PERIODICO OFICIAL

ORGANO DEL GOBIERNO DEL ESTADO DE NAYARIT

Registrado como Artículo de Segunda Clase el 1o. de Diciembre de 1921

Directora: Lic. Veronica Guerrero Hernández

Sección Novena Tomo CCXIX

Tepic, Nayarit; 18 de Agosto de 2026 Número: 034
Tiraje: 010

SUMARIO

PROGRAMA INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE NAYARIT 2024-2027, CON VISIÓN ESTRATÉGICA DE LARGO PLAZO

COPIA DE INTERNET

DR. MIGUEL ÁNGEL NAVARRO QUINTERO, Gobernador Constitucional del Estado Libre y Soberano de Nayarit, en términos de las facultades que me confieren los artículos 69 fracción II y 75 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nayarit, así como los artículos 17 y 18 de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Nayarit, 23 fracción II y 31 fracción I de la Ley de Movilidad del Estado de Nayarit; tengo a bien emitir el presente **PROGRAMA INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE NAYARIT 2024-2027, CON VISIÓN ESTRATÉGICA DE LARGO PLAZO**, al tenor de las siguientes:

C O N S I D E R A C I O N E S

La Constitución del Estado Libre y Soberano de Nayarit en sus artículos 69 fracción IV y 134 señalan que corresponde al Gobierno del Estado de Nayarit: “conducir y promover el desarrollo integral del Estado, de conformidad con los objetivos, niveles de participación y prioridades del sistema de planeación”, así como “ejercer la coordinación del Sistema Estatal de Planeación a través del Instituto de Planeación del Estado de Nayarit, en materias de planeación del desarrollo, que promuevan prioritariamente la equidad social, la competitividad, la sustentabilidad y la transparencia sujetándose a las modalidades que dicte el interés público y siempre que contribuyan al desarrollo en beneficio de la sociedad y que aseguren la continuidad y alineación de las estrategias a largo plazo”.

Dichas estrategias de largo plazo se encuentran establecidas en el Plan Estatal de Desarrollo Nayarit 2021-2027 con Visión Estratégica de Largo Plazo, mediante diversos objetivos y estrategias, como:

- **Objetivo general del Eje 3.** Desarrollo integral sustentable Impulsar la conectividad y el crecimiento equilibrado de las regiones del estado, a partir de su vocación natural y aptitud, aprovechando sosteniblemente sus recursos, para disminuir la pobreza en todas sus expresiones, creando infraestructuras estratégicas y de movilidad que detonen desarrollo y crecimiento ordenando del territorio, servicios públicos de calidad y mejores espacios para vivir en sana convivencia, respetando y conservando el medio ambiente.

- **Objetivo General del Eje Rector Desarrollo Regional Sostenible para el Bienestar.** Impulsar la conectividad y el crecimiento equilibrado de las regiones del estado, a partir de su vocación natural y aptitud, aprovechando sosteniblemente sus recursos, para disminuir la pobreza en todas sus expresiones, creando infraestructuras estratégicas y de movilidad que detonen desarrollo y crecimiento ordenando del territorio, servicios públicos de calidad y mejores espacios para vivir en sana convivencia, respetando y conservando el medio ambiente.

- **9.1 Objetivo estratégico.** Consolidar un Sistema Integral de Movilidad Urbana y regional, que considere el transporte moderno, infraestructura peatonal y la seguridad vial que privilegie el espacio público, la movilidad activa no motorizada y garantice calidad, accesibilidad, inclusión y seguridad en todo momento durante el trayecto de bienes, personas y servicios.

COPIA DE INTERNET

- Estrategia 9.1.1: Establecer un Sistema Integral de Movilidad Urbana Sustentable de carácter estatal en apego a lo dispuesto a la Ley de Movilidad y aplicar acciones coordinadas entre los municipios y la parte correspondiente al Estado.

- Estrategia 9.1.2: Garantizar la participación ciudadana en la construcción de políticas públicas estatales y municipales correspondientes a la movilidad bajo criterios de sustentabilidad, accesibilidad universal, dotación y proximidad de la infraestructura vial.

- Estrategia 9.1.3: Promover y brindar las condiciones de seguridad y competencia en el transporte de personas y bienes, que ayuden a la disminución de accidentes e incrementen el flujo y eficiencia de viajes a través de todo el Estado.

- **9.2 Objetivo estratégico.** Programa para la estructuración de una Red de Carreteras Troncales (RET-Nayarit) orientados a resolver la disfuncionalidad del tránsito y los flujos vehiculares.

  - Estrategia 9.2.1: Revisar, supervisar, autorizar y verificar los proyectos ejecutivos de ampliación, adecuación, mejoramiento y rehabilitación de las carreteras federales, estatales, caminos rurales, troncales y alimentadores.

  - Estrategia 9.2.2: Definir en coordinación con los ayuntamientos, el Sistema Troncal de Transporte Público (SITRA).

- **9.3 Objetivo estratégico.** Desarrollar infraestructura con una visión de proximidad, accesibilidad y conectividad integral estratégica, mediante redes troncales de comunicaciones y transportes, que aprovechen y articulen la infraestructura carretera, ferroviaria, aérea y portuaria, así como la infraestructura de telecomunicaciones e internet que impulse la competitividad nacional e internacional.

  - Estrategia 9.3.1: Implementar una visión metropolitana de movilidad en instituciones, planes y proyectos.

  - Estrategia 9.3.2: Propuesta de plan de inversiones complementaria al desarrollo e implementación de la infraestructura propuesta por el Programa Integral de Movilidad Sustentable del Estado (PIMS).

  - Estrategia 9.3.3: Elaborar propuestas para la gestión de proyectos que mejoren la oferta de espacio público accesible y fortalecer las coyunturas en la integración de la identidad de los barrios urbanos y de las comunidades.

  - Estrategia 9.3.4: Reglamentar el diseño y construcción de la infraestructura vial necesaria para una mejor y mayor conectividad, accesible, resiliente e incluyente.

- **9.4 Objetivo estratégico.** Añadir al Programa Integral de Movilidad Sustentable una estrategia de rediseño de conexiones y el mantenimiento del espacio de las vías de comunicación, que sumen a la reducción en el número de accidentes.

COPIA DE INTERNET

- Estrategia 9.4.1: Fortalecer la participación de la sociedad a través de la integración del Consejo Consultivo de Movilidad y contribuir al desarrollo de políticas públicas y proyectos relacionados al tema.

- Estrategia 9.4.2: Desarrollar las bases legislativas y normativas para los programas de movilidad accesible, peatonal y ciclista en coordinación con los municipios, institutos de planeación municipales y dependencias encargadas de la materia.

Este conjunto de Objetivos y Estrategias se encuentra alineado para garantizar objetivos de desarrollo en el Estado en las materias de movilidad sustentable y seguridad vial. En relación con lo anterior, y en apego a las disposiciones de los artículos 6, 7,9, 11, 14,15, 23, 30, 31, 42, 43, 44, 46, 47, 48, 49, y 50 de la Ley de Movilidad del Estado de Nayarit, en congruencia con lo que establecen los numerales 2, 3, 155 y162 de la Ley de Asentamientos Humanos Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nayarit; 33,121 y 122 de la Ley Estatal de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente del Estado de Nayarit; 3,4,6 y 44 de la Ley de Planeación del Estado de Nayarit; corresponde a la Secretaría de Movilidad, con participación del Instituto de Planeación del Estado de Nayarit (IPLANAY), elaborar y proponer el Programa Integral de Movilidad Sostenible, así como el Programa Integral de Seguridad Vial del Estado.

Los mencionados instrumentos de planeación constituyen una parte de vital importancia para el desarrollo del Estado de Nayarit y la construcción de la prosperidad compartida entre las y los nayaritas de todos los estratos sociales y demás usuarios del Sistema de Movilidad, a la vez que aseguran que las Dependencias y Entidades del Gobierno del Estado trabajen en un marco delimitado de cooperación, eficacia, eficiencia y organización del ejercicio público.

Por todo lo anterior y debidamente fundado, tengo a bien expedir el siguiente:

COPIA DE INTERNET

PROGRAMA INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE NAYARIT 2024-2027, CON VISIÓN ESTRATÉGICA DE LARGO PLAZO

COPIA DE INTERNET

CONTENIDO

I. INTRODUCCIÓN 12
II. VISIÓN GENERAL DE LA MOVILIDAD Y LA SEGURIDAD VIAL 14
III. MARCO NORMATIVO 16
CONTEXTO INTERNACIONAL 16
CONTEXTO NACIONAL 16
CONTEXTO ESTATAL 17
IV. MARCO LEGAL 18
V. DIAGNÓSTICO 19
DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO 19
CONTEXTO SOCIOECONÓMICO 20
TAMAÑO DE LA POBLACIÓN 20
CRECIMIENTO HISTÓRICO DE LA POBLACIÓN Y TASAS DE CRECIMIENTO 21
MOVIMIENTOS MIGRATORIOS 22
POBLACIÓN URBANA Y RURAL 23
DENSIDAD 24
GRUPOS PRIORITARIOS 25
Personas con discapacidad 25
Población infantil 26
Población adulta mayor 27
Mujeres 27
Estudiantes 28
PROYECCIONES DE POBLACIÓN 2025-2042 29
DATOS ECONÓMICOS DEL ESTADO DE NAYARIT 30
POBLACIÓN ECONÓMICAMENTE ACTIVA (PEA) 30
POBLACIÓN OCUPADA 30
POBLACIÓN DESOCUPADA 31
PRINCIPALES UNIDADES ECONÓMICAS 31
VI. DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD Y LA SEGURIDAD VIAL 33
CONTEXTO URBANO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL 33
DIRECTRICES DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL 33
CRECIMIENTO DISPERSO Y DESORDENADO 34
EQUIPAMIENTO URBANO RELEVANTE 37
DEMANDA DE LA MOVILIDAD 40

COPIA DE INTERNET

Volúmenes de viaje 41
Viajes por hora 42
Modos de transporte 43
Promedio de longitud de viaje 44
MOTIVOS DE LOS VIAJES 44
ANÁLISIS ORIGEN-DESTINO GENERAL (TODOS LOS MODOS DE TRANSPORTE) 45
Indicadores principales 45
Principales flujos 45
ANÁLISIS ORIGEN-DESTINO GENERAL (MODOS MOTORIZADOS) 47
Indicadores principales 47
Principales flujos de viajes motorizados 47
ANÁLISIS ORIGEN-DESTINO GENERAL (VIAJES A PIE) 49
Indicadores principales 49
Principales flujos de viajes a pie 50
ANÁLISIS ORIGEN-DESTINO GENERAL (VIAJES BICICLETA) 51
Indicadores principales 51
Principales flujos viajes en bicicleta 52
INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO VIAL 53
Distribución de la red vial por municipio 54
Clasificación por tipo de vía 56
ADMINISTRACIÓN RED VIAL DE NAYARIT 57
Red vial de administración federal 58
Red vial de administración estatal 60
Redes de administración municipal 64
Red vial local (zonas urbanas y rurales) 65
OFERTA DE INFRAESTRUCTURA PARA LA MOVILIDAD NO MOTORIZADA 67
Infraestructura peatonal 67
INFRAESTRUCTURA CICLISTA 68
CARACTERIZACIÓN DEL PARQUE VEHICULAR 69
SINIESTRALIDAD VIAL 70
Evolución histórica de los siniestros viales 70
Distribución de siniestros por tipo y causa 71
SEVERIDAD Y CONSECUENCIAS DE LOS SINIESTROS 72
Severidad 72
Consecuencias 72

COPIA DE INTERNET

Victimas 72
Heridos 73
ANÁLISIS POR TEMPORALIDAD 73
Mensual 73
Dia de la semana 74
Por hora 74
LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA DE LOS SINIESTROS 75
Distribución por municipios 75
Heridos y victimas por municipio 77
SINIESTROS VIALES EN LA RED FEDERAL DE NAYARIT 79
SISTEMA ESTATAL DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO URBANO 81
TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO URBANO 82
CARACTERIZACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO URBANO (TPCU) EN LA ZONA METROPOLITANA DE TEPIC (ZMT) 85
Distribución, tipología y trazo de rutas de TPCU en la ZMT 85
Cuencas del TPCU en la ZMT 95
Perfil de distribución de despachos 98
Frecuencia de paso y ocupación visual (FOV) 99
Velocidades del TPCU 100
Parque vehicular 101
Principales puntos de ascensos y descensos 102
Análisis de paradas identificadas en GPS 102
Principales puntos de ascenso y descenso de pasajeros en hora pico matutina 104
Principales puntos de ascenso y descenso de pasajeros en hora pico vespertina 107
Horarios de servicio y tarifas 110
Costo de viaje a bordo del transporte público 111
CARACTERIZACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO URBANO (TPCU) EN EL MUNICIPIO DE BAHÍA DE BANDERAS (ZMIPVBB) 112
Distribución, tipología y trazo de rutas de TPCU en el municipio de Bahía de Banderas 112
Cobertura y cuencas del TPCU en el municipio de Bahía de Banderas 116
Perfil de distribución de despachos 119
Frecuencia de paso y ocupación visual (FOV) 120
Parque vehicular 122
Velocidades del TPCU 122
Principales puntos de ascensos y descensos 123

COPIA DE INTERNET

Análisis de paradas identificadas en GPS 124
Principales puntos de ascenso y descenso de pasajeros en hora pico 125
Horarios de servicio y tarifas 128
Costo de viaje a bordo del transporte público 129
SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO MODALIDAD TAXI 129
PRESENCIA Y COBERTURA DEL SERVICIO DE TAXI EN LOS MUNICIPIOS DE NAYARIT 130
SERVICIO DE TAXI EN ZONAS METROPOLITANAS 131
Inventario de bases de taxis en la ZMT 131
Demanda del transporte público en la modalidad taxi 132
Vehículos del servicio de taxi 134
Inventario de Bases de Taxis en Bahía de Banderas (ZMIPVBB) 134
Demanda del servicio de taxi 135
Vehículos del servicio de taxi 136
Transporte público suburbano 137
TRANSPORTE PÚBLICO INTERMUNICIPAL 140
PRESENCIA Y COBERTURA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE COLECTIVO EN NAYARIT 143
PERCEPCIONES SOCIALES DE LA CALIDAD Y SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO 144
Perfil de los usuarios y modalidad de uso 144
Indicadores de calidad del servicio: costo, trato y tiempos 145
Infraestructura, cobertura y acceso a la información 146
Indicadores de seguridad y estilo de manejo 146
SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIALIZADO (NACIONALES E INTERNACIONALES) 146
Oferta aeroportuaria 146
Situación del Aeropuerto Internacional Tepic-Riviera Nayarit 148
VOLUMEN DE PASAJEROS ATENDIDOS 150
OFERTA FERROVIARIA Y VOLÚMENES DE CARGA 151
Distribución férrea por municipio de Nayarit 152
Análisis del sistema ferroviario y su integración en la movilidad estatal. 152
Dinámica portuaria y estructura marítima 153
VII. SÍNTESIS DE LOS DIAGNÓSTICOS Y LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA 154

COPIA DE INTERNET

SÍNTESIS DEL DIAGNÓSTICO GENERAL 154
SÍNTESIS DEL DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD Y LA SEGURIDAD VIAL 155
PARTICIPACIÓN CIUDADANA 160
PERSPECTIVAS DE LA MOVILIDAD Y LA SEGURIDAD VIAL: PERCEPCIONES CIUDADANAS 160
Sistema de Transporte Público Colectivo 161
Asequibilidad y equidad tarifaria 161
Calidad, accesibilidad y seguridad en las unidades de transporte 161
Ineficiencia operativa y conectividad de rutas 161
Deficiencias en infraestructura para la movilidad activa y la accesibilidad universal 162
Inseguridad e inaccesibilidad peatonal 162
Inexistencia de red ciclista segura 162
Carencias en señalización e infraestructura 162
Falta de regulación e implementación de la normativa vigente 163
Control y regulación de la normatividad. 163
Licencias y conocimiento de conductores 163
Precarización laboral en el Transporte Público Colectivo Urbano (TPCU) 163
Educación y concientización vial 164
Concientización general y práctica de la Jerarquía de la Movilidad 164
Capacitación a conductores del Transporte Público Colectivo Urbano 164
RESULTADOS DEL FORO DE ANÁLISIS Y PRESENTACIÓN DE LOS AVANCES DEL PROGRAMA INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE NAYARIT (PIMSSVEN) 2025. 164
RESULTADOS POR MESA TEMÁTICA 167
Movilidad activa y desarrollo urbano 167
Transporte público y especializado 168
Seguridad vial 169
Análisis transversal 170
VIII. ESTRATEGIA DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y LA SEGURIDAD VIAL 171
Misión 171
Visión 171
Objetivo general 171
Objetivos específicos 171
EJES ESTRATÉGICOS 171
EJE ESTRATÉGICO 1: MOVILIDAD ACTIVA Y DESARROLLO TERRITORIAL 171
Estrategia 1.1: Infraestructura para la movilidad activa 172

COPIA DE INTERNET

Estrategia 1.2: Infraestructura, conectividad y desarrollo territorial 173
Estrategia 1.3: Gobernanza y fomento de la movilidad sostenible 175
Estrategia 1.4: Planeación, normativa y gobernabilidad de la movilidad 176
EJE ESTRATÉGICO 2: TRANSPORTE PÚBLICO Y ESPECIALIZADO 179
Estrategia 2.1: Fortalecimiento normativo e institucional del transporte 179
Estrategia 2.2: Transformación integral del transporte 182
Estrategia 2.3: Infraestructura para el transporte 184
Estrategia 2.4: Vinculación para la transformación del transporte 186
Estrategia 2.5: Estructuración del transporte especializado 187
EJE ESTRATÉGICO 3: SEGURIDAD VIAL. 189
Estrategia 3.1: Infraestructura que salva vidas 189
Estrategia 3.2: Gestión y gobernabilidad de la seguridad vial 190
Estrategia 3.3: Promoción de la cultura vial 193
PROYECTOS PRIORITARIOS 194
IX. INSTRUMENTACIÓN 204
RELACIÓN CON OTROS INSTRUMENTOS DE PLANEACIÓN 204
RESPONSABILIDADES Y ACCIONES DE COORDINACIÓN 206
FUENTES DE FINANCIAMIENTO 207
X. EVALUACIÓN Y MONITOREO 210
SISTEMA DE INDICADORES DE DESEMPEÑO (SID) 210
Indicadores de desempeño del Eje 1: Movilidad activa y desarrollo territorial 210
Indicadores de desempeño del Eje 2: Transporte público y especializado 212
Indicadores de desempeño del Eje 3: Seguridad vial 213
XI. CONCLUSIÓN 215
XII. BIBLIOGRAFÍA 216

COPIA DE INTERNET

I. INTRODUCCIÓN

A lo largo de las últimas décadas, en el Sur Global, la expansión urbana se ha producido de forma aleatoria y sin planificación, lo que ha intensificado desigualdades espaciales, fragmentando el territorio y generando escenarios de alta vulnerabilidad social y problemas ambientales (Coq-Huelva y Asián-Chaves, 2019; Flórez Trujillo et al., 2023). En el caso de México, hasta 2020, casi el 80% de la población habitaba en localidades urbanas (Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI], 2020). Aunado a esto, estas han crecido de manera dispersa, inconexa y expansiva, lo que ha producido la fragmentación del espacio urbano y el aumento de las distancias y tiempos de traslado. En 30 años las zonas urbanas se han expandido 7.6 veces, mientras que la población se ha incrementado 1.9 veces (Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo [ITDP], 2018).

Es claro que el modelo de movilidad ha sido acompañado del crecimiento de las zonas urbanas. Asimismo, ha traído consigo, el desgaste de la infraestructura para realizar los viajes entre ellos y el detrimento de la situación económica y de vida de las personas, al invertir más tiempo y dinero en sus viajes diarios. De acuerdo con el Instituto Mexicano para la Competitividad, las personas en México destinan el 19% de sus ingresos en movilidad (Herrera, 2025). Estas y otras circunstancias ponen en el centro de la generación de políticas públicas, la necesidad de atender y mejorar la calidad y el contexto en el que se generan los desplazamientos de la población. No sólo como un compromiso sino como un Derecho Humano, establecido en los artículos 4 y 11 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

El Estado de Nayarit enfrenta actualmente un entorno territorial caracterizado por importantes retos y oportunidades en materia de movilidad y seguridad vial. Su configuración territorial refleja marcados contrastes: por un lado, zonas urbanas con dinámicas de crecimiento acelerado; por otro, localidades rurales con limitado acceso a servicios de transporte adecuados. A esta situación se suman procesos de expansión urbana no planificada, que incrementan la dependencia del automóvil particular y dificultan la consolidación de un sistema de movilidad sostenible, seguro e inclusivo.
Ante este panorama, resulta prioritario diseñar estrategias integrales que promuevan una distribución equitativa de los servicios de movilidad, fortalezcan el transporte público y garanticen infraestructura ciclista y peatonal de calidad.

En este marco, el PROGRAMA INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE NAYARIT 2024-2027, CON VISIÓN ESTRATÉGICA DE LARGO PLAZO, se establece como el instrumento rector para la planificación, gestión e implementación de políticas y acciones orientadas a transformar el modelo de movilidad y seguridad vial de la entidad. Su formulación responde a la necesidad de consolidar un sistema de movilidad eficiente, inclusivo, seguro, resiliente y ambientalmente responsable, en un contexto de crecimiento urbano, desafíos sociales y ambientales, y transformación normativa a nivel nacional y estatal. Con ello, se busca que la movilidad en Nayarit se consolide como un eje estratégico para el desarrollo sostenible y un motor de bienestar, productividad y cohesión social para toda la población.

COPIA DE INTERNET

El contenido de este programa se estructura en 12 Capítulos. El Capítulo 1 corresponde a la introducción, mientras que el Capítulo 2 presenta una visión general de la movilidad y la seguridad vial, donde se describen los escenarios y marcos estratégicos establecidos en los ámbitos internacional, nacional y local, con los cuales este documento mantiene una estrecha vinculación. En este apartado se exponen los principales marcos de referencia que orientan las políticas públicas, así como las tendencias y lineamientos que guían la actuación de los gobiernos locales hacia la consolidación de un sistema de movilidad más seguro, accesible y sostenible.

Los Capítulos 3 y 4 definen la congruencia y correspondencia del PIMSSVEN con los marcos de planeación y normativos vigentes, desde la escala internacional hasta la estatal. En ellos se analizan los principales instrumentos de planeación que inciden en el diseño de políticas de movilidad, seguridad vial y ordenamiento territorial. Asimismo, se revisan los compromisos internacionales suscritos por México en materia de desarrollo sostenible, junto con los planes nacionales que establecen objetivos y estrategias en la materia. A nivel estatal, se identifican los ordenamientos legales y programáticos que orientan la toma de decisiones y determinan las competencias institucionales. Este ejercicio de alineación garantiza que el PIMSSVEN se construya de manera coherente con las metas, estrategias y prioridades definidas en los distintos niveles de gobierno.

La caracterización diagnóstica y su síntesis se desarrollan en los Capítulos 5, 6 y 7 e inician con una descripción general del área de estudio y del contexto socioeconómico del Estado de Nayarit. Posteriormente, se profundiza en el análisis de la situación actual del sistema de movilidad y seguridad vial en el territorio estatal, abordando los componentes de infraestructura, oferta y demanda. En este apartado se examinan las dinámicas poblacionales, económicas y territoriales que influyen en la generación de viajes y en la configuración de los patrones de desplazamiento. Asimismo, se identifican los principales modos de transporte utilizados por la población, así como las condiciones de accesibilidad y cobertura que los caracterizan.

El diagnóstico incluye también una evaluación detallada de la infraestructura vial, peatonal y ciclista, considerando su estado físico y funcionalidad. Con base en estos elementos, se identifican los principales retos que enfrenta la movilidad en la entidad, tales como la desigualdad territorial, la dependencia del transporte motorizado y las brechas en materia de seguridad vial. Este análisis permite conformar una base técnica sólida que sustenta el diseño de las estrategias y propuestas desarrolladas en los capítulos posteriores.

Las estrategias y sus mecanismos de vinculación institucional para la aplicación del programa se presentan en el Capítulo 8. En este apartado se detallan los lineamientos que orientan la implementación del PIMSSVEN, así como la manera en que cada estrategia se articula con las dependencias y actores responsables de su ejecución. Se establecen los mecanismos de coordinación interinstitucional necesarios para asegurar la eficacia en la aplicación de las medidas propuestas. Asimismo, se enlistan los proyectos estratégicos a desarrollar, concebidos como acciones prioritarias que permitirán transformar el sistema de movilidad y seguridad vial del estado. Dichos proyectos se plantean como intervenciones clave para materializar los objetivos del programa en el corto, mediano y largo plazo, estableciendo un puente entre el diagnóstico técnico y la implementación práctica de soluciones para Nayarit.

COPIA DE INTERNET

El Capítulo 9 se enfoca en la instrumentación del programa, definiendo su articulación con otros instrumentos de planeación y precisando las responsabilidades de ejecución por nivel de gobierno y entidad participante. Se delimitan atribuciones, metas, productos y plazos, incorporando mecanismos de gobernanza y acciones de coordinación con dependencias federales, estatales y municipales. Asimismo, se prevén instrumentos financieros —como presupuestos multianuales, fondos concursables y esquemas de cofinanciamiento— que posibiliten la ejecución de proyectos prioritarios. Este capítulo también contempla la definición de rutas críticas, cronogramas, estrategias de gestión de riesgos y un tablero de control que garantice una implementación ordenada, transparente y efectiva.

Las acciones de evaluación y monitoreo se describen en el Capítulo 10, donde se establecen los criterios, periodicidades e instrumentos para medir el desempeño del programa. Se definen mecanismos específicos de evaluación basados en indicadores de resultado, impacto y proceso, acompañados de líneas base y metas anuales. Este apartado incorpora tableros de control y reportes trimestrales con semáforos de desempeño, alertas tempranas y trazabilidad de decisiones, promoviendo la mejora continua en la gestión del programa. Finalmente, en los Capítulos 11 y 12 se integran la conclusión, las fuentes bibliográficas consultadas y los anexos técnicos que complementan el contenido del documento.

El PIMSSVEN no sólo responde al mandato legal y estratégico de garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, eficiencia y sostenibilidad, sino que también se consolida como una herramienta esencial para enfrentar los principales desafíos del Estado: el crecimiento urbano desordenado, la inequidad en el acceso al transporte, los altos índices de siniestralidad vial y la necesidad de reducir las emisiones de carbono del sector de transporte público. Su enfoque integral y participativo asegura que las decisiones en materia de movilidad y seguridad vial se sustenten en evidencia técnica, necesidades reales y un compromiso firme con el desarrollo sostenible. En suma, este programa representa una oportunidad histórica para redefinir la movilidad en Nayarit, sentando las bases de una política pública transformadora, de largo alcance y con impactos positivos tanto sociales como ambientales.

II. VISIÓN GENERAL DE LA MOVILIDAD Y LA SEGURIDAD VIAL

En las últimas décadas, las visiones de la movilidad y la seguridad vial han experimentado una transformación profunda a nivel internacional. Tradicionalmente centrada en la infraestructura vial y la eficiencia del transporte motorizado, la movilidad contemporánea se concibe ahora desde un enfoque integral que prioriza el derecho a la movilidad, la sostenibilidad ambiental, la equidad social y la seguridad vial. Este cambio responde a los crecientes desafíos del cambio climático, la urbanización acelerada y los altos índices de siniestralidad vial, especialmente en países del Sur Global.

En ese sentido, la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y la Organización Mundial de la Salud (OMS) han impulsado políticas globales que promueven sistemas de movilidad urbana centrados en las personas, con prioridad para peatones, ciclistas y transporte público. A través de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible la comunidad internacional reconoce la movilidad como un factor clave para lograr territorios más inclusivos, resilientes y sostenibles. Además, establece metas claras para “proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, especialmente mediante la expansión del transporte público”. De manera

COPIA DE INTERNET

complementaria, el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021–2030, impulsada por la OMS, insta a los países a adoptar el enfoque de “sistema seguro” que reconoce que los errores humanos son inevitables, por lo cual el diseño de los sistemas de transporte debe prevenir consecuencias fatales.

En Latinoamérica, diversos países han comenzado a replantear sus modelos de movilidad urbana bajo enfoques integrales. Se han impulsado políticas públicas que priorizan el transporte público masivo, el uso de la bicicleta y la caminata como modos principales de desplazamiento, así como el rediseño de calles completas para garantizar seguridad y accesibilidad universal. Estas experiencias regionales aportan aprendizajes valiosos para entidades como Nayarit, que enfrentan retos similares de urbanización, informalidad del transporte y siniestralidad vial.

A nivel nacional, México ha adoptado una nueva visión de movilidad a través de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV), publicada en mayo de 2022, la cual representa un hito en la legislación mexicana. Esta ley reconoce el derecho humano a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, y establece un marco legal para la coordinación entre los distintos órdenes de gobierno. Uno de los pilares de esta legislación es el enfoque de “sistema seguro”, que redefine la seguridad vial como una responsabilidad compartida entre autoridades, diseñadores de infraestructura y usuarios, y no como una carga exclusiva del individuo.

A nivel nacional se establece la jerarquía de la movilidad, donde se prioriza la planeación y diseño urbano enfocado en los modos más vulnerables: peatones, ciclistas, personas usuarias del transporte público y finalmente, vehículos motorizados privados. Esta visión contrasta con el modelo tradicional que privilegia la velocidad y fluidez vehicular, y sienta las bases para una transformación estructural en la forma en que se planifican, operan y financian los sistemas de transporte en el país. Asimismo, establece lineamientos para que las entidades federativas elaboren sus propios programas estatales de movilidad y seguridad vial alineados con esta nueva visión nacional.

En este contexto, el Estado de Nayarit reconoce la necesidad de transitar hacia un modelo de movilidad más equitativo, seguro y sostenible, que coloque a las personas en el centro de la política pública y contribuya a reducir las desigualdades territoriales. Dicho modelo busca responder a problemáticas actuales como la expansión urbana desordenada, el incremento en los niveles de motorización, la fragmentación del transporte público y los altos índices de siniestralidad vial. La visión estatal parte del reconocimiento de que el derecho a la movilidad únicamente puede garantizarse mediante una infraestructura adecuada, servicios eficientes y un entorno seguro e inclusivo para todos los grupos sociales, con especial atención a las personas en situación prioritaria, tales como personas con discapacidad, personas adultas mayores, mujeres, niñas, niños y adolescentes.

El Estado aspira a consolidar un sistema integral de movilidad multimodal, incluyente y resiliente, que facilite los desplazamientos cotidianos de manera segura, ágil y asequible, tanto en zonas urbanas como rurales. Para lograrlo, resulta indispensable integrar la movilidad con la planeación urbana, el desarrollo económico, la salud pública y la protección ambiental, para promover un enfoque intersectorial que potencie la eficiencia de las intervenciones. Asimismo, considera prioritario fortalecer las capacidades institucionales,

COPIA DE INTERNET

fomentar la cooperación intermunicipal y ampliar el acceso a mecanismos de financiamiento que permitan impulsar proyectos estratégicos de infraestructura y servicios de transporte. Del mismo modo, promueve la participación ciudadana y social en la toma de decisiones, como un principio esencial para asegurar la transparencia, la corresponsabilidad y la legitimidad en la gestión pública. Y finalmente, reconoce que la seguridad vial no constituye un objetivo aislado, sino un componente transversal del desarrollo sostenible.

En este marco, el Programa Integral de Movilidad Sostenible y de Seguridad Vial del Estado de Nayarit 2024–2042 se formula con base en los principios establecidos en el marco legal federal y estatal de movilidad y seguridad vial y en la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial (ENAMOV). Además, incorpora una visión estatal propia, alineada con la realidad social, económica y territorial del estado que adopta un enfoque sistémico orientado a reducir de manera sostenida las muertes y lesiones derivadas de siniestros viales. El programa promueve intervenciones basadas en evidencia, una planeación orientada a resultados y un cambio cultural hacia la responsabilidad compartida, con el propósito de que el Estado de Nayarit evolucione hacia un modelo de movilidad que garantice a todas las personas —sin distinción de edad, género, condición social o lugar de residencia— las condiciones necesarias para ejercer plenamente su derecho a la movilidad en entornos seguros, accesibles y sostenibles.

III. MARCO NORMATIVO

Contexto internacional

El Programa Integral de Movilidad Sostenible y de Seguridad Vial del Estado de Nayarit 2024–2042 se alinea con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de la ONU. El programa se vincula con el ODS 11: Ciudades y comunidades sostenibles, cuyo propósito es lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles. Dentro de este objetivo, destaca la Meta 11.2, que establece: “De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos, y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad” (Organización de las Naciones Unidas [ONU], 2015).

Asimismo, el programa responde a los lineamientos del Plan Mundial del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021–2030, elaborado por la Organización Mundial de la Salud (OMS) y las Comisiones Regionales de las Naciones Unidas, en cooperación con el Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial y otras partes interesadas. Este plan tiene como objetivo principal reducir en al menos 50 % las muertes y lesiones causadas por el tránsito durante el periodo 2021–2030. Para lograr lo anterior, se propone un enfoque basado en sistemas seguros e integrados, que comprende el fortalecimiento del transporte multimodal, la planificación urbana, el diseño de infraestructura vial segura, el uso de vehículos seguros, la promoción del uso responsable de las vías y la mejora de la respuesta médica post-accidente por parte de los servicios de salud (OMS, 2021).

Contexto nacional

En México, la movilidad refleja profundas desigualdades y rezagos, resultado de políticas que durante años privilegiaron el uso del automóvil sobre el transporte público. La reforma

COPIA DE INTERNET

constitucional de 2020 reconoció el derecho a una movilidad segura, accesible y sostenible, y con la aprobación de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMySV) en 2022, se consolidó un marco legal para enfrentar estos desafíos. A través de la ENAMOV, coordinada por la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, se busca implementar una política nacional que promueva la equidad social, fortalezca el transporte público y garantice el desarrollo ordenado del sistema de movilidad en el corto, mediano y largo plazo.

La reforma al Artículo 4° de la Constitución, aprobada en diciembre de 2020, consagró “el derecho de todas las personas a una movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad”. Posteriormente, la aprobación de la LGMySV en mayo de 2022 representó un hito impulsado por la sociedad, que marcó el inicio de una nueva etapa en la política pública de movilidad en el país. Con ello, se establecen los cimientos para un marco legal e institucional capaz de enfrentar los retos actuales y futuros en esta materia (Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano [SEDATU], 2024).

Además, México ha consolidado una visión de movilidad orientada al bienestar social, la sostenibilidad y el desarrollo territorial equilibrado, integrando diversas estrategias y programas. El Plan Nacional de Desarrollo 2025–2030 establece como ejes prioritarios la sostenibilidad, el bienestar y la infraestructura, proponiendo un enfoque territorial que promueva el acceso equitativo a servicios de movilidad. En esta línea, la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023–2042 impulsa un modelo de transporte seguro, accesible, eficiente, sostenible e inclusivo, centrado en las personas.

Por su parte, el Programa Sectorial de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2025–2030 orienta acciones para el desarrollo de infraestructura moderna, segura y funcional, mientras que la Política Nacional de Transporte Público Colectivo Urbano promueve el fortalecimiento de sistemas de transporte público de calidad como eje estructurante de las ciudades. Finalmente, el Programa Sectorial de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano 2025–2030 contribuye a la articulación de estos esfuerzos mediante una visión integral del territorio, la movilidad y el ordenamiento urbano. Todo lo anterior responde al esfuerzo de México por alinearse con las agendas y planes internacionales, mediante la implementación de diversas estrategias y programas orientados a promover una movilidad eficiente, segura y sostenible.

Contexto estatal

El estado de Nayarit implementa una visión institucional alineada con estándares federales e internacionales. Además, fortalece la legislación local y coordina con autoridades nacionales para construir un sistema de movilidad más seguro, inclusivo y eficiente para todos sus habitantes, derivado de esto se desprende el Plan Estatal de Desarrollo de Nayarit 2021–2027 con visión estratégica de largo plazo y el Programa Sectorial de Desarrollo Urbano y Movilidad Incluyente, que articula políticas en materia de ordenamiento territorial, accesibilidad y sostenibilidad.

El Plan Estatal de Desarrollo de Nayarit 2021–2027, con visión estratégica de largo plazo, es un instrumento de gobierno, construido bajo el interés público con la participación de la ciudadanía y cada uno de los sectores que conforman la dinámica del nuestro estado, todo bajo la premisa de generar un sistema de planeación democrática. En su eje general de

COPIA DE INTERNET

movilidad se establece como objetivo “Desarrollar una red intermodal de comunicaciones y transportes que contemple las características de accesibilidad, sostenibilidad y modernidad, que apoye la visión de desarrollo regional con infraestructura que promueva la movilidad activa, la cultura vial y contribuya a la reducción de emisiones contaminantes a través de la conexión entre personas, bienes y servicios”.

Por su parte el Programa Sectorial Desarrollo Urbano y Movilidad Incluyente 2021-2027 establece como misión: Ser el instrumento de la gestión del desarrollo urbano y la movilidad, de competencia estatal, que involucra a sus instituciones, al gobierno federal, a las organizaciones y a la ciudadanía, que orienta a los municipios para que otorguen las garantías al cumplimiento del derecho de la población a vivir en ciudades y asentamientos humanos urbanizados y a contar con los elementos que requiere la movilidad; como conectividad peatonal, cultura vial y sistemas de transporte sustentables en todas las regiones del estado.

Sumado a lo anterior el Estado de Nayarit ha fortalecido su capacidad institucional y operativa con miras a cumplir con los objetivos y metas del andamiaje jurídico-normativo en materia de movilidad y seguridad vial por lo que el PIMSSVEN representa la piedra angular sobre la cual se construirá la nueva realidad de Nayarit tendiente al establecimiento de mejoras considerables en la forma en las que sus habitantes se trasladan de manera cotidiana entre sus orígenes y destinos.

IV. MARCO LEGAL

El PIMSSVEN para el Estado de Nayarit 2024–2042 se encuentra alineado con el marco legal vigente, tanto a nivel federal como estatal. El cual, establece las bases, principios y directrices para el diseño, ejecución y evaluación de políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial. Esta alineación garantiza la coherencia institucional del programa con los instrumentos superiores de planeación y asegura que las estrategias y acciones propuestas contribuyan al cumplimiento de los objetivos nacionales de sostenibilidad, equidad, eficiencia y seguridad en la movilidad. En las Tabla 1 a y b presenta de manera sintética la relación entre el PIMSSVEN y los principales instrumentos legales y de planeación que sustentan su estructura y orientación estratégica y se evidencia su congruencia con las políticas nacionales y estatales en estas materias.

Tabla 1a. Alineación al marco legal del PIMSSVEN a nivel federal al 2024.

Nivel	Normativa	Artículos
Federal	Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos	4, 25, 26, 27, 73 y 124
	Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.	3, 4, 5, 6, 10, 34, 70, 71, 72, 73, 74 y 75
	Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente	1, 7 y 23
	Ley General de Cambio Climático	33 y 34
	Ley General de Movilidad y Seguridad Vial	4,5,6,9,10,11,12,13,15,16,17,18,21,22,31,32,33,34,35, 40,41,55,60 y 67
	NOM-004-SEDATU-2023, Estructura y diseño para vías urbanas.	
	NORMA Oficial Mexicana NOM-034-SCT2/SEDATU-2022, Señalización y dispositivos viales para calles y carreteras.	

Fuente: IPLANAY. Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

Tabla 1b. Alineación al marco legal del PIMSSVEN a nivel estatal al 2024.

Nivel	Normativa	Artículos
Estatal	Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nayarit	69 y 134
	Ley de Asentamientos Humanos Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano Para el Estado de Nayarit	2, 3, 155 y162
	Ley Estatal de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente del Estado de Nayarit	33,121 y 122
	Ley de Planeación del Estado de Nayarit	3,4,6 y 44
	Ley de Movilidad del Estado de Nayarit	6,7,9,11, 14,15,23,30,31, 42,43, 44, 46, 47,48,49, y 50

Fuente: IPLANAY. Elaboración propia, 2025.

Figura 1. Mapa de localización (D-01) del Estado de Nayarit



Fuente: INEGI. Elaboración propia, 2025.

V. DIAGNÓSTICO

Delimitación del área de estudio

El estado de Nayarit se localiza en la región occidental de la República Mexicana, conforme a lo establecido por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). Sus coordenadas geográficas comprenden desde los 23° 05’ 04” hasta los 20° 36’ 12” de latitud norte, y desde los 103° 43’ 15” hasta los 106° 41’ 16” de longitud oeste. La entidad cuenta

con una superficie territorial de 27,864.8 km² y una población de 1,235,456 habitantes, equivalente a aproximadamente el 1% de la población nacional, distribuida en los 20 municipios que conforman su división político-administrativa. En cuanto a su ubicación relativa, Nayarit limita al norte con Sinaloa y Durango; al este con Durango, Zacatecas y Jalisco; al sur con Jalisco y al oeste con el Océano Pacífico. Esta posición estratégica le otorga un papel relevante como puente territorial y logístico entre el occidente y el norte del país, así como un acceso al litoral del Pacífico Mexicano (ver Figura 1).

Contexto socioeconómico

El contexto socioeconómico del Estado de Nayarit constituye un elemento fundamental para comprender las dinámicas territoriales, demográficas y productivas que inciden en la movilidad y el desarrollo urbano. Analizar las características sociales, económicas y laborales del estado permite identificar los factores que condicionan los patrones de desplazamiento, la distribución de oportunidades y la accesibilidad a los servicios, como una base sólida para la formulación de estrategias de movilidad sostenible y equitativa.

Tamaño de la población

De acuerdo con el INEGI (2020), Nayarit registró una población total de 1,235,456 habitantes, de los cuales el 50.4% son mujeres y el 49.6% hombres. El Consejo Nacional de Población (CONAPO) estima que para el año 2025 la entidad alcanzará una población de 1,374,307 personas, lo que representa un incremento significativo en el corto plazo. En cuanto a la estructura por grupos de edad, se observa que:

- El 32% de la población corresponde a niñas, niños y adolescentes de 0 a 17 años.
- El grupo de 18 a 29 años concentra el 18.7% del total.
- La población de 30 a 59 años representa el 36.6%, como el sector mayoritario.
- Finalmente, las personas mayores de 60 años abarcan el 12.7% de la población.

Esta distribución etaria refleja una sociedad predominantemente joven en edad productiva, con una proporción significativa de población infantil y adolescente que demanda servicios educativos, recreativos y de movilidad segura, así como un sector en crecimiento de personas adultas mayores, que requerirá infraestructura accesible y sistemas de transporte inclusivos (ver Tabla 2).

Tabla 2. Grupos de población en el Estado de Nayarit.

Grupo de edad	Población (2020)	% del total (2020)
0–17 años	394,110	31.9
18–29 años	231,030	18.7
30–59 años	452,177	36.6
60 años y más	156,903	12.7

Fuente: Censo de Población 2020, INEGI. Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

Crecimiento histórico de la población y tasas de crecimiento

En Nayarit, el crecimiento más bajo ocurrió entre 1995 y 2000, con un incremento de 23,483 habitantes (de 896,702 a 920,185), lo que representó una tasa de 0.52%. Entre el período de 2000 a 2005 la población aumento 29,499 personas y de 2015 a 2020, se dio un aumento de 54,406 personas, lo que representó una tasa media anual de crecimiento del 0.92%, la tercera más baja registrada desde 1990. Es decir, al inicio de la década de los noventa, Nayarit contaba con 824,643 habitantes y para 1995, la cifra ascendió a 896,702 personas, con una tasa de crecimiento del 1.75%. La tasa de crecimiento más alta se observó en el periodo de 2000-2010, cuando la población pasó de 949,684 a 1,181,050 habitantes, alcanzando un 2.85% anual (ver Tabla 3).

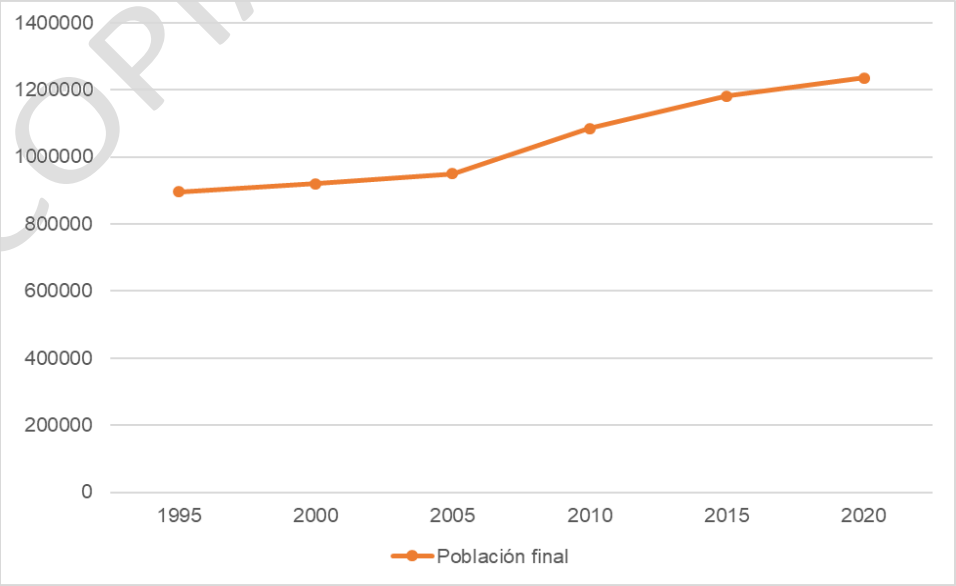
Tabla 3. Crecimiento histórico de la población en el Estado de Nayarit.

Año inicial	Año final	Población inicial	Población final	Tasa media anual (%)
1990	1995	824,643	896,702	1.75
1995	2000	896,702	920,185	0.52
2000	2005	920,185	949,684	0.64
2005	2010	949,684	1’084,979	2.85
2010	2015	1’084,979	1’181,050	1.77
2015	2020	1’181,050	1’235,456	0.92

Fuente: Conteos 1995 y 2005, INEGI; Encuesta Intercensal 2015, INEGI; Censos de Población 1990, 2000, 2010 y 2020, INEGI. Elaboración propia, 2025.

Estos indicadores muestran una tendencia de desaceleración en el ritmo de crecimiento poblacional como se muestra en la Figura 2, lo cual implica retos importantes para la planeación de la movilidad: por un lado, una menor presión demográfica respecto a décadas anteriores; y por otro, la necesidad de atender la transformación en la estructura por edades y distribución territorial de la población, más que un crecimiento acelerado en volumen.

Figura 2. Evolución histórica del crecimiento poblacional en el Estado de Nayarit.



Fuente: Conteos 1995 y 2005, INEGI; Encuesta Intercensal 2015, INEGI; Censos de Población 1990, 2000, 2010 y 2020, INEGI. Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

Movimientos migratorios

De acuerdo con datos del Consejo Nacional de Población (CONAPO), en el Estado de Nayarit, entre 1990 y 2024 emigraron 256,074 personas. Y, por el contrario, 104,556 inmigraron a la entidad provenientes de otras entidades federativas o del extranjero. Como resultado, en los últimos 34 años, el estado ha presentado un saldo neto migratorio negativo de 151,491 personas. El único periodo con saldo migratorio positivo se registró entre 2005 y 2009, cuando emigraron 30,792 personas e inmigraron 34,141, lo que significó un balance favorable para la entidad (ver Tabla 4).

Tabla 4. Migración por cuatrienio en el Estado de Nayarit.

Cuatrienio	Emigrantes	Inmigrantes	Saldo neto migratorio
1990-1994	41,321	5,650	-35,671
1995-1999	54,052	11,687	-42,365
2000-2004	50,693	9,924	-40,769
2005-2009	30,792	34,141	3,349
2010-2014	21,610	17,315	-4,295
2015-2019	30,059	9,719	-20,340
2020-2024	27,520	16,120	-114,00
Total	256,047	104,556	-151,491

Fuente: CONAPO. Elaboración propia, 2025.

Por su parte, el Diagnóstico de la Movilidad Humana en Nayarit (2022), elaborado por la Unidad de Política Migratoria, Registro e Identidad de Personas (UPMRIP) de la Secretaría de Gobernación (SEGOB), señala que, de acuerdo con datos del INEGI, en el año 2020 aproximadamente el 7.7% de la población estatal experimentó algún tipo de movilidad migratoria. Las principales causas identificadas fueron de carácter familiar con 49.2%, seguidas por motivos laborales con 30.4%, educativos con 6.8%, por inseguridad con 2.3% y otras razones diversas con 11.3%.

En cuanto a la distribución territorial de la migración, el municipio con mayor porcentaje de población migrante fue Bahía de Banderas, con 17.5%, mientras que El Nayar registró el menor valor, con 1.3%. Respecto a la emigración nacional, de cada cien nayaritas que cambiaron de residencia dentro del país, 37 se trasladaron a Jalisco, 18 a Baja California, 9 a Sinaloa, 4 a Sonora y 3 a Baja California Sur. Respecto a la emigración internacional, durante el año 2020 se contabilizaron 13,609 personas que salieron del estado, de las cuales el 93% se dirigió a Estados Unidos, porcentaje superior a la media nacional (77%). En conjunto, la emigración originada en Nayarit representa aproximadamente el 12% del total nacional.

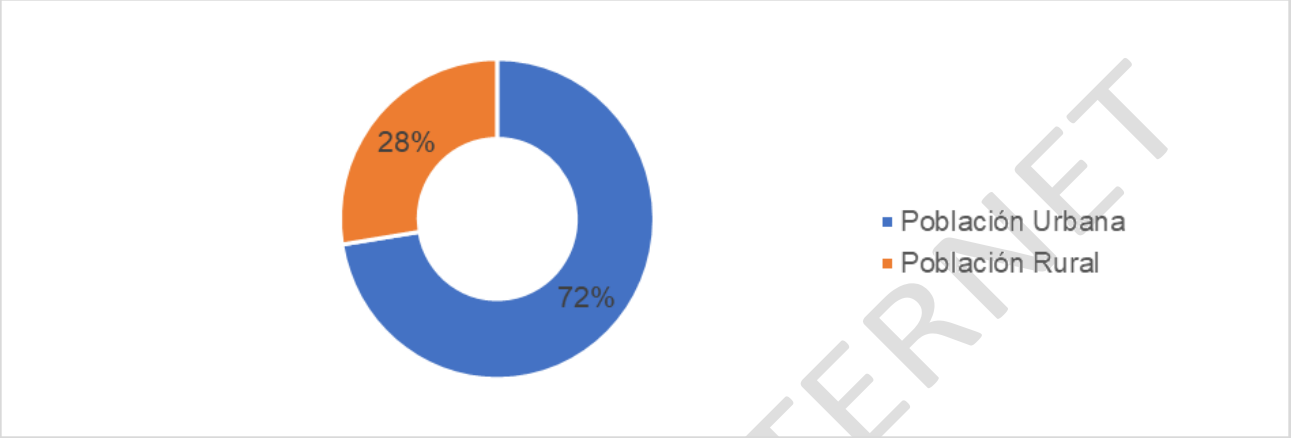
Los principales municipios de origen de la población emigrante fueron Tepic (30.4%), Bahía de Banderas (18.2%), Santiago Ixcuintla (8.6%), Compostela (6.9%) y Xalisco (5.1%). La alta concentración de población en estas demarcaciones explica su papel como principales expulsores de migrantes, ya que en conjunto agrupan alrededor del 57% de la población estatal, lo que refleja la estrecha relación entre el tamaño poblacional, las oportunidades económicas y la intensidad de los flujos migratorios.

COPIA DE INTERNET

Población urbana y rural

De acuerdo con el Censo de Población y Vivienda 2020 del INEGI, la población del estado de Nayarit ascendía a 1,235,456 habitantes, de los cuales 895,054 residían en zonas urbanas y 340,402 en localidades rurales. En términos relativos, esto equivale a un 72% de población urbana y un 28% de población rural (Figura 3).

Figura 3. Distribución de la población urbana y rural en el estado de Nayarit.



Fuente: Censo de Población y Vivienda 2020, INEGI. Elaboración propia, 2025.

Como se muestra en la Tabla 5, el análisis histórico evidencia que, al igual que en el resto del país, la población urbana de Nayarit ha representado de manera constante la mayoría de los habitantes de la entidad. En 1990, el estado registraba 511,731 personas en zonas urbanas y 312,912 en áreas rurales, equivalentes al 62% y 38% de la población total, respectivamente. Estos datos confirman una tendencia sostenida hacia la urbanización, caracterizada por el crecimiento continuo de los asentamientos urbanos y la reducción proporcional de la población rural. Además, plantean retos significativos para la planeación y gestión de la movilidad, ya que las zonas urbanas concentran la mayor demanda de transporte, infraestructura y servicios, mientras que en las áreas rurales persisten desafíos asociados a la conectividad y el acceso equitativo a los medios de desplazamiento como se muestra en la Figura 4.

COPIA DE INTERNET

Figura 4. Mapa de distribución de la población urbana y rural (D-02).

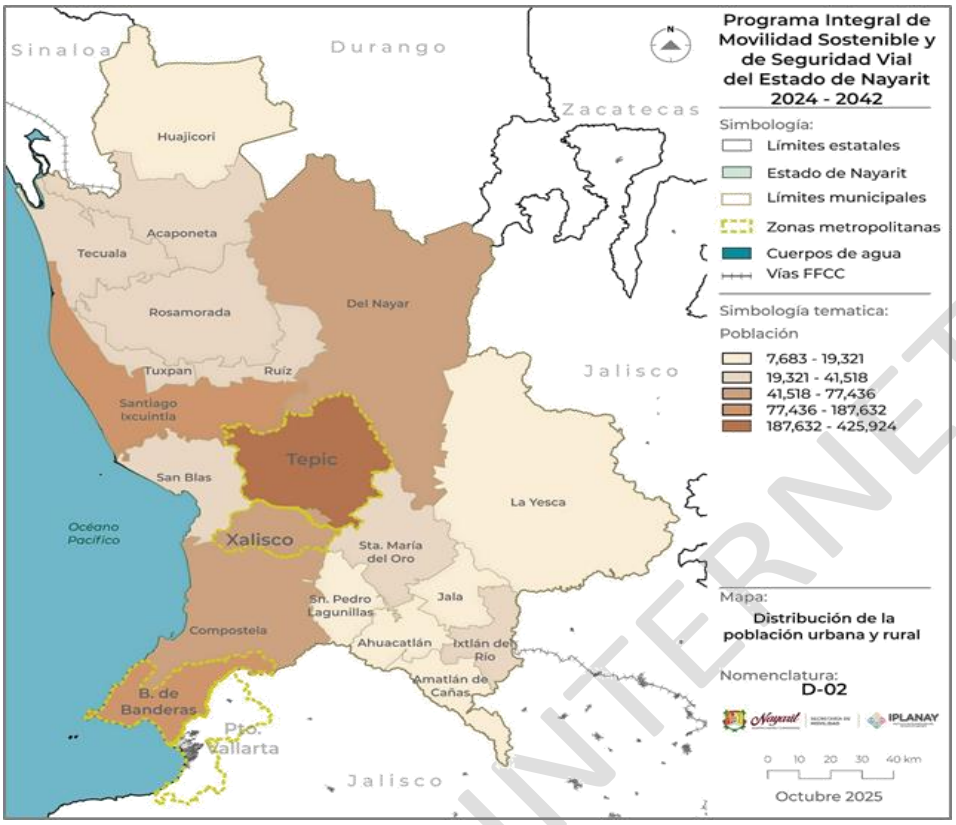


Tabla 5. Evolución de la población urbana y rural en el Estado de Nayarit.

Año	Población urbana	Población rural	Total	Porcentaje urbana (%)	Porcentaje rural (%)
1990	511,731	312,912	824,643	62	38
1995	564,930	331,772	896,702	63	37
2000	590,428	329,757	920,185	64	36
2005	630,985	318,699	949,684	66	34
2010	748,034	336,945	1,084,979	69	31
2020	895,054	340,402	1,235,456	72	28

Fuente: Censo de Población y Vivienda 2020, INEGI. Elaboración propia, 2025.

Densidad

En el año 2020, el Estado de Nayarit registró una densidad de población de 44.4 habitantes por kilómetro cuadrado, valor inferior al promedio nacional de 64.3 habitantes por kilómetro cuadrado. El análisis histórico muestra que entre 1990 y 2020 la densidad poblacional de la entidad ha mantenido un crecimiento sostenido, directamente vinculado al incremento de la población y a su concentración en las zonas urbanas (ver Tabla 6). Este fenómeno ha reforzado la tendencia hacia la urbanización y ha generado una mayor presión sobre la infraestructura de transporte, los servicios urbanos y la planeación territorial. En términos de movilidad, la evolución de la densidad poblacional representa un indicador clave para identificar patrones de concentración demográfica, prever la demanda futura de transporte y orientar el diseño de políticas que promuevan un equilibrio entre el desarrollo urbano y rural.

COPIA DE INTERNET

Tabla 6. Densidad poblacional en el Estado de Nayarit.

Año	Densidad Hab/km2
1990	30
1995	33.3
2000	34
2005	35
2010	39
2015	42.4
2020	44.4

Fuente: Censo de Población y Vivienda 2020, INEGI. Elaboración propia, 2025.

Grupos prioritarios

Personas con discapacidad
En el Estado de Nayarit, el 19.56% de la población presenta alguna discapacidad, limitación o condición mental que dificulta o impide realizar actividades de la vida diaria de manera eficiente. Este valor se encuentra por encima del promedio nacional, que es de 16.53%. De forma específica, los datos estatales se distribuyen así (ver Tabla 7):

- Personas con discapacidad: 68,216 habitantes (5.52% de la población estatal), quienes presentan mucha dificultad o imposibilidad para realizar al menos una actividad esencial como ver, oír, caminar, recordar o concentrarse, bañarse, vestirse, alimentarse, hablar o comunicarse.

- Personas con limitaciones: 156,741 habitantes, que manifiestan poca dificultad para llevar a cabo alguna de estas actividades.

- Personas con condición mental: 16,655 habitantes, definidas como aquellas que presentan un estado alterado de salud mental, ya sea desde el nacimiento, por enfermedad, trastorno mental o del comportamiento, lesión o procesos de envejecimiento, lo que dificulta su participación en la vida comunitaria y social.

Tabla 7. Personas con discapacidad, limitaciones y condición mental.

Tipo de población	Población	Porcentaje respecto a población estatal (%)
Personas con discapacidad	68,216	5.52
Personas con limitaciones	156,741	12.69
Personas con condición mental	16,655	1.35
Total	241,612	19.56

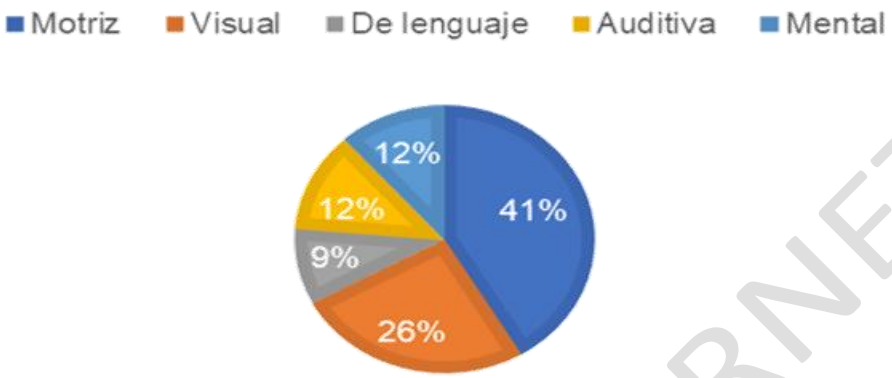
Fuente: Censo de Población y Vivienda 2020, INEGI. Elaboración propia, 2025.

Al analizar de manera desagregada la población con discapacidad en Nayarit, se observa que el estado supera la media nacional del 4.90%, registrando un 5.52% de su población en esta condición. Entre las principales discapacidades se identifican la motriz, que representa el 41.46%, seguida de la visual con 25.63%, la auditiva con 12.11%, la mental con 11.54%

COPIA DE INTERNET

y la de lenguaje con 9.27% (ver Figura 5). Estos indicadores destacan la importancia de diseñar sistemas de movilidad accesibles e inclusivos, capaces de garantizar el derecho al transporte seguro, digno y eficiente para todas las personas, prestando especial atención a quienes enfrentan mayores barreras físicas, sensoriales o cognitivas.

Figura 5. Tipos de personas con discapacidad.



Fuente: Censo de Población y Vivienda 2020, INEGI. Elaboración propia, 2025.

Población infantil

De acuerdo con el Censo de Población y Vivienda 2020 del INEGI, en Nayarit residen 263,592 niñas y niños de 0 a 11 años, lo que equivale al 21.33% de la población estatal, porcentaje ligeramente superior al promedio nacional de 20%. En términos de distribución por sexo, el 50.84% corresponde a niños y el 49.16% a niñas, lo que refleja una proporción equilibrada. Asimismo, dentro del grupo infantil, las edades de mayor concentración se ubican en los 8 y 10 años (ver Tabla 8).

Tabla 8. Población infantil.

Edad	Total	Niños	Niñas
00 años	18,215	9,266	8,949
01 años	19,946	10,086	9,860
02 años	21,388	10,892	10,496
03 años	21,767	10,961	10,806
04 años	22,285	11,397	10,888
05 años	22,373	11,449	10,924
06 años	22,282	11,284	10,998
07 años	22,990	11,639	11,351
08 años	23,870	12,297	11,573
09 años	22,427	11,331	11,096
10 años	23,795	12,158	11,637
11 años	22,254	11,254	11,000
Total	263,592	134,014	129,578

Fuente: Censo de Población y Vivienda 2020, INEGI. Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

La magnitud de esta población infantil implica una demanda significativa de servicios de movilidad segura, accesible y adaptada, particularmente en los entornos escolares y comunitarios, donde se requiere garantizar condiciones de seguridad vial, infraestructura peatonal adecuada y transporte inclusivo, que permitan el pleno ejercicio de sus derechos a la educación, la recreación y la participación social.

Población adulta mayor

En el estado de Nayarit residen 157,159 personas adultas mayores de 60 años o más, de las cuales 81,214 son mujeres y 75,945 son hombres. Este grupo representa el 12.72% de la población estatal, proporción inferior al promedio nacional, donde las personas adultas mayores constituyen el 24% de la población total. El análisis por grupos de edad muestra una disminución progresiva de la población conforme aumenta la edad. El segmento con mayor concentración corresponde a las personas de 60 a 64 años, que agrupa a 47,698 habitantes, como se muestra en la Tabla 9.

Tabla 9. Población adulta mayor.

Grupo de edad	Hombres	Mujeres	Población
60-64 años	22,763	24,935	47,698
65-69 años	18,563	19,313	37,876
70-74 años	13,560	14,214	27,774
75-79 años	9,792	10,118	19,910
80-84 años	6,345	6,694	13,039
85-89 años	3,310	3,783	7,093
90-94 años	1,179	1,594	2,773
95-99 años	433	563	996
Total	75,945	81,214	157,159

Fuente: Censo de Población y Vivienda 2020, INEGI. Elaboración propia, 2025.

La presencia de esta población en crecimiento plantea retos específicos para la planeación de la movilidad, entre ellos: garantizar infraestructura accesible y segura, priorizar entornos caminables y libres de barreras físicas, y promover sistemas de transporte público adaptados a sus necesidades, con el fin de asegurar su participación plena en la vida social, económica y comunitaria.

Mujeres

De acuerdo con el Censo de Población y Vivienda 2020 del INEGI, en Nayarit residen más de 623,000 mujeres, lo que equivale al 50.4% de la población estatal. A nivel nacional, la proporción femenina asciende a 51.2%, ligeramente superior al promedio de la entidad. El análisis por grupos quinquenales de edad muestra que cerca de la mitad de la población femenina se concentra entre los 0 y 29 años, lo que evidencia una estructura poblacional predominantemente joven (ver Tabla 10).

Este perfil demográfico subraya la necesidad de diseñar políticas de movilidad con perspectiva de género y ciclo de vida, que garanticen entornos seguros, accesibles y equitativos para las mujeres, especialmente en edades productivas, estudiantiles y de crianza, donde la demanda de transporte y desplazamientos cotidianos es más intensa.

COPIA DE INTERNET

Tabla 10. Población de mujeres.

Grupo quinquenal de edad	Población de mujeres
Total	623,178
0 a 4 años	50,999
5 a 9 años	55,942
10 a 14 años	55,609
15 a 19 años	51,464
20 a 24 años	48,963
25 a 29 años	47,305
30 a 34 años	46,587
35 a 39 años	43,621
40 a 44 años	41,386
45 a 49 años	37,840
50 a 54 años	33,267
55 a 59 años	28,245
60 a 64 años	24,935
65 a 69 años	19,313
70 a 74 años	14,214
75 a 79 años	10,118
80 a 84 años	6,694
85 a 89 años	3,783
90 a 94 años	1,594
95 a 99 años	563
100 años y más	140

Fuente: Censo de Población y Vivienda 2020, INEGI. Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

Estudiantes

Durante el ciclo escolar 2023–2024, en el estado de Nayarit se registró una matrícula total de 333,760 estudiantes, abarcando desde la educación inicial hasta la educación superior. Esta cifra representa aproximadamente el 27.01% de la población total del estado, lo que resalta la importancia de considerar a la comunidad estudiantil como un grupo prioritario dentro de las estrategias de movilidad.

El nivel educativo con mayor concentración de estudiantes fue el de educación primaria, con un total de 131,995 alumnos, lo que equivale al 39.55% del total de la matrícula estatal. De este grupo, el 51.06% corresponde a estudiantes del sexo masculino y el 48.94% a estudiantes del sexo femenino, mostrando una distribución relativamente equilibrada por género (ver Tabla 11). Estos datos permiten dimensionar la demanda de infraestructura y servicios de transporte adecuados, seguros y accesibles para una población significativa que diariamente se traslada a centros educativos en todo el territorio estatal.

Tabla 11. Población de estudiantes.

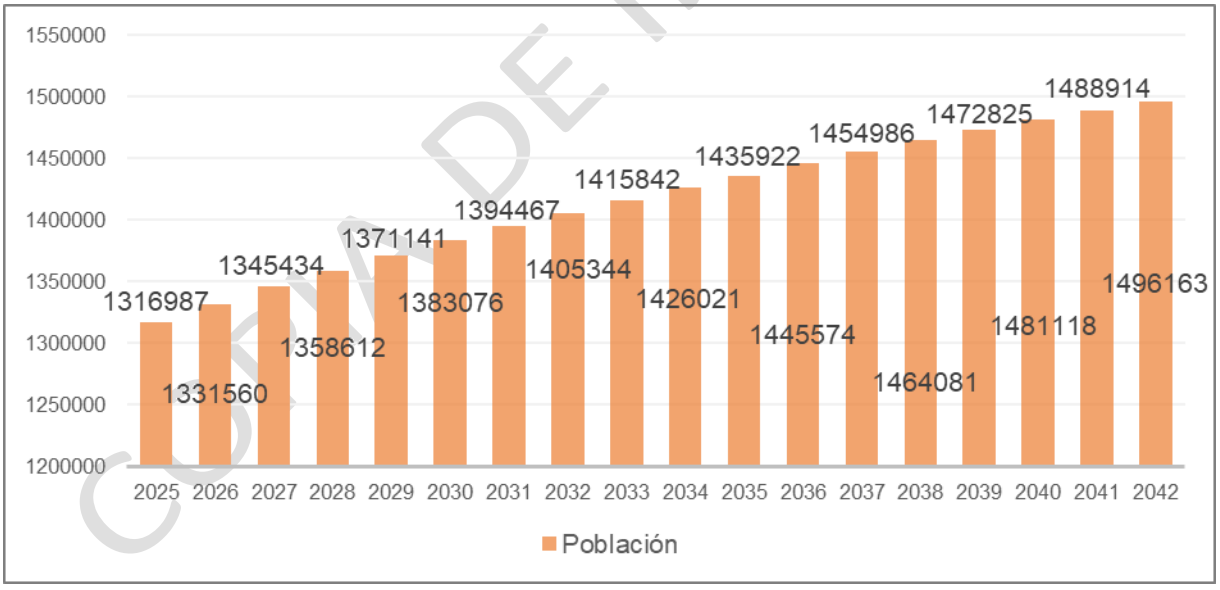
Nivel educativo	Población estudiantil	Hombres (%)	Mujeres (%)
Inicial	2,871	49.18	50.82
Preescolar	44,547	50.57	49.43
Primaria	131,995	51.06	48.94
Secundaria	64,662	50.35	49.65
Media Superior	56,204	47.62	52.38
Superior	33,481	45.68	54.32
Total	333,760	49.72	50.28

Fuente: Matrícula escolar por entidad federativa según nivel educativo de INEGI, ciclo escolar 2023-2024. Elaboración propia, 2025.

Proyecciones de población 2025-2042

Según estimaciones del Consejo Nacional de Población (CONAPO), en 2025 la población del Estado de Nayarit alcanza un total de 1,316,987 habitantes, lo que representa un incremento de 81,531 personas respecto a la cifra registrada en el Censo de Población y Vivienda 2020 del INEGI. Las proyecciones demográficas indican que, para el año 2042, la población estatal ascenderá a 1,496,163 personas, lo que implica un crecimiento sostenido en las próximas dos décadas (ver Figura 6).

Figura 6. Proyección de población 2025-2042.



Fuente: Consejo Nacional de Población (CONAPO). Elaboración propia, 2025.

La tasa de crecimiento anual promedio estimada para el periodo 2025–2042 es de 0.76%, la cual es inferior a la última tasa registrada entre 2015 y 2020, que fue de 0.92%. Este descenso en la tasa de crecimiento refleja una tendencia hacia la desaceleración demográfica, la cual debe ser considerada en la planificación de infraestructura y servicios de movilidad, a fin de garantizar su viabilidad y sostenibilidad.

COPIA DE INTERNET

Datos económicos del Estado de Nayarit

Población Económicamente Activa (PEA)

De acuerdo con datos de la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE), correspondientes al segundo trimestre de 2025, la Población Económicamente Activa (PEA) en el estado de Nayarit asciende a un total de 635,734 personas. De esta cifra, 362,771 son hombres y 272,963 son mujeres, lo que refleja una participación diferenciada por género en el mercado laboral. La desagregación de la PEA en población ocupada y desocupada se presenta en la Tabla 12, lo que permite identificar el volumen de personas que actualmente participan en actividades productivas y aquellas que se encuentran en búsqueda activa de empleo. Y con estos datos, planificar la movilidad laboral, ya que permite estimar los flujos diarios de desplazamiento hacia zonas de empleo, así como dimensionar la demanda de transporte público, infraestructura peatonal y ciclovías asociadas al entorno económico.

Tabla 12. Composición de la Población Económicamente Activa (PEA).

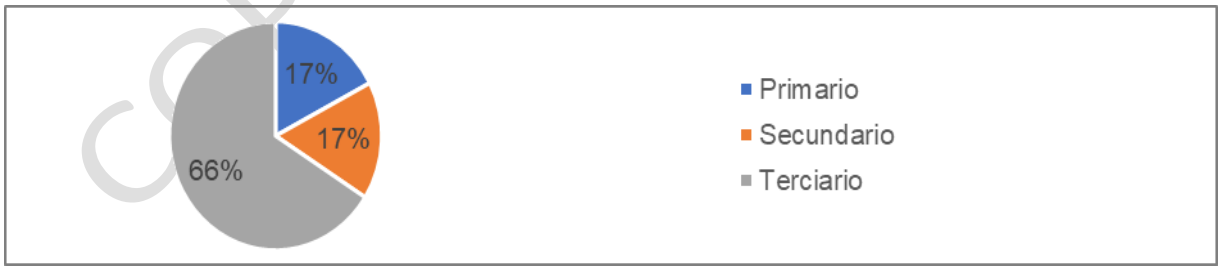
Población	Cantidad
Población Económicamente Activa	635,734
Población Ocupada	619,858
Población Desocupada	15,876

Fuente: Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE), INEGI. Elaboración propia, 2025.

Población ocupada

La población ocupada en el Estado de Nayarit asciende a 619,858 personas, lo que representa el 97.50% de la Población Económicamente Activa (PEA) al segundo trimestre de 2025, de acuerdo con la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE). En términos de su distribución sectorial, la población ocupada se concentra mayoritariamente en el sector terciario, con un 65.96% del total. El sector primario emplea al 17.50%, mientras que el sector secundario concentra al 16.68% de los trabajadores (ver Figura 7). Esta distribución refleja un perfil económico con fuerte orientación hacia los servicios, lo cual tiene implicaciones directas en los patrones de movilidad urbana y regional.

Figura 7. Distribución de la población ocupada por sector económico en Nayarit.



Fuente: Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE), INEGI. Elaboración propia, 2025.

Respecto al nivel de ingresos, la información presentada en la Tabla 13 muestra que la mayoría de la población ocupada percibe un ingreso de más de dos y hasta tres salarios mínimos, mientras que el porcentaje más reducido corresponde a quienes reciben más de cinco salarios mínimos. Esta estructura de ingresos es relevante para evaluar la accesibilidad económica al transporte, así como para diseñar políticas tarifarias inclusivas que garanticen el derecho a la movilidad.

COPIA DE INTERNET

Tabla 13. Nivel de ingresos de la población ocupada.

Nivel de Ingresos	Porcentaje (%)
Más de 1 hasta 2 salarios mínimos	35.38
Más de 2 hasta 3 salarios mínimos	39.41
Más de 3 hasta 5 salarios mínimos	8.68
Más de 5 salarios mínimos	2.58
No recibe ingresos	0.74
No especificado	5.52

Fuente: Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE), INEGI. Elaboración propia, 2025.

Población desocupada

Con base en la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE) correspondiente al segundo trimestre de 2025, en el estado de Nayarit se registra una población desocupada de 15,876 personas, lo que equivale al 2.50% de la Población Económicamente Activa (PEA). Esta cifra representa al segmento de la población que, aun estando en condiciones y disposición de trabajar, no ha logrado integrarse al mercado laboral.

Un análisis etario de este grupo revela que el 74% de la población desocupada, equivalente a 11,795 personas, se encuentra en el rango de 15 a 44 años, lo que evidencia que el desempleo afecta principalmente a la población joven y en edad productiva. Este grupo etario suele tener una alta demanda de movilidad diaria relacionada con la búsqueda de empleo, asistencia a entrevistas laborales, capacitación o educación complementaria, lo cual genera flujos de movilidad específicos que deben ser atendidos en la planeación del transporte público.

Asimismo, la alta concentración de personas desocupadas en edades jóvenes implica la necesidad de contar con opciones de transporte accesibles y económicas, que no representen una barrera adicional para su integración al mercado de trabajo. En este sentido, las políticas de movilidad deben contemplar estrategias de tarifas diferenciadas, subsidios o apoyos de transporte dirigidos a esta población vulnerable, especialmente en zonas con baja cobertura de transporte o elevada marginación.

Principales unidades económicas

De acuerdo con los resultados del Censo Económico 2024, el Estado de Nayarit cuenta con un total de 64,937 unidades económicas activas (ver Tabla 14), lo que refleja una estructura productiva diversa, con presencia en múltiples sectores de actividad.

Tabla 14. Unidades económicas por sector productivo en Nayarit.

Sector	Nombre de sector	Unidades económicas
11	Agricultura, cría y explotación de animales, aprovechamiento forestal, pesca y caza (Acuicultura, Pesca y Servicios relacionados con actividades agropecuarias y forestales)	1,726
21	Minería	28

COPIA DE INTERNET

Sector	Nombre de sector	Unidades económicas
22	Generación, transmisión, distribución y comercialización de energía eléctrica, suministro de agua y de gas natural por ductos al consumidor final	39
23	Construcción	221
31-33	Industrias manufactureras	5,941
43	Comercio al por mayor	1,460
46	Comercio al por menor	24,233
48-49	Transportes, correos y almacenamiento	193
51	Información en medios masivos	87
52	Servicios financieros y de seguros	345
53	Servicios inmobiliarios y de alquiler de bienes muebles e intangibles	1,354
54	Servicios profesionales, científicos y técnicos	1,199
55	Dirección y administración de grupos empresariales o corporativos	2
56	Servicios de apoyo a los negocios y manejo de residuos, y servicios de remediación	470
61	Servicios educativos	487
62	Servicios de salud y de asistencia social	2,482
71	Servicios de esparcimiento culturales y deportivos, y otros servicios recreativos	696
72	Servicios de alojamiento temporal y de preparación de alimentos y bebidas	13,220
81	Otros servicios excepto actividades gubernamentales	10,394
0	No especificado	360
	Total	64,937

Fuente: Censo Económico 2024. Elaboración propia, 2025

Un aspecto relevante para considerar en la planeación de la movilidad es el grado de formalidad del aparato productivo estatal: del total de unidades económicas registradas, el 54% opera en la informalidad, mientras que el 46% corresponde a unidades formales. Esta alta proporción de informalidad tiene implicaciones directas en términos de localización, accesibilidad, dispersión territorial y flujos de movilidad no regulados, ya que muchas unidades informales tienden a establecerse en zonas con infraestructura limitada o fuera de los corredores establecidos.

En cuanto al empleo generado, las unidades económicas de Nayarit ocupan a 256,320 personas, de las cuales 195,289 se encuentran en empleos formales y 61,031 en condiciones de informalidad laboral. Esta dualidad también influye en los patrones de movilidad, ya que los trabajadores del sector informal suelen depender en mayor medida de modos no motorizados (caminata, bicicleta) o del transporte público, con trayectos más largos, horarios menos predecibles y acceso limitado a infraestructura adecuada. La producción bruta total generada por estas unidades asciende a 129,846.93 millones de pesos, lo que subraya la importancia del sector productivo como motor económico del estado y refuerza la necesidad de garantizar la conectividad y eficiencia logística, tanto para el traslado de personas como de mercancías.

COPIA DE INTERNET

La clasificación del Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte, México (SCIAN 2023), observa que el sector con mayor número de unidades económicas es el sector 46: Comercio al por menor, el cual representa más del 37% del total estatal, con más de 24,000 establecimientos registrados. Esta elevada concentración en el comercio minorista genera importantes flujos diarios de clientes, proveedores y personal, principalmente en zonas urbanas, lo que demanda una infraestructura de movilidad eficiente, incluyente y sostenible. En contraste, el sector con menor representación es el de dirección y administración de grupos empresariales o corporativos, con únicamente dos unidades registradas en todo el estado, lo que refleja una limitada presencia de grandes corporativos o centros de decisión empresarial en la entidad federativa.

VI. DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD Y LA SEGURIDAD VIAL

Contexto urbano y ordenamiento territorial

El estado de Nayarit atraviesa actualmente un proceso de transformación territorial marcado por el crecimiento urbano constante. A pesar de la maduración de políticas públicas y acciones en materia de ordenamiento territorial, se continúa desarrollando de manera dispersa y desordenada. Este fenómeno refleja la expansión periférica de las ciudades acentuada en las principales localidades urbanas y en las Zonas Metropolitanas de Nayarit, lo que ha generado retos significativos en cuanto a la provisión de servicios, la movilidad de la población, la ocupación irregular del suelo, la presión sobre ecosistemas estratégicos y ha comprometido la sustentabilidad de los asentamientos humanos y la calidad de vida de sus habitantes.

Ante esta situación, el ordenamiento ecológico y urbano del estado se plantea como un eje rector fundamental para garantizar un desarrollo equilibrado. En este marco, el Programa de Movilidad y Seguridad Vial de Nayarit (PIMSSVEN) constituye una herramienta clave para la planeación territorial, al reconocer al transporte y la conectividad como componentes esenciales del desarrollo urbano, el equipamiento relevante asociado al desarrollo urbano, la modernización y ampliación de vialidades primarias, la creación de infraestructura peatonal y ciclista, así como la implementación de sistemas de seguridad vial orientados a reducir la siniestralidad y promover una movilidad más segura, accesible y sostenible.

Directrices de ordenamiento territorial

El Programa Estatal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano de Nayarit (PEOTDU) funge como el documento rector para el establecimiento de estrategias y acciones en materia de ordenamiento territorial con una visión integral a largo plazo, donde la movilidad y la seguridad vial se encuentran. Es imperante que cualquier instrumento de planeación que guie las acciones en estas materias sean vinculantes para garantizar la congruencia estratégica y generar un desarrollo territorial equitativo, inclusivo y sostenible que responda de manera efectiva a las condiciones y necesidades de la región.

En ese sentido, el PIMSSVEN debe contemplar una visión multidisciplinar en materia de ordenamiento ecológico, urbana, económica y social (ver Tablas 15 a y b). Y así, definir la estructura del territorio estatal a través de la regionalización y sub-regionalización del territorio facilitando el proceso de desarrollo e instrumentación de políticas y proyectos, derivado de las escalas de las unidades de gestión territorial definidas.

COPIA DE INTERNET

Tabla 15a. Estrategias de ordenamiento territorial.

Estrategias	Principios y enfoques clave
Ordenamiento Ecológico	Conservación de ecosistemas
	Uso sostenible de recursos
	Integración de la gestión ambiental en la planificación territorial
	Manejo de áreas protegidas
	Prevención y mitigación de riesgos ambientales
	Educación y participación comunitaria

Fuente: Programa Estatal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano de Nayarit (PEOTDU), 2024. Elaboración propia, 2025.

Tabla 15b. Estrategias de ordenamiento territorial.

Estrategias	Principios y enfoques clave
Urbanas	Planificación integrada y sostenible
	Movilidad y accesibilidad
	Asequible y digna
	Desarrollo económico local
	Participación comunitaria
	Resiliencia urbana
	Patrimonio cultural y natural
Económicas	Desarrollo Agrícola Sustentable
	Turismo sustentable
	Tecnología e Innovación
	Corredores económicos estratégicos
	Sistemas agroforestales
	Minería Sustentable
Sociales	Inclusión Social
	Atención a grupos vulnerables
	Mejoramiento de centros de población marginados
	Alternativas productivas en zonas de alta marginación
	Desarrollo productivo de pueblos y comunidades originarias
	Equidad de genero
	Disminución de pobreza
	Incremento de la escolaridad

Fuente: Programa Estatal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano de Nayarit (PEOTDU), 2024. Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

Crecimiento disperso y desordenado

El modelo de expansión urbana en el Sur Global ha estado marcado, en las últimas décadas, por una tendencia al crecimiento disperso y desordenado, y en el caso del Estado de Nayarit, no ha sido la excepción. Este fenómeno se caracteriza por la fragmentación de los asentamientos, la ocupación irregular de suelo en periferias y áreas rurales, la aparición de fraccionamientos alejados de los centros de trabajo y servicios, así como la carencia de planeación integral que articule transporte, infraestructura y equipamiento urbano.

La dispersión urbana tiene implicaciones directas en la movilidad y en la seguridad vial:

- Mayor dependencia del automóvil particular, al incrementarse las distancias entre vivienda, empleo, educación, salud y comercio.
- Inviabilidad de transporte público eficiente, dado que la demanda se diluye y los costos de operación aumentan.
- Sobrecarga de vialidades principales y mayor exposición a incidentes viales por la falta de jerarquización y planeación vial.
- Altos costos sociales y fiscales, al requerirse más infraestructura (calles, agua, electricidad, drenaje) para atender zonas de baja densidad.
- Impactos ambientales negativos, como pérdida de suelo agrícola y ecosistemas, incremento en emisiones contaminantes y reducción de espacios naturales de recarga hídrica.

En Nayarit, la expansión de las manchas urbanas principalmente en las Zonas Metropolitanas son casos puntuales de crecimiento disperso, donde la proliferación de fraccionamientos en las periferias ha fragmentado los territorios y generado presiones crecientes sobre el sistema de movilidad. Lo mismo ocurre en cabeceras municipales, donde la expansión informal y sin servicios suficientes dificulta la consolidación de corredores de transporte público y redes peatonales seguras.

Por otro lado, como se muestra en la Tabla 16, solo algunos municipios cuentan con instrumentos de planeación urbana y de ordenamiento publicados en el Periódico Oficial del Estado que fungen como elementos jurídico-normativos para ordenar sus territorios, lo que constituyen un primer paso para atender la problemática, aunque en muchos casos requieren actualización, armonización con la política estatal de movilidad y mecanismos de cumplimiento más estrictos.

En ese sentido, existen retos y oportunidades ante el contexto estatal en materia de desarrollo urbano y movilidad como:

- Débil coordinación entre planeación urbana y movilidad, lo que provoca que los nuevos desarrollos no consideren accesibilidad ni seguridad vial desde su diseño.
- Expansión de vivienda en suelo rural y ejidal, sin infraestructura ni conectividad adecuada.
- Falta de regulación efectiva del uso de suelo, que permite asentamientos irregulares y urbanización sin control.
- Carencia de incentivos a la densificación urbana, lo que perpetúa el modelo disperso.
- Desigualdad territorial, ya que mientras las periferias crecen, los centros urbanos enfrentan vacíos, abandono de vivienda y pérdida de dinamismo.

COPIA DE INTERNET

Atender el crecimiento disperso y desordenado es clave para garantizar que Nayarit transite hacia un modelo de ciudad más compacto, equitativo y sustentable. Integrar la movilidad al ordenamiento territorial permitirá reducir costos sociales y ambientales, mejorar la seguridad vial y construir ciudades más habitables para las generaciones futuras.

Tabla 16. Instrumentos de planeación de ordenamiento territorial y/o desarrollo urbano.

Municipio	Instrumento de planeación de ordenamiento territorial y/o desarrollo urbano vigente	Fecha de publicación
Acaponeta	s/r	s/r
Ahuacatlán	s/r	s/r
Amatlán de Cañas	s/r	s/r
Bahía de Banderas	Programa de Ordenamiento Territorial de la Zona Metropolitana Interestatal, Puerto Vallarta – Bahía de Banderas	18 de diciembre de 2023
Compostela	Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Compostela, Nayarit	26 de marzo de 2011
Del Nayar	s/r	s/r
Huajicori	s/r	s/r
Ixtlán del Río	Plan de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Ixtlán del Río, Nayarit.	14 de mayo de 2005
Jala	s/r	s/r
La Yesca	s/r	s/r
Rosamorada	Programa Municipal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano de Rosamorada, Nayarit	1 de agosto de 2024
Ruiz	s/r	s/r
San Blas	Programa Municipal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano de San Blas, Nayarit	1 de agosto de 2024
San Pedro Lagunillas	Plan de Desarrollo Urbano del Centro de Población de San Pedro Lagunillas, Nayarit.	27 de abril de 2005
Santa María del Oro	Plan de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Santa María del Oro, Nayarit.	27 de abril de 2005
Santiago Ixcuintla	Programa Municipal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano de Santiago Ixcuintla, Nayarit	1 de agosto de 2024
Tecuala	Programa Municipal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano de Tecuala, Nayarit	5 de julio de 2024
Tepic	Plan de Desarrollo Urbano de Tepic, Nayarit	17 de abril de 2010
Tuxpan	Plan de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Tuxpan, Nayarit	26 de septiembre de 2006
Xalisco	Programa Municipal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano de Xalisco, Nayarit	5 de julio de 2024

Fuente: Periódico Oficial del Estado de Nayarit al mes de septiembre de 2025.

COPIA DE INTERNET

Elaboración propia, 2025.

Equipamiento urbano relevante

El equipamiento urbano constituye un componente estratégico para garantizar la funcionalidad, seguridad y eficiencia de los sistemas de movilidad en el estado de Nayarit. Desde una perspectiva regional y metropolitana, se reconoce que la calidad, distribución y accesibilidad de este equipamiento inciden directamente en la seguridad vial, la eficiencia de los desplazamientos y la equidad en el acceso a los servicios básicos de transporte.

A nivel regional, los equipamientos se concentran principalmente en las cabeceras municipales, donde operan como polos de atracción de viajes provenientes de comunidades rurales y suburbanas. En el ámbito metropolitano, se identifica una mayor concentración de equipamientos de alta jerarquía, tales como universidades, hospitales de especialidad, parques metropolitanos, edificios gubernamentales y zonas financieras, los cuales estructuran la dinámica de movilidad cotidiana.

Para la caracterización de los equipamientos con escala metropolitana o regional, se consideraron los criterios establecidos en la Norma Oficial Mexicana NOM-002-SEDATU-2022, Equipamiento en los instrumentos que conforman el Sistema General de Planeación Territorial. Asimismo, se desarrolló una metodología específica para determinar el nivel de atracción de viajes de cada tipo de equipamiento, considerando su función, capacidad de servicio, cobertura territorial, generación estimada de viajes y modos de transporte asociados. Como resultado, se definieron tres niveles de atracción de viajes —bajo, medio y alto—, los cuales se describen en la Tabla 17.

Tabla 17. Escala de nivel de atracción de viajes

Nivel de atracción de viajes	Criterios
Alto	• Mayor a 5,000 usuarios directos o de flujo continuo • Uso diario o intensivo • Cobertura regional, metropolitana y/o estatal • Alta generación de viajes en horas pico • Múltiples modos de transporte convergen
Medio	• Entre 1,000 a 5,000 usuarios • Uso frecuente • Cobertura municipal o regional • Picos de viajes concentrados en ciertos horarios y días • Conexión con transporte público, viajes en automóvil privado
Bajo	• Menor a 1,000 usuarios • Uso ocasional o periódico • Cobertura local • Baja generación de viajes concentrados • Conexión con transporte público y viajes peatonales locales.

Fuente: Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

Derivado de la definición del nivel de atracción de viajes, se presentan aquellos equipamientos relevantes clasificados de acuerdo con la NOM-002-SEDATU-2022 (Ver Tablas 18, 19 y 20).

Tabla 18. Equipamientos urbanos-relevantes por nivel de atracción de viajes (comercio y servicios financieros especiales; administración pública; servicios urbanos públicas y concesionados; cultura y recreación; deporte y transporte).

Subsistema de equipamiento	Nombre	Municipio	Nivel de atracción de viajes
Comercio y servicios financieros especiales	Centro Comercial Forum Tepic	Tepic	Medio
	Recinto Ferial de Tepic	Tepic	Medio
	Auditorio Amado Nervo	Tepic	Medio
Administración pública y servicios urbanos públicos y concesionados	Palacio Gobierno del Estado de Nayarit	Tepic	Medio
	Centro de justicia penal de Nayarit	Tepic	Bajo
	Centro Regional para Juicios Orales	Tepic	Bajo
	Fiscalía General del Estado de Nayarit	Tepic	Medio
	Congreso del Estado de Nayarit	Tepic	Medio
	Administración Regional en Tepic, Poder Judicial de la Federación	Tepic	Bajo
	Tribunal Superior de Justicia	Tepic	Medio
	13VA Zona Militar	Tepic	Bajo
	Coordinación Estatal Guardia Nacional	Tepic	Bajo
	Décima Zona Naval Militar	Tepic	Bajo
	Cefereso El Rincón	Tepic	Medio
	Cerero Venustiano Carranza	Tepic	Bajo
Cultura y recreación	Vidanta World	Bahía de Banderas	Medio
	Teatro Alí Chumacero	Tepic	Bajo
	Teatro IMSS Tepic	Tepic	Bajo
	Ciudad de las Artes Indígenas de Nayarit	Tepic	Bajo
Deporte	Polideportivo Nayarit	Tepic	Bajo
	Estadio Arena Cora	Tepic	Alto
	Estadio Beisbol Coloso del Pacífico	Tepic	Alto
	Estadio Olímpico Sta. Teresita	Tepic	Bajo
	Estadio Beisbol UAN	Tepic	Medio
	Estadio Beisbol Gilberto Flores Muñoz	Compostela	Bajo

COPIA DE INTERNET

Subsistema de equipamiento	Nombre	Municipio	Nivel de atracción de viajes
	Estadio Beisbol Revolución	Santiago Ixcuintla	Bajo
	Estadio Lorenzo Ibáñez	Tuxpan	Bajo
Transporte	Aeropuerto Internacional de Tepic-Riviera Nayarit	Xalisco	Medio
	Central Camionera de Tepic	Tepic	Alto
	Muelle de San Blas	San Blas	Bajo
	Marina FONATUR San Blas	San Blas	Bajo
	Muelle de Chacala	Compostela	Bajo
	Marina Cruz de Huanacaxtle	Bahía de Banderas	Bajo
	Terminal Ferrocarril Tepic	Tepic	Bajo

Fuente: INEGI y Sistema de Información Cultural en México. Elaboración propia, 2025.

Tabla 19. Equipamientos urbanos-relevantes por nivel de atracción de viajes (salud pública y privada; educación pública y privada parte 1).

Subsistema de equipamiento	Nombre	Municipio	Nivel de atracción de viajes
Salud pública y privada	Hospital integral Puente de Camotlán	La Yesca	Bajo
	Hospital básico comunitario de Compostela	Compostela	Bajo
	Hospital básico comunitario Las Varas	Compostela	Bajo
	Hospital integral Ixtlán del Río	Ixtlán del Río	Medio
	Hospital básico comunitario de Tondoroque	Bahía de Banderas	Alto
	Hospital general San Francisco	Bahía de Banderas	Bajo
	Hospital integral Acaponeta	Acaponeta	Medio
	Hospital general Rosamorada	Rosamorada	Bajo
	Hospital general Santiago Ixcuintla	Santiago Ixcuintla	Medio
	Hospital básico comunitario de Tecuala	Tecuala	Bajo
	Hospital integral Tuxpan	Tuxpan	Bajo
	Hospital Puerta de Hierro	Tepic	Bajo
	Hospital regional Tepic ISSSTE	Tepic	Alto
	Hospital general No. 1 Tepic	Tepic	Alto
	UMAA 28 Tepic (aut)	Tepic	Medio
	Hospital general de zona (hgz) 10	Santiago Ixcuintla	Medio
	Delegación - Nayarit	Tepic	Medio
	Hospital general de subzona /mf (hgsz/mf) 6	Acaponeta	Medio

COPIA DE INTERNET

Subsistema de equipamiento	Nombre	Municipio	Nivel de atracción de viajes
	Hospital general de subzona con medicina familiar (hgsz/mf) 15	Compostela	Bajo
	Hospital general de subzona /mf (hgsz/mf) 8	Tuxpan	Bajo
Educación pública y privada	Universidad Bienestar Benito Juárez	Huajicori	Bajo
	Instituto Tecnológico del Sur	Jala	Bajo
	Universidad Tecnológica Nayarit	Xalisco	Alto
	Universidad Tecnológica Sierra del Nayar	Del Nayar	Bajo
	Instituto Tecnológico del Norte	Ruiz	Medio
	Universidad Tecnológica de la Costa	Santiago Ixcuintla	Alto
	Universidad Pedagógica Nacional	Tepic	Bajo
	Universidad Vizcaya de las Américas	Tepic	Medio
	Escuela Normal Superior Nayarit	Tepic	Medio
	Universidad Politécnica de Nayarit	Tepic	Bajo
	Universidad Tecnológica de Bahía de Banderas	Bahía de Banderas	Alto
	Instituto Tecnológico de Bahía de Banderas	Bahía de Banderas	Medio

Fuente: Servicios de Salud de Nayarit e INEGI. Elaboración propia, 2025.

Tabla 20. Equipamientos urbanos-relevantes por nivel de atracción de viajes (educación pública y privada parte 2).

Subsistema de equipamiento	Nombre	Municipio	Nivel de atracción de viajes
Educación pública y privada	Universidad Autónoma de Nayarit	Tepic	Alto
	Instituto Tecnológico de Tepic	Tepic	Alto
	Unidad Académica Bahía de Banderas	Bahía de Banderas	Medio

Fuente: INEGI. Elaboración propia, 2025.

Demanda de la movilidad

El presente análisis permite identificar los patrones actuales de viaje, las necesidades específicas de distintos grupos de población, los factores que condicionan la elección de modos de transporte y las tendencias que definirán la movilidad en los próximos años. Se determinaron aspectos para evaluar la magnitud y distribución de los desplazamientos que

COPIA DE INTERNET

se realizan diariamente en el estado, modos de transporte, tiempos y velocidades. La estadística del presente apartado se deriva de los resultados del análisis de movilidad de CITYFLOW 2024, la cual es una plataforma que recolecta y analiza datos urbanos en tiempo real para mejorar la operación de las ciudades.

Volúmenes de viaje

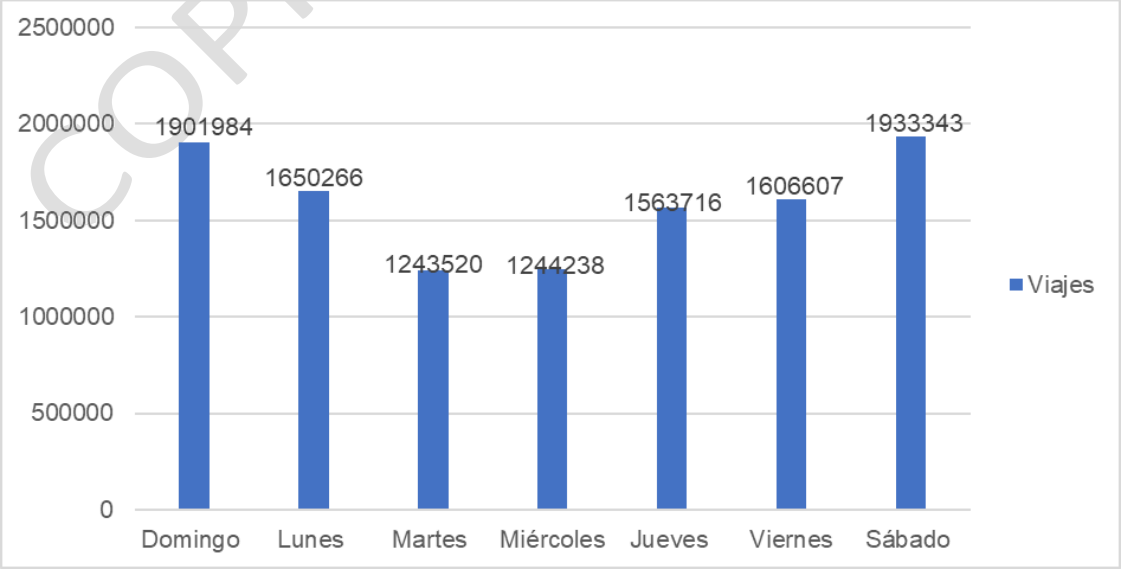
De acuerdo con la información obtenida del análisis de movilidad para el mes de junio de 2024, se registraron un total de 47,062,456 viajes en el Estado de Nayarit, con un promedio de 1,568,749 viajes diarios. Al desagregar la información por día de la semana, se observa que la distribución de los viajes presenta una ligera variación entre días hábiles y fines de semana. Los sábados y domingos concentran el mayor volumen de desplazamientos. Cada sábado en promedio se registran 1,933,343 viajes mientras que cada domingo en promedio se realizan 1,901,984 viajes. En suma, en estos dos días se registran el 34.42% de los viajes semanales realizados en el estado. Por su parte, entre los días laborales, el lunes registra en promedio 1,650,266 viajes (14.81%), mientras que el martes, miércoles, jueves y viernes presentan volúmenes similares, oscilando entre 1.6 y 1.2 millones de viajes diarios, equivalentes a porcentajes entre 11.16% y 14.03% del total semanal (ver Tabla 21 y Figura 8).

Tabla 21. Distribución de viajes por día de la semana en el Estado de Nayarit.

Día	Viajes	Porcentaje
Domingo	1’901,984	17.07
Lunes	1’650,266	14.81
Martes	1’243,520	11.16
Miércoles	1’244,238	11.17
Jueves	1’563,716	14.03
Viernes	1’606,607	14.42
Sábado	1’933,343	17.35

Fuente: CityFLOW, junio de 2024. Elaboración propia, 2025.

Figura 8. Distribución de viajes por día de la semana.



Fuente: CityFLOW, junio de 2024. Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

Viajes por hora

El comportamiento horario muestra que las primeras horas del día (de 0:00 a 4:00 horas) concentran una proporción mínima de viajes (cerca del 4% del total), asociados principalmente a actividades de transporte de mercancías, servicios nocturnos y desplazamientos laborales en turnos especiales. A partir de las 5:00 horas inicia un incremento sostenido en la movilidad, alcanzando el pico más alto a las 9:00 horas. Entre este período de tiempo se concentra aproximadamente el 33% de los viajes diarios, correspondiente a los desplazamientos laborales y escolares de inicio de jornada. Posteriormente, entre las 10:00 y las 16:00 horas, se mantiene una actividad moderada con un promedio del 3.5% al 5.75% de los viajes por hora, asociada a traslados por motivos de servicios, compras y gestiones personales.

Durante la tarde se observa un segundo pico de movilidad entre las 17:00 y las 20:00 horas, registrándose cerca del 24% de los viajes en un día, destacando las horas de las 18:00 y 19:00, que en conjunto superan el 14% del total diario. Este comportamiento corresponde al regreso de actividades laborales, escolares y recreativas. Finalmente, a partir de las 21:00 horas, el volumen de viajes decrece progresivamente hasta llegar a mínimos durante la madrugada, lo que consolida el patrón bimodal común de los asentamientos humanos con predominio de desplazamientos por motivos laborales, educativo y de esparcimiento (ver Tabla 22 y Figura 9). Los datos evidencian que la movilidad en Nayarit presenta dos picos bien definidos, con un predominio matutino entre 7:00 y 9:00 horas y otro vespertino entre 17:00 y 19:00 horas, concentrando en conjunto más del 35% de los viajes diarios. Estos resultados constituyen una referencia fundamental para la planeación del transporte público, la gestión de la infraestructura vial y la definición de estrategias de movilidad sostenible.

Tabla 22. Distribución de viajes por horario en el Estado de Nayarit.

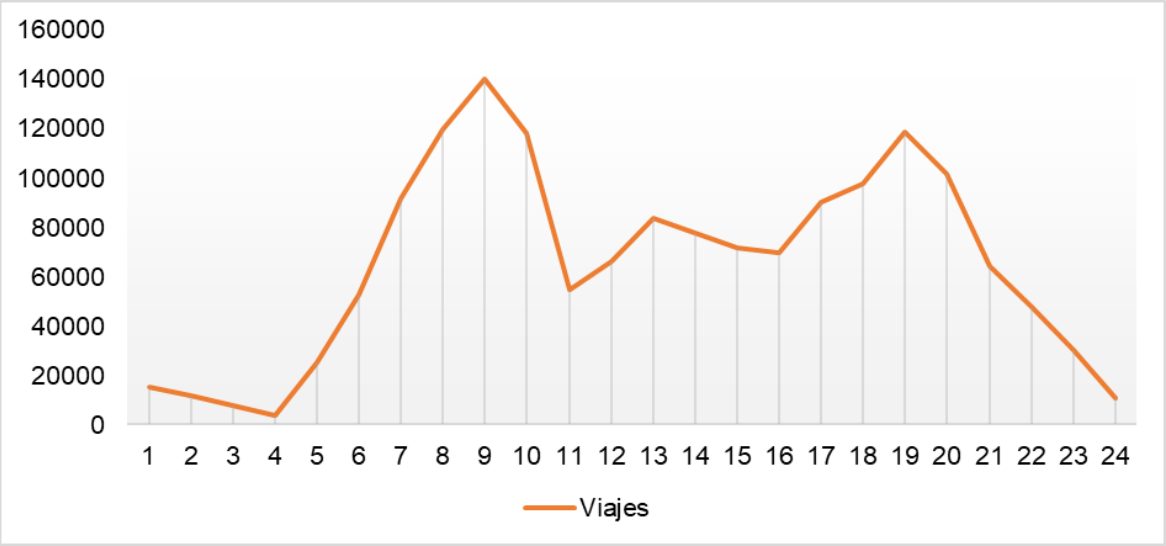
Hora	Viajes
0	15,044
1	11,494
2	7,888
3	3,857
4	25,129
5	52,361
6	91,495
7	119,548
8	140,141
9	117,855
10	54,828
11	66,166
12	83,447
13	77,640
14	71,509
15	69,735
16	90,210
17	97,779
18	118,289
19	101,753

COPIA DE INTERNET

Hora	Viajes
20	63,939
21	47,507
22	30,262
23	10,809
Total	1’568,699

Fuente: CityFLOW, junio de 2024. Elaboración propia, 2025.

Figura 9. Distribución de viajes por horario.



Fuente: CityFLOW, junio de 2024. Elaboración propia, 2025.

Modos de transporte

El análisis modal revela una clara predominancia de los desplazamientos motorizados, que representan 82.9% del total de viajes, equivalentes a 1’299,712 desplazamientos por día. Este grupo incluye viajes realizados en automóvil particular, motocicleta, transporte público y otros medios motorizados, lo que refleja una alta dependencia hacia modos de transporte basados en combustibles fósiles.

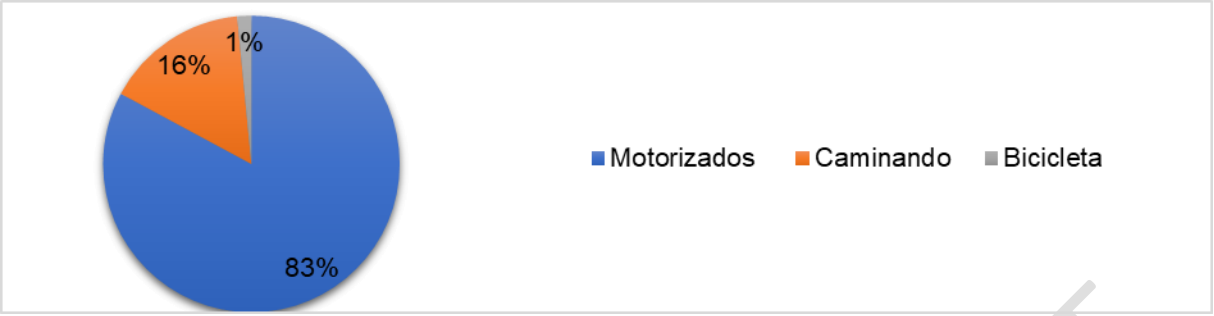
En contraste, los viajes realizados caminando constituyen 15.6% del total diario (alrededor de 244,938 traslados). Por su parte, los desplazamientos en bicicleta representan únicamente 1.5% de los viajes diarios (aproximadamente 24,050 viajes), lo que confirma la baja participación de este modo en la matriz de movilidad estatal. En conjunto, la distribución modal observada refleja una movilidad fuertemente motorizada, con baja participación de modos no motorizados (ver Tabla 23 y Figura 10).

Tabla 23. Distribución de viajes por modo de transporte.

Modo de transporte	Viajes diarios	Porcentaje
Motorizados	1’299,712	82.9
Caminando	244,938	15.6
Bicicleta	24,050	1.5
Total	1’568,699	100

Fuente: CityFLOW, junio de 2024. Elaboración propia, 2025.

Figura 10. Distribución de viajes por modo de transporte.



Fuente: CityFLOW, junio de 2024. Elaboración propia, 2025.

Promedio de longitud de viaje

El recorrido promedio diario total en el Estado de Nayarit alcanza los 111.67 kilómetros. Este valor representa la suma de las distancias recorridas por los distintos modos de transporte y permite dimensionar la extensión espacial de la movilidad cotidiana en el territorio estatal. En ese sentido, el análisis por modo de transporte muestra una marcada diferencia entre los desplazamientos motorizados y los no motorizados. Los viajes realizados en modos motorizados (automóvil particular, motocicleta y transporte público) presentan un recorrido promedio de 112.03 kilómetros diarios, lo que evidencia la alta dispersión territorial de los desplazamientos y la dependencia del vehículo motorizado para cubrir distancias medias y largas, tanto dentro de las zonas urbanas como entre localidades del estado.

En contraste, los viajes a pie registran un recorrido promedio de 0.97 kilómetros, valor que corresponde principalmente a trayectos cortos, realizados en entornos urbanos compactos o en comunidades rurales donde los servicios básicos se encuentran a corta distancia. Por su parte, los viajes en bicicleta presentan un recorrido promedio de 2.82 kilómetros, lo que indica que este modo se utiliza principalmente para traslados de corta y media distancia, aunque aún con una participación marginal dentro de la estructura modal general. En conjunto, los resultados reflejan un patrón de movilidad caracterizado por altos desplazamientos motorizados y bajos recorridos no motorizados (ver Tabla 24).

Tabla 24. Distancia recorrida por modo de viaje en el Estado de Nayarit**.**

Modo de viaje	Promedio de distancia
Motorizado	112.03
Caminando	0.97
Bicicleta	2.82
Total	111.67

Fuente: CityFLOW, junio de 2024. Elaboración propia, 2025.

Motivos de los viajes

El presente apartado se basa en el análisis de la matriz origen–destino (OD) obtenida de la plataforma CITYFLOW, con base en datos del mes de junio de 2024. La matriz OD es una herramienta fundamental en la planeación de la movilidad, ya que permite conocer cuántos viajes se generan y atraen entre distintos puntos del territorio, así como las características de dichos desplazamientos (distancia, tiempo y velocidad promedio). A través de este análisis es posible identificar los principales corredores de movilidad, los flujos

COPIA DE INTERNET

intermunicipales más significativos y los patrones de desplazamiento cotidiano de la población.

El análisis se divide en cuatro espectros correspondientes a un análisis general de la matriz del total de viajes y a los tres tipos de modo de transporte (motorizado, caminando y bicicleta) para una mayor comprensión y profundidad de exploración. Cada uno de estos espectros tendrá tres niveles de caracterización: principales indicadores, flujos troncales e interpretación territorial.

Análisis Origen-Destino General (todos los modos de transporte)

Indicadores principales

En Nayarit, se identificaron un total de 359 pares origen–destino, con un volumen mensual estimado de 47 millones de viajes, lo que representa un promedio diario cercano a 1.57 millones de desplazamientos entre y dentro de los municipios. El sábado, se posiciona como el día con mayor cantidad de viajes, lo cual refleja la combinación de desplazamientos laborales, recreativos y de consumo que se intensifican durante el fin de semana. En cuanto a los horarios, el mayor volumen de viajes se concentra alrededor de las 08:00 a. m., coincidiendo con los periodos de inicio de actividades productivas y escolares. Los indicadores de desempeño del sistema muestran una velocidad promedio de 66 km/h, una duración media de 96 minutos y una distancia promedio recorrida de 112.7 km, valores que sugieren una movilidad predominantemente intermunicipal y de media a larga distancia (ver Tabla 25).

Tabla 25. Indicadores principales de viajes generales en el Estado de Nayarit.

Indicador	Valor
Total de pares OD	359
Viajes totales mensuales	47’059,796
Viajes promedio por día	1’568,660
Día de la semana con mayor cantidad de viajes	Sábado
Hora de mayor volumen de viaje	08:00 a. m.
Velocidad promedio	66 km/h
Duración promedio	96 minutos
Distancia promedio recorrida	112.7 km

Fuente: CityFLOW, junio de 2024. Elaboración propia, 2025.

Principales flujos

Los resultados reflejan la concentración de desplazamientos en áreas con mayor dinámica económica, administrativa y de servicios, destacando principalmente los viajes internos dentro de los municipios con mayor población y actividad urbana (ver Tabla 26; Figura 11). El par con mayor volumen de viajes corresponde al municipio de Tepic, con 574,902 viajes diarios internos, lo que confirma su papel como principal centro generador y atractor de viajes en la entidad. Le sigue Bahía de Banderas, con 251,174 viajes diarios, resultado del crecimiento urbano y turístico de esta zona costera, que concentra importantes flujos locales asociados al trabajo, comercio y servicios turísticos. Por su parte, en un segundo nivel se encuentran municipios como Compostela y Santiago Ixcuintla, que registran 81,188 y 73,984 viajes diarios respectivamente, asociados a desplazamientos de corta distancia y a una estructura urbana de tamaño medio.

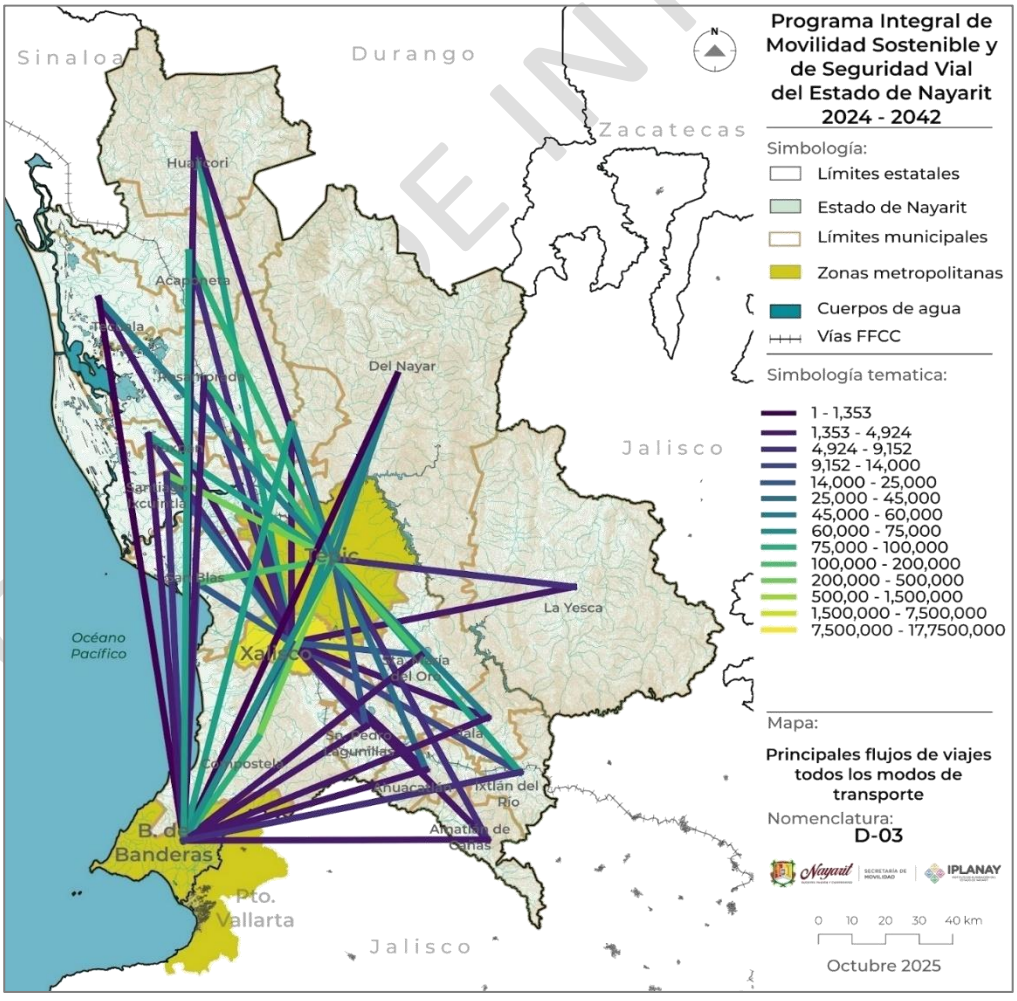
COPIA DE INTERNET

Tabla 26. Principales flujos (origen-destino) de viajes en todos los modos.

Municipio Origen	Municipio Destino	Total de viajes	Velocidad promedio (km/h)	Duración promedio (minutos)	Distancia promedio (kilómetros)
Tepic	Tepic	574,902	31	14	7.84
Bahía de Banderas	Bahía de Banderas	251,174	34	9	5.89
Compostela	Compostela	81,188	33	11	8.76
Santiago Ixcuintla	Santiago Ixcuintla	73,984	25	8	3.93
Tepic	Xalisco	38,207	45	17	12.16
Xalisco	Tepic	37,672	45	17	12.36
Xalisco	Xalisco	33,417	22	8	2.75
Ixtlán del Río	Ixtlán del Río	32,496	24	6	2.12
Acaponeta	Acaponeta	30,652	28	14	8.40
San Blas	San Blas	30,281	24	8	4.08

Fuente: CityFLOW, junio de 2024. Elaboración propia, 2025.

Figura 11. Mapa de principales flujos de todos los modos de transporte (D-03).



Fuente: CityFLOW, junio de 2024. Elaboración propia, 2025.

Respecto a los flujos intermunicipales, destacan los viajes entre Tepic y Xalisco, con 38,207 viajes diarios y en sentido inverso Xalisco–Tepic, con 37,672 viajes diarios. Estos pares reflejan una fuerte interrelación funcional entre ambos municipios, donde Tepic actúa como núcleo metropolitano y Xalisco como zona residencial y de expansión urbana. La duración promedio de estos desplazamientos es de 17 minutos, con velocidades promedio entre 41 y 45 km/h y distancias aproximadas de 12 km, lo que evidencia una alta conectividad y continuidad urbana.

Los municipios de Ixtlán del Río, Acaponeta y San Blas presentan volúmenes de viajes internos en el rango de 30,000 a 33,000 desplazamientos diarios, con duraciones promedio de entre 8 y 14 minutos y velocidades que oscilan entre 24 y 28 km/h, lo que representa patrones de movilidad local orientados a actividades cotidianas de corta distancia. En promedio, los viajes registrados entre los principales pares origen-destino presentan una duración de 11 minutos, una velocidad promedio de 30 km/h y una distancia media de 7 kilómetros, lo que permite caracterizar la movilidad en Nayarit como predominantemente urbana y de corta distancia, concentrada en los principales centros poblacionales.

Análisis Origen-Destino General (modos motorizados)

Indicadores principales

Para el caso de los viajes realizados en modos motorizados se identificaron de igual forma 359 pares origen–destino, con un volumen mensual estimado de 38 millones de viajes, lo que representa un promedio diario cercano a 1.29 millones de desplazamientos entre y dentro de los municipios nayaritas. El sábado se posiciona como el día con mayor cantidad de viajes como lo fue en el caso de los viajes en todos los modos de transporte. En cuanto a los horarios, el mayor volumen de viajes sigue siendo las 08:00 a. m. Los indicadores de desempeño del sistema muestran una velocidad promedio de 67 km/h ligeramente mayor a la velocidad en viajes generales, una duración media de 96 minutos y una distancia promedio recorrida de 113.02 km (ver Tabla 27).

Tabla 27. Indicadores principales de viajes motorizados.

Indicador	Valor
Total de pares OD	359
Viajes totales mensuales	38’990,524
Viajes promedio por día	1’299.684
Día de la semana con mayor cantidad de viajes	Sábado
Hora de mayor volumen de viaje	08:00 a. m.
Velocidad promedio	67 km/h
Duración promedio	96 minutos
Distancia promedio recorrida	113.02 km

Fuente: CityFLOW, junio de 2024. Elaboración propia, 2025.

Principales flujos de viajes motorizados

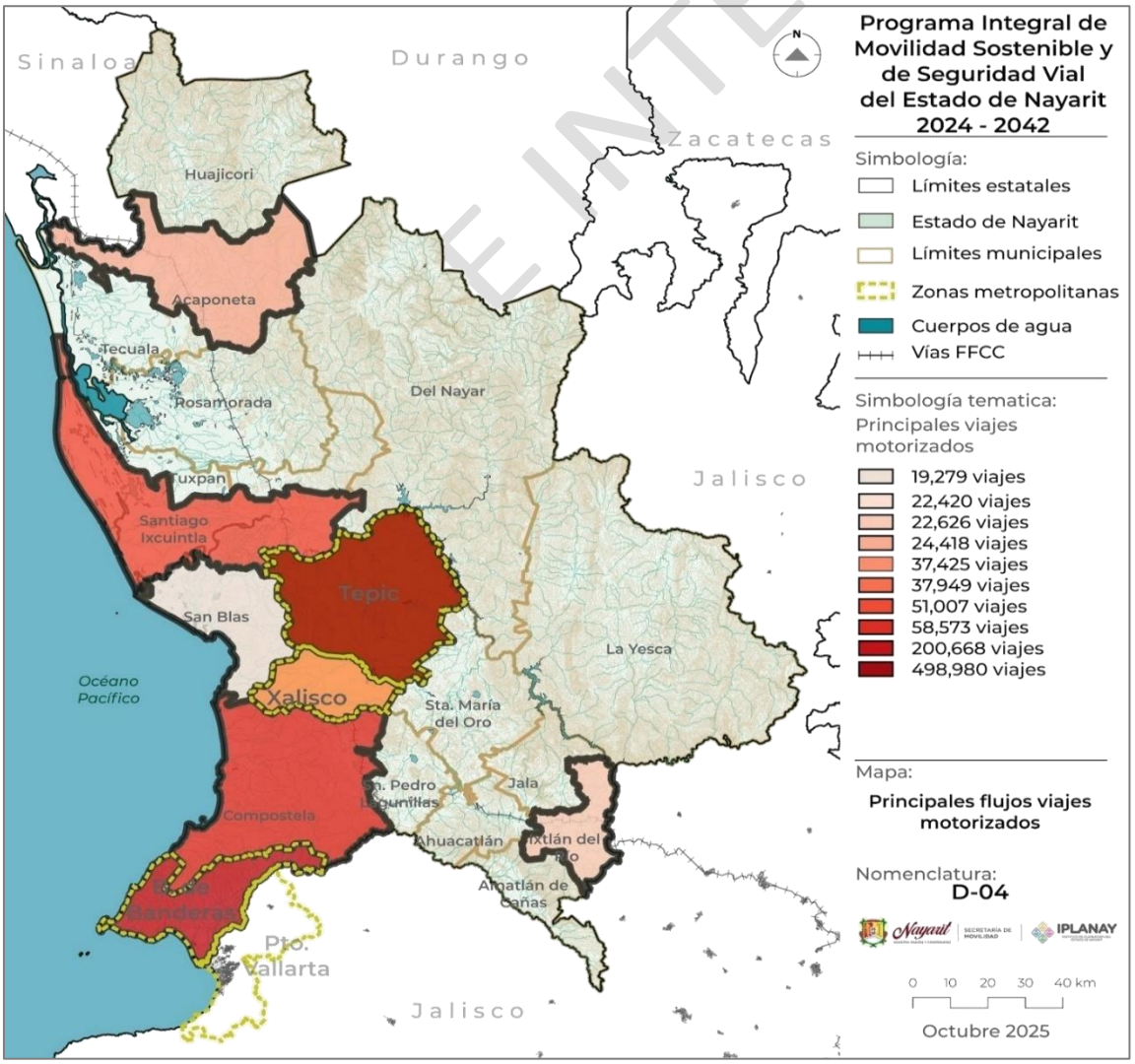
La Zona Metropolitana de Tepic (ZMT) vuelve a hacerse presente como la principal conglomeración urbana generadora y atractora de viajes motorizados. Diariamente se realizan 498,980 viajes internos en el municipio de Tepic. Además, entre Tepic y Xalisco se generan 37,949 viajes diarios, y en sentido inverso Xalisco–Tepic, 37,425 viajes. Cabe

COPIA DE INTERNET

señalar que, en conjunto, la ZMT registra el dato más alto de duración promedio de viajes con 17 minutos compartiendo con los viajes generados en el municipio de Compostela.
El municipio de Bahía de Banderas, por su parte, registra 200,668 viajes diarios definiendo así la preponderancia del dinamismo de las zonas metropolitanas en el estado. En este municipio la velocidad promedio de los viajes ronda los 49 km/h en un tiempo promedio de 10 minutos y una distancia de 8.58 km recorridos por viaje.

Los municipios de Compostela y Santiago Ixcuintla siguen manteniéndose en tercer y cuarto lugar al registrar 58,573 y 51,007 viajes diarios respectivamente. Compostela resalta al tener la distancia promedio más larga en al registrar 14.25 km por desplazamiento promedio. Por su parte, los municipios de Ixtlán del Río, Acaponeta, San Blas y Xalisco (viajes internos) presentan volúmenes de viajes en el rango de 19,279 a 24,418 desplazamientos diarios, con duraciones promedio de entre 8 y 14 minutos y velocidades que oscilan entre 24 y 28 km/h, En promedio, los viajes registrados entre los principales pares origen-destino en modos motorizados presentan una duración entre los 4 y 17 minutos, una velocidad promedio de 44 km/h y una distancia media de 9 kilómetros (ver Figura 12; Tabla 28)

Figura 12. Mapa de principales flujos de viajes motorizados (D-04).



Fuente: CityFLOW, junio de 2024. Elaboración propia, 2025.

Tabla 28. Principales flujos (origen-destino) en viajes motorizados.

Municipio Origen	Municipio Destino	Total de viajes	Velocidad promedio (km/h)	Duración promedio (minutos)	Distancia promedio (km)
Tepic	Tepic	498,980	39	16	10.00
Bahía de Banderas	Bahía de Banderas	200,668	49	10	8.58
Compostela	Compostela	58,573	52	14	14.25
Santiago Ixcuintla	Santiago Ixcuintla	51,007	42	9	6.75
Tepic	Xalisco	37,949	46	17	12.29
Xalisco	Tepic	37,425	46	17	12.49
Acaponeta	Acaponeta	24,418	41	17	12.76
Ixtlán del Río	Ixtlán del Río	22,626	46	4	3.73
Xalisco	Xalisco	22,420	36	7	4.56
San Blas	San Blas	19,279	45	10	7.85

Fuente: CityFLOW, junio de 2024. Elaboración propia, 2025.

Análisis Origen-Destino General (viajes a pie)

Indicadores principales

Los viajes que se realizan caminando tienen una dimensión y características muy particulares que se reflejan en los indicadores principales que a continuación se presentan. A diferencia de los viajes motorizados el total de pares, el día, la hora, velocidad, duración y distancia reflejan resultados menores derivado de las condiciones que envuelven a un traslado a pie. Se identificaron 48 pares origen–destino, con un volumen mensual estimado de 7 millones de viajes, lo que representa un promedio diario cercano a 245 mil desplazamientos. En esta ocasión, es el domingo como el día con mayor cantidad de viajes. En cuanto a los horarios, el mayor volumen de viajes cambia a las 07:00 a. m. Los indicadores de desempeño del sistema muestran una velocidad promedio de 5 km/h, una duración media de 12 minutos y una distancia promedio recorrida de 1 km (ver Tabla 29).

Tabla 29. Indicadores principales de viajes a pie en el Estado de Nayarit.

Indicador	Valor
Total de pares OD	48
Viajes totales mensuales	7’347,820
Viajes promedio por día	244,927
Día de la semana con mayor cantidad de viajes	Domingo
Hora de mayor volumen de viaje	07:00 a. m.
Velocidad promedio	5 km/h
Duración promedio	12 minutos
Distancia promedio recorrida	1 km

Fuente: CityFLOW, junio de 2024. Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

Principales flujos de viajes a pie

El análisis de los principales viajes peatonales registrados en el estado permite identificar patrones relevantes sobre la movilidad no motorizada en los municipios. Los diez municipios con mayor número de desplazamientos peatonales son Tepic, Bahía de Banderas, Santiago Ixcuintla, Compostela, San Blas, Xalisco, Tecuala, Ixtlán del Río, Tuxpan y Ruiz, los cuales concentran la mayor parte de los trayectos a pie en el estado. A diferencia de los resultados mostrados en las matrices generales y de modos motorizados en esta ocasión los municipios de Tecuala, Tuxpan y Ruiz aparecen.

El municipio de Tepic presenta el mayor volumen de viajes peatonales, con 66,367 desplazamientos, seguido de Bahía de Banderas con 46,022 y Santiago Ixcuintla con 21,638. En promedio, la velocidad de desplazamiento peatonal en los municipios analizados es cercana a 5 km/h, lo que refleja un ritmo típico de caminata en entornos urbanos. La duración promedio de los trayectos oscila entre 7 y 9 minutos, mientras que la distancia promedio recorrida se mantiene entre 0.62 y 0.75 kilómetros (ver Tabla 30; Figura 13).

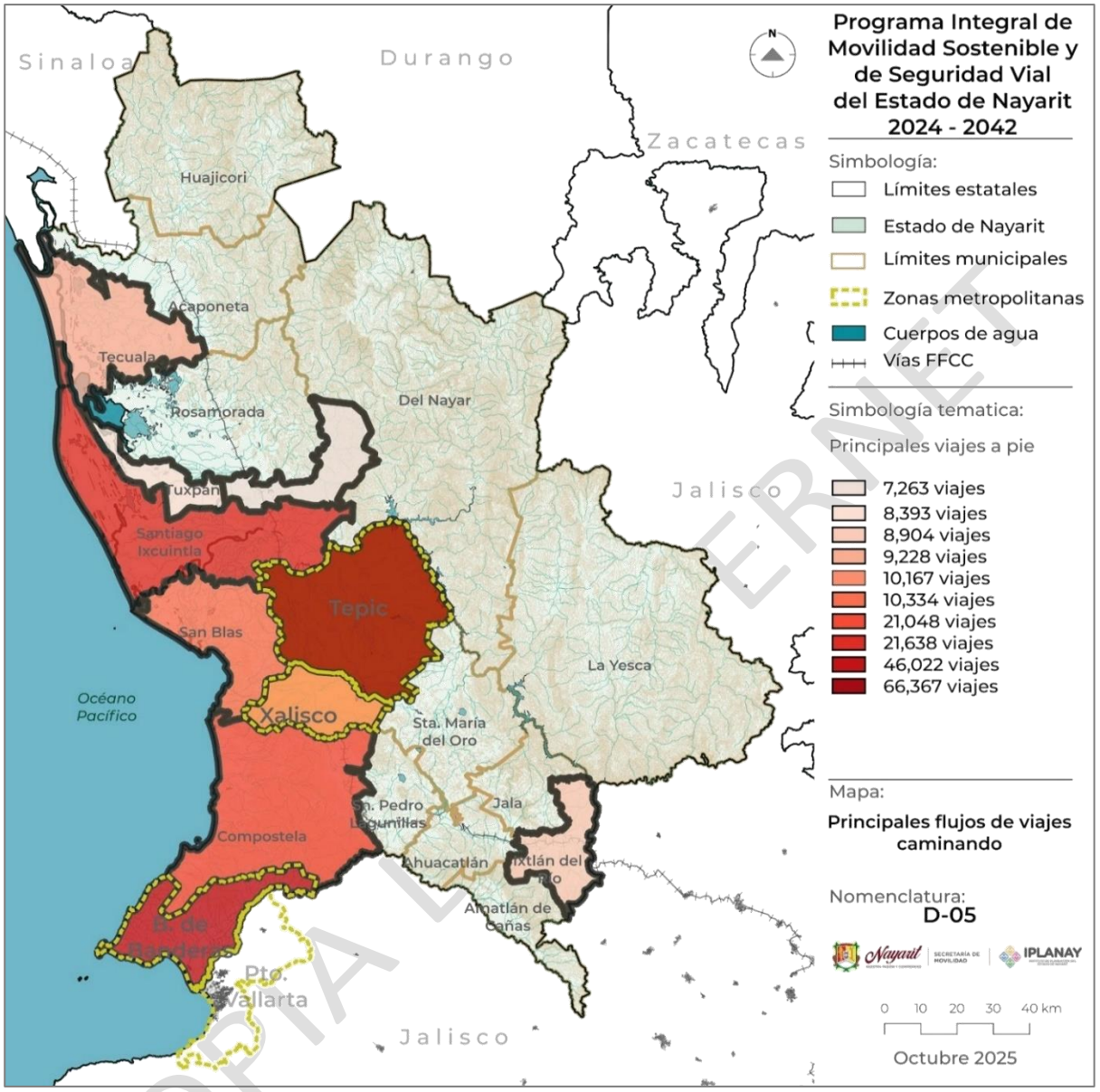
Tabla 30. Principales flujos (origen-destino) en el Estado de Nayarit (viajes caminando).

Municipio Origen	Municipio Destino	Total de viajes	Velocidad promedio (km/h)	Duración promedio (minutos)	Distancia promedio (km)
Tepic	Tepic	66,367	5.10	8	0.69
Bahía de Banderas	Bahía de Banderas	46,022	5.08	9	0.75
Santiago Ixcuintla	Santiago Ixcuintla	21,638	5.11	7	0.62
Compostela	Compostela	21,048	5.10	8	0.65
San Blas	San Blas	10,334	5.10	7	0.62
Xalisco	Xalisco	10,167	5.10	8	0.67
Tecuala	Tecuala	9,228	5.11	8	0.66
Ixtlán del Río	Ixtlán del Río	8,904	5.09	8	0.64
Tuxpan	Tuxpan	8,393	5.11	7	0.63
Ruiz	Ruiz	7,263	5.11	8	0.65

Fuente: CityFLOW, junio de 2024. Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

Figura 13. Mapa de principales flujos de viajes caminando (D-05).



Fuente: CityFLOW, junio de 2024. Elaboración propia, 2025.

Análisis Origen-Destino General (viajes bicicleta)

Indicadores principales

El análisis del origen destino en viajes en bicicleta en general presenta valores similares en cuanto a pares, velocidad, duración y distancia a los que se realizan caminando ya que, como parte de una movilidad activa, sus alcances y características dependen directamente de la persona y limitantes físicas y de infraestructura que se encuentren en los municipios.

En este modo de transporte se identificaron 51 pares origen–destino, con un volumen mensual estimado de 721 mil viajes, lo que representa un promedio diario de 24 mil desplazamientos, como dato particular el lunes es el día con mayor cantidad de viajes. En cuanto a los horarios, el mayor volumen de viajes es a las 08:00 a. m. Los indicadores de desempeño del sistema muestran una velocidad promedio de 16 km/h, una duración media de 11 minutos y una distancia promedio recorrida de 3 km (ver Tabla 31).

Tabla 31. Indicadores principales de viajes en bicicleta en el Estado de Nayarit.

Indicador	Valor
Total de pares OD	51
Viajes totales mensuales	721,452
Viajes promedio por día	24,048
Día de la semana con mayor cantidad de viajes	Lunes
Hora de mayor volumen de viaje	08:00 a. m.
Velocidad promedio	16 km/h
Duración promedio	11 minutos
Distancia promedio recorrida	3 km

Fuente: CityFLOW, junio de 2024. Elaboración propia, 2025.

Principales flujos viajes en bicicleta

Los diez municipios con mayor número de viajes ciclistas registrados son Tepic, Bahía de Banderas, Compostela, Santiago Ixcuintla, Ixtlán del Río, Xalisco, San Blas, Ruiz, Acaponeta y Tecuala (ver Tabla 32; Figura 14). Entre ellos, el municipio de Tepic destaca como el principal centro de movilidad ciclista del estado, con 9,555 viajes registrados, seguido de Bahía de Banderas con 4,484 viajes y Compostela con 1,568 viajes.

Tabla 32. Principales flujos (origen-destino) de viajes en bicicleta.

Municipio Origen	Municipio Destino	Total de viajes	Velocidad promedio (km/h)	Duración promedio (minutos)	Distancia promedio (km)
Tepic	Tepic	9,555	17	10	2.73
Bahía de Banderas	Bahía de Banderas	4,484	17	10	2.60
Compostela	Compostela	1,568	16	8	2.14
Santiago Ixcuintla	Santiago Ixcuintla	1,339	16	7	1.82
Ixtlán del Río	Ixtlán del Río	967	17	7	2.01
Xalisco	Xalisco	830	17	8	2.14
San Blas	San Blas	668	16	8	2.12
Ruiz	Ruiz	567	16	7	1.86
Acaponeta	Acaponeta	528	17	8	2.30
Tecuala	Tecuala	495	16	7	1.83

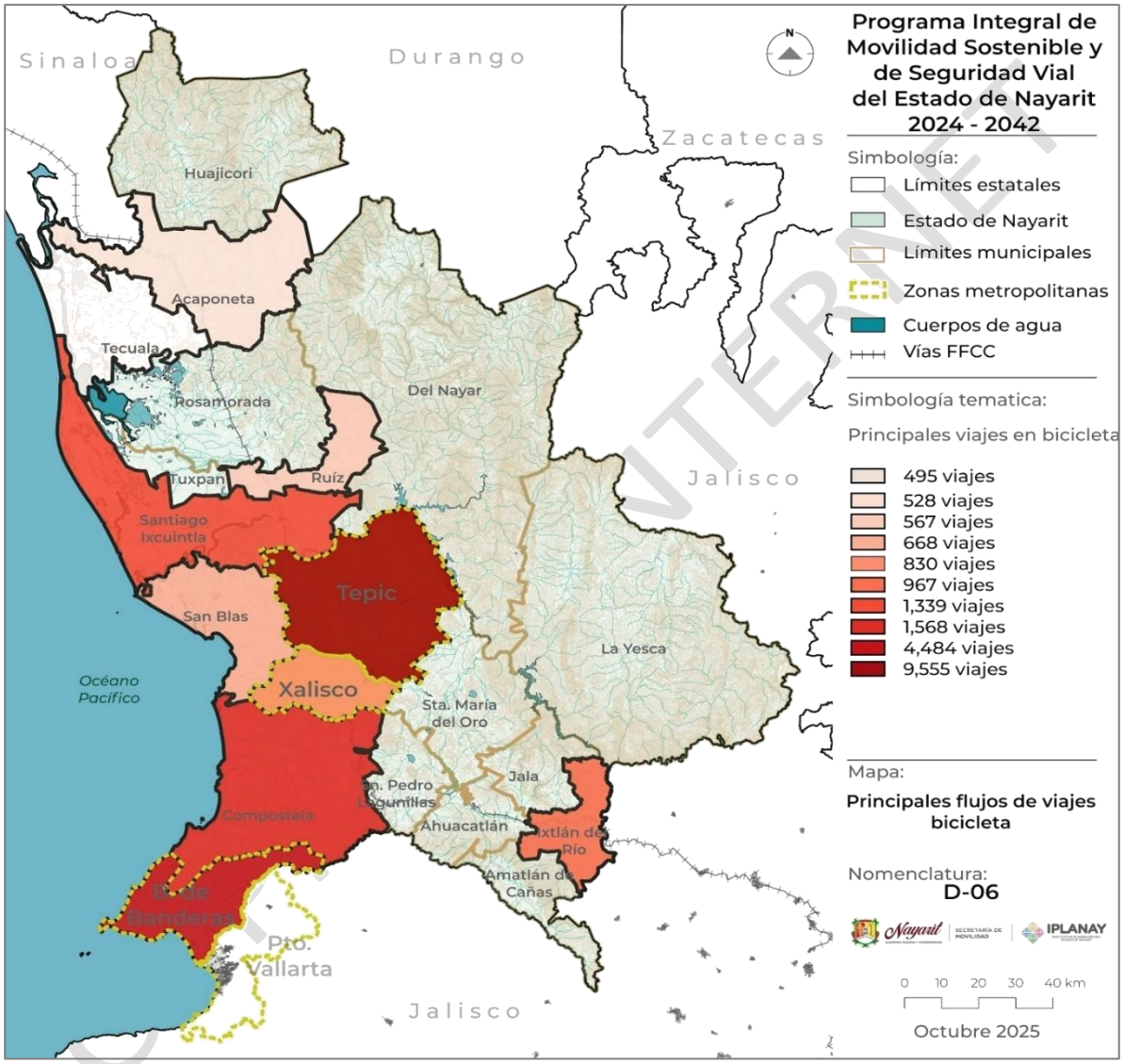
Fuente: CityFLOW, junio de 2024. Elaboración propia, 2025.

En términos de desempeño, la velocidad promedio de los viajes ciclistas se sitúa entre 16 y 17 km/h, lo que refleja desplazamientos ágiles en entornos urbanos o semiurbanos. La duración promedio de los trayectos oscila entre 7 y 10 minutos, con una distancia media recorrida de entre 1.8 y 2.7 kilómetros. Estos valores confirman que la bicicleta es utilizada principalmente para viajes cortos e intermedios, asociados a actividades cotidianas como el traslado al trabajo, centros educativos o espacios comerciales.

COPIA DE INTERNET

Los municipios con mayores distancias promedio son Tepic (2.73 km) y Bahía de Banderas (2.60 km), lo que podría asociarse a un mayor tamaño urbano y a la dispersión de los polos de atracción de viajes. Por su parte, municipios como Santiago Ixcuintla y Ruiz presentan recorridos más cortos, con distancias promedio de 1.8 kilómetros, lo que sugiere desplazamientos internos en zonas urbanas compactas.

Figura 14. Mapa de principales flujos de viajes en bicicleta (D-06).

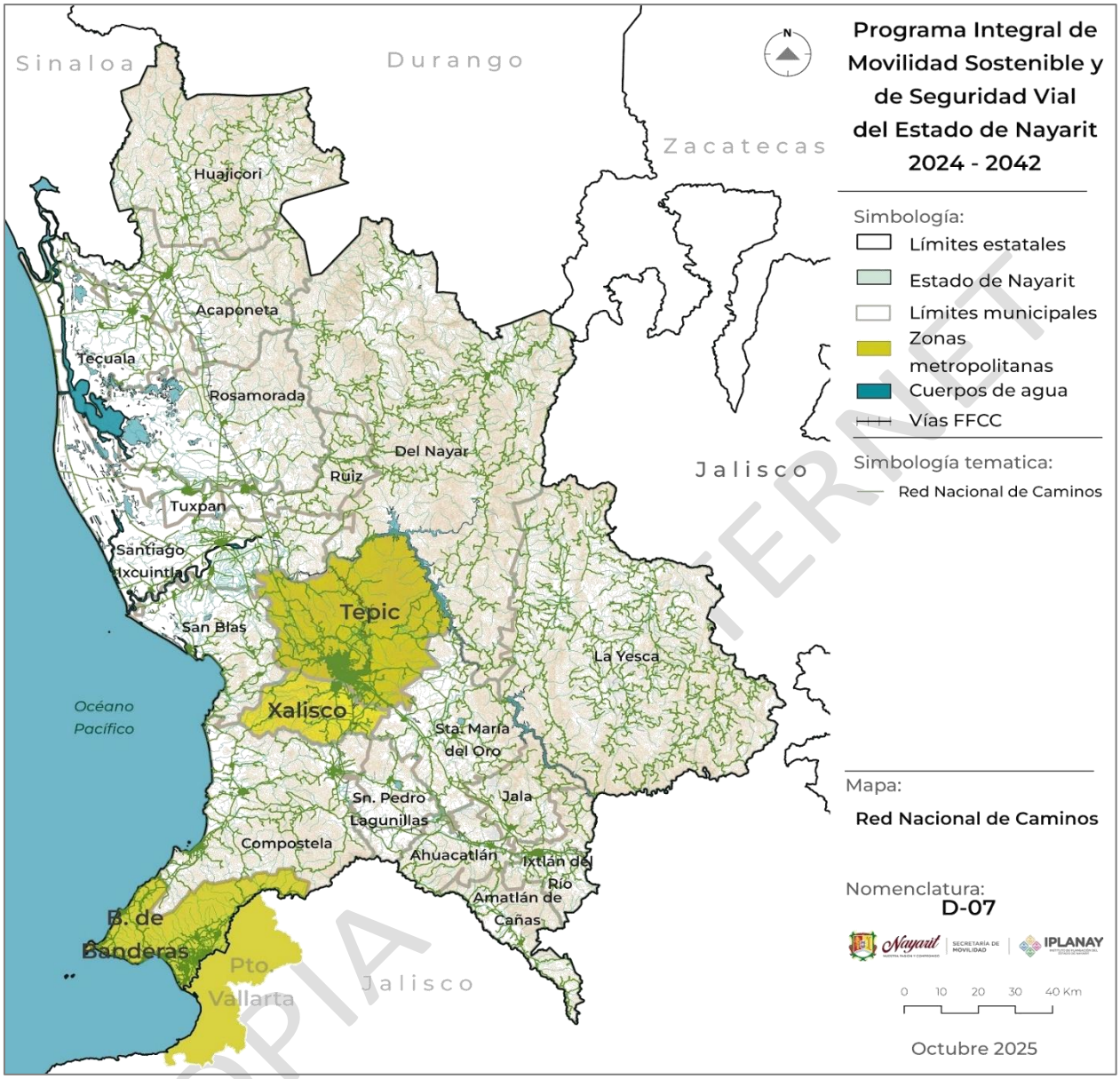


Fuente: CityFLOW, junio de 2024. Elaboración propia, 2025.

Infraestructura y equipamiento vial

La información del presente apartado será desarrollada con la información de la Red Nacional de Caminos (RNC), la cual es la representación cartográfica de la infraestructura vial del país. La RNC integra el total de la red pavimentada y la mayor parte de los caminos no pavimentados de México y las principales vialidades de las localidades urbanas y rurales. En Nayarit, al igual que en el país, es el conjunto de vías e infraestructura relacionada con la conectividad terrestre que da soporte a la estructura territorial y urbana de la entidad. La cual, en su totalidad, tiene una longitud de 15,729.06 km representando el 2% de la red nacional (ver Figura 15).

Figura 15. Mapa de Red de Caminos (D-07) del Estado de Nayarit.



Fuente: Red Nacional de Caminos, 2024. Elaboración propia, 2025.

Distribución de la red vial por municipio

La red vial del estado de Nayarit constituye la base estructural del sistema de movilidad y conecta los distintos centros de población, zonas productivas y polos turísticos del territorio. De acuerdo con la información recopilada por municipio, la longitud total de la red asciende a más de 15,000 kilómetros, distribuidos entre carreteras, caminos y calles bajo distintas modalidades de administración y presencia de peaje (ver Tabla 33).

COPIA INTERNET

Tabla 33. Distribución de la red vial por municipio

Municipio	Magnitud	Tipos principales			Peajes		Administración			
	Longitud	Carreteras	Caminos	Calles	Sin	Con	Federal	Estatal	Mpal.	Sin registro
Acaponeta	657.43	142.59	351.06	100.49	615.01	42.42	88.9	47.58	225.16	295.79
Ahuacatlán	336.83	144.85	133.04	48.16	274.09	62.74	85.74	59.11	56.4	135.58
Amatlán de Cañas	261.32	85.66	137.5	29.22	261.32	0	0	85.66	35.78	139.88
Bahía de Banderas	1254.55	189.79	275.79	509.84	1230.76	23.79	95.64	77.07	71.21	1010.63
Compostela	1218.56	346.17	488.03	280.05	1076.93	141.63	238.21	101.39	86	792.96
Del Nayar	2057.23	180.02	1105.72	33.17	2057.23	0	0.02	168.97	613.24	1275
Huajicori	822.42	17.72	589.43	32.15	822.42	0	0	17.72	274.83	529.87
Ixtlán del Río	425.55	66.83	234.42	105.87	382.29	43.26	63.57	3.25	66.05	292.68
Jala	374.32	85.23	205.63	53.68	314.53	59.79	59.78	22.7	111.16	180.68
La Yesca	2434.34	196.79	1858.63	21.31	2434.34	0	11.05	124.44	821.59	1477.26
Rosamorada	442.23	200.11	154.59	67.99	386	56.23	94.75	89.88	96.49	161.11
Ruiz	393.47	90.61	106.16	90.37	381.02	12.45	29.33	59.6	63.13	241.41
San Blas	499.61	146.59	200.56	129.03	475.65	23.96	127.68	72	103.36	196.57
San Pedro Lagunillas	251.65	161.76	46.67	30.81	137.19	114.46	114.91	24.09	43.06	69.59
Santa María del Oro	664.02	273.45	308.19	60.94	584.15	79.87	200.87	62.64	164.6	235.91
Santiago Ixcuintla	845.54	252.58	272.1	252.58	828.45	17.09	109.25	158.03	134.63	443.63
Tecuala	498.82	122.9	218.27	145.21	476.26	22.56	66.65	49.14	110.71	272.32
Tepic	2027.75	959.5	394.21	959.5	1917.23	110.52	257.31	100.53	210.93	1458.98
Tuxpan	211.98	41.3	32.6	123.88	211.98	0	7.2	34.1	6.66	164.02
Xalisco	533.05	94.45	204.87	187.66	513.25	19.8	50.22	36.21	140.59	306.03

Fuente: Red Nacional de Caminos, 2024. Elaboración propia, 2025.

El análisis de la composición vial evidencia que los caminos representan el componente predominante en la mayoría de los municipios, conformando entre 45% y 70% de la longitud total registrada en varios casos. Este comportamiento es particularmente notable en los municipios con mayor extensión territorial y topografía montañosa, como Del Nayar (1,243.26 km de caminos), La Yesca (1,858.63 km) y Huajicori (589.43 km), donde la red rural cumple una función esencial en la conectividad intercomunitaria.

Las carreteras presentan una distribución media por municipio de aproximadamente 160 km, con valores máximos en Bahía de Banderas (365.47 km), Compostela (346.17 km) y La Yesca (196.79 km), lo que refleja su papel como ejes de articulación regional y conexión con los principales corredores estatales y federales. Por su parte, las calles muestran un promedio de 110 km por municipio, con una concentración destacada en los entornos urbanos de Tepic (959.8 km), Bahía de Banderas (373.1 km) y Compostela (308.72 km), asociadas al desarrollo urbano y a la función local de la movilidad cotidiana.

La infraestructura con peaje representa una proporción minoritaria de la red vial estatal. Los municipios con mayor presencia de tramos de cuota son Compostela (141.63 km), San Pedro Lagunillas (114.46 km) y Tepic (110.52 km). En conjunto, los tramos con peaje no superan el 10% de la longitud total estatal, concentrándose en los corredores turísticos y logísticos vinculados al eje Tepic–Puerto Vallarta y a la autopista Guadalajara–Tepic. En contraparte, la mayoría de los municipios cuentan con redes sin peaje, lo cual favorece la accesibilidad general y la movilidad intermunicipal sin costos de tránsito.

COPIA DE INTERNET

Desde la perspectiva de la administración vial, la red se distribuye en cuatro categorías principales: federal, estatal, municipal y sin registro. Los datos reflejan que la red municipal concentra el mayor porcentaje de longitud, con presencia significativa en municipios como Del Nayar (613.24 km), La Yesca (821.59 km) y Huajicori (274.83 km), lo que indica una fuerte responsabilidad de los gobiernos locales en la gestión de caminos rurales y vías urbanas locales.

Finalmente, la categoría sin registro administrativo representa un componente relevante en varios municipios, particularmente La Yesca (1,477.26 km), Del Nayar (1,275 km) y Bahía de Banderas (1,010.63 km). Este comportamiento sugiere la necesidad de actualizar y consolidar los inventarios viales, a fin de garantizar una gestión integral del mantenimiento y la planeación futura del sistema vial estatal.

Clasificación por tipo de vía

La red está compuesta de carreteras, caminos de terracería, revestidos y brechas, calles, avenidas y vialidades en general en localidades urbanas y rurales, así como de elementos de transición vehicular como retornos, enlaces y glorietas. La red vial del estado de Nayarit cuenta con una longitud total aproximada de 15,729.06 kilómetros, conformada por distintos tipos de vías que responden a funciones urbanas, rurales y de conectividad regional. Esta infraestructura se compone tanto de caminos locales como de vialidades primarias y secundarias, que en conjunto permiten la movilidad de personas y mercancías en todo el territorio estatal.

Entre los tipos de vía con mayor extensión destacan los caminos, con 6,993.48 km, seguidos de las calles, con 3,244.07 km, y las carreteras, que alcanzan 3,030.66 km, lo que refleja la relevancia de la infraestructura interurbana y rural en la estructura territorial de Nayarit. Asimismo, las veredas suman 1,464.76 km, evidenciando la presencia de rutas de tránsito local y de conexión en comunidades rurales. Otros tipos de vialidades con menor participación, pero que complementan la red vial, son las avenidas (396.97 km), los bulevares (67.22 km), los enlaces (75.33 km) y las prolongaciones (66.42 km). También se incluyen infraestructuras menores o de servicio, como andadores (41.82 km), peatonales (23.28 km), calzadas, glorietas, circuitos y retornos, entre otros (ver Tabla 34).

Tabla 34. Clasificación de la red vial en Nayarit

Tipo de vía	Longitud (km)
Andador	41.82
Avenida	396.97
Boulevard	67.22
Calle	3,244.07
Callejon	6.77
Calzada	11.81
Caminos	6,993.48
Carreteras	3,030.66
Cerrada	7.45
Circuito	62.74

COPIA DE INTERNET

Tipo de vía	Longitud (km)
Continuación	2.17
Diagonal	0.09
Enlace	75.33
Glorieta	8.08
Peatonal	23.28
Privada	154.33
Prologanción	66.42
Rampa de frenado	1.05
Retorno	56.93
Retorno U	7.98
Vereda	1,464.76
Otros	5.63
Total	15,729.06

Fuente: Red Nacional de Caminos, 2024. Elaboración propia, 2025.

En conjunto, esta diversidad tipológica refleja la heterogeneidad del territorio nayarita, donde coexisten zonas urbanas consolidadas, corredores de conectividad regional y amplias áreas rurales. El análisis de esta estructura vial permite identificar los principales ejes de movilidad, los niveles de accesibilidad y las oportunidades de mejora en materia de conectividad, seguridad y jerarquización vial dentro del marco del PIMSSVEN.

Administración red vial de Nayarit

La red carretera de Nayarit se encuentra distribuida entre los distintos niveles de gobierno de la siguiente manera: la administración federal tiene a su cargo 1,483.82 kilómetros, integrados principalmente por carreteras troncales y ejes interestatales que conectan al estado con las entidades vecinas y conforman la columna vertebral del sistema de movilidad interregional. La administración estatal gestiona 1,341.83 kilómetros, correspondientes a carreteras secundarias y alimentadoras que vinculan a las cabeceras municipales y comunidades rurales con los principales corredores federales. Por su parte, la administración municipal comprende 3,279.38 kilómetros, conformados por vialidades urbanas y caminos rurales bajo su jurisdicción. Finalmente, se identifican 9,624.03 kilómetros de caminos sin registro de administración (s/r), los cuales representan más del 60% del total de la red vial estatal, lo que evidencia la necesidad de fortalecer los mecanismos de gestión, registro y mantenimiento (ver Tabla 35).

Tabla 35. Administración de la red vial del Estado de Nayarit.

Administración	Longitud (km)
Federal	1,483.82
Estatal	1,341.83
Municipal	3,279.38
s/r	9,624.03
Total	15,729.06

Fuente: Red Nacional de Caminos, 2024. Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

Red vial de administración federal

La red carretera federal del estado de Nayarit constituye el principal sistema de articulación territorial, al conectar los centros urbanos de mayor jerarquía con las regiones turísticas, productivas