarjetas de usuario: General, adulto mayor, persona con discapacidad, estudiante y servicio a la comunidad destinada a trabajadores del sector salud, educativo, servidores públicos y sindicalizados. Tarifas de \$0.00 a \$11.00 • Carril confinado (2024) inicialmente para 34 de las 114 rutas

Fuente: Consulta en los sitios oficiales de la *Agencia de Transporte de Yucatán (ATY)* y la *Agencia de Movilidad del Estado de Querétaro (AMEQ)*.

Áreas de oportunidad para la mejora del sistema de transporte público de la ciudad de Hermosillo

Es importante señalar que ninguna ciudad en el mundo posee un servicio de transporte público sin deficiencias, puesto que es un sistema complejo que diariamente presenta nuevos desafíos relacionados a las variaciones de la demanda, tráfico, factores climáticos, problemas con la tecnología, entre otros. Sin embargo, a pesar de que no existe la perfección, sí es posible trabajar hacia la mejora constante. Por su parte, es posible destacar dos razones que obstaculizan el uso del transporte público en la ciudad de Hermosillo. Primero, las altas temperaturas, inherentes a sus características geográficas, y segundo, la falta de confianza en el sistema, puesto que los ciudadanos perciben que los tiempos de espera y viaje son elevados³⁹.

Por lo anterior, los esfuerzos podrían orientarse hacia la búsqueda de soluciones que favorezcan la adaptación climática. En particular, las paradas de autobús podrían incorporar infraestructura verde que proporcione sombra y contribuya a reducir la temperatura ambiental. Asimismo, se podrían diseñar espacios frescos, cómodos y sencillos, pensados para garantizar funcionalidad y facilitar el mantenimiento, incluso frente al vandalismo. En esa misma línea, los autobuses podrían adaptarse mediante materiales reflectantes y vidrios especiales que disminuyan la absorción térmica, mejorando así la experiencia de los usuarios en condiciones de calor extremo.

Para aumentar la confianza en el sistema de transporte es indispensable mejorar el diseño y la gestión de las características de operación del sistema, para influir de manera sustancial en la reducción de los tiempos de espera. Asimismo, puede profundizarse en la digitalización del transporte, por ejemplo, actualizando la política tarifaria y permitiendo, a través de la aplicación UNE, transferir dinero electrónico a las tarjetas de autobús procurando la comodidad de las personas usuarias y al mismo tiempo contribuyendo a la optimización del recaudo tarifario.

Este último punto es fundamental, ya que el crecimiento exponencial de la demanda de recursos públicos, vía subsidio, para la sostenibilidad financiera del servicio, puede encontrar pronto restricciones presupuestales importantes que acentúen las ineficiencias y con ello, limitar severamente la capacidad para la oferta de un servicio que sigue siendo fundamental para un sector importante de la población hermosillense.

Si bien existen varias estrategias para mejorar la calidad del servicio, la raíz se encuentra en la forma en la que se concibe a la movilidad urbana, la cual debe ser abordada de manera integral y no aislada; donde es importante diversificar las opciones de desplazamiento, y que cada una de ellas cuente con las condiciones apropiadas para su uso, siendo indispensable una planificación técnica, con visión de futuro y con la coordinación efectiva de los tres niveles de gobierno.

³⁹ Hermosillo ¿Cómo Vamos? (2025). *Resultados de la Encuesta de Percepción Ciudadana 2024*. Hermosillo, México: Observatorio para la Competitividad y el Desarrollo de Sonora A.C., p. 13.

3.6. Resumen de indicadores

Resumen general de los indicadores clave utilizados para el desarrollo del presente documento

Figura 44. Resumen del flujo financiero del Fideicomiso de transporte público e indicadores generados, 2019–2024

Año	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Total
Tarifa	\$9.00	\$9.00	\$9.00	\$9.00	\$9.00	\$9.00	–
Recaudo (mdp)	\$159.41	\$153.71	\$236.90	\$289.54	\$281.46	\$218.32	\$1,339.34
Subsidio (mdp)	\$92.87	\$252.49	\$427.51	\$482.43	\$613.54	\$723.36	\$2,592.21
Aporte de subsidio per cápita	\$99.54	\$266.89	\$446.05	\$497.32	\$625.44	\$729.84	\$2,665.08
Relación subsidio/recaudo	\$0.58 por cada \$1.00	\$1.64 por cada \$1.00	\$1.80 por cada \$1.00	\$1.67 por cada \$1.00	\$2.18 por cada \$1.00	\$3.31 por cada \$1.00	–
Ingresos totales (mdp)	\$252.29	\$406.19	\$664.41	\$771.98	\$895.00	\$941.68	\$3,931.55
Egresos (costos operativos) (mdp)	\$299.84	\$460.92	\$688.12	\$781.75	\$912.96	\$969.50	\$4,113.08
Déficit (mdp)	-\$47.55	-\$54.72	-\$23.71	-\$9.77	-\$17.95	-\$27.82	-\$181.53
Costo promedio del litro de diésel	\$21.92	\$20.33	\$22.90	\$25.99	\$25.89	\$24.40	–
Satisfacción con la calidad del servicio (valoración máxima 10)	7.6	7.4	7.3	6.5	7.4	7.0	–

Fuente: Cálculos realizados con base en la información proporcionada por la Unidad de Transparencia del Instituto de Movilidad y Transporte para el Estado de Sonora (IMTES) a través de la solicitud con folio 262872525000019; Hermosillo ¿Cómo Vamos? (2025). *Resultados de la Encuesta de Percepción Ciudadana 2024*. Hermosillo, México: Observatorio para la Competitividad y el Desarrollo de Sonora A.C; <https://oem.com.mx/elsoldehermosillo/local/asi-cerraron-los-precios-de-la-gasolina-en-hermosillo-en-2024-20932683>; <https://petrointelligence.com>; <https://www.nacionalgasolinero.com>.

CONCLUSIONES

A continuación, se muestra una serie de observaciones derivadas del análisis de los indicadores presentados en el desarrollo de este documento:

1. Los ingresos por recaudo tarifario muestran limitaciones, por lo cual su contribución al pago de los gastos de operación es cada vez menor. Para sostener el servicio de transporte público, el gobierno estatal ha aumentado su gasto, vía subsidio, de manera progresiva. Como resultado, en 2024 el aporte de subsidio representó el 77% de los ingresos totales, lo cual muestra una gran dependencia en dicho apoyo gubernamental.
2. Otro aspecto por considerar es que la tarifa se ha mantenido en \$9.00 en los últimos ocho años mientras que los costos de operación aumentan. Esto implica que el subsidio sea mayor para lograr mantener dicha tarifa y demás descuentos preferenciales.
3. El presupuesto público destinado al subsidio del transporte público para el mantenimiento de la tarifa ha tenido un incremento constante en los últimos años, lo que también se refleja en el aumento del gasto por habitante destinado al sostenimiento de este servicio.
4. Resulta relevante observar el ritmo y los factores de aumento en los costos de operación del servicio, puesto que al mismo tiempo representan los gastos que se realizan por parte del 'Fideicomiso de Recaudación, Administración, Distribución y Pago No. F/1219' gestionado actualmente por el IMTES. El costo por kilómetro recorrido creció un 55% en el periodo.
5. A pesar de que los costos de operación han aumentado anualmente, la percepción de los hermosillenses sobre la calidad del servicio de transporte público no ha mostrado una mejoría sobresaliente, enfatizando que entre los principales motivos de insatisfacción de la población usuaria sobresalen los largos tiempos de espera del transporte público.
6. Durante el periodo se observa una reducción del 40% del déficit anual del Fideicomiso, sin embargo, los ingresos totales, compuestos por el recaudo más el subsidio, se mantienen insuficientes para cubrir el pago total durante el año fiscal. De manera que, de forma anual, se genera un adeudo.

7. La sostenibilidad financiera del servicio de transporte público está comprometida por las limitaciones en los ingresos por recaudo y por las restricciones presupuestales que pueda enfrentar el gobierno estatal. Para reducir la dependencia del subsidio de manera sostenida, se podría optar por nuevas estrategias para captar recursos adicionales. Únicamente por mencionar algunos ejemplos, en distintas ciudades a nivel global son utilizadas las contribuciones por multas de tránsito, impuestos al combustible y al carbono, entre otros procedimientos tanto públicos como privados para aumentar el fondeo y financiamiento del servicio⁴⁰.
8. El recaudo del transporte público posee áreas de oportunidad y destaca como elemento clave para la sostenibilidad financiera del servicio. Resulta prioritario el reforzar los mecanismos asociados al manejo de recursos asociados al recaudo y la capacidad de monitoreo y sanción del IMTES para evitar cualquier tipo de actividad en detrimento de los ingresos y la calidad del servicio. El uso de tecnología es una alternativa viable que ha logrado brindar resultados positivos.
9. En términos generales, es fundamental que el Instituto de Movilidad y Transporte para el Estado de Sonora (IMTES) cuente con los elementos y recursos para su operación como un organismo gubernamental sólido en el monitoreo, administración, regulación y planeación del transporte público en todas sus fases y que cuente con los mecanismos adecuados para su articulación con organismos públicos de los tres niveles de gobierno.
10. Mundialmente existen distintas estrategias para mejorar el servicio de transporte público, y estas deben adecuarse a las características específicas de la ciudad y a las necesidades de la población. Sin embargo, a pesar de que se realicen adecuaciones, el planteamiento principal se deriva en la planificación urbana holística, considerando todos los medios de transporte y sus requerimientos para que el sistema urbano funcione de manera más eficiente brindando opciones de movilidad sin priorizar únicamente un medio de transporte.

Finalmente, conviene no olvidar que el propósito del transporte público es contribuir al bienestar social a través de un servicio de calidad a las personas usuarias permitiendo cubrir sus necesidades económicas y sociales. Y de la misma manera, los organismos involucrados en el financiamiento de dicho servicio poseen el compromiso de tomar decisiones pertinentes y emplear los recursos públicos de la manera más conveniente y apropiada reflejándose en la característica del servicio.

⁴⁰ Govea, A., Martínez, A. y Hernández, J. J. (2023). Análisis de los mecanismos financieros para la sostenibilidad del transporte público en ciudades mexicanas. *Instituto de Recursos Mundiales (WRI México)*. Disponible en: https://es.wri.org/sites/default/files/Mecanismos-Financieros_2023_VF.pdf



www.hermosillocomovamos.org

 HermosilloComoVamos

 @hmocomovamos

 Hermosillo ¿Cómo Vamos?

 hermosillocomovamos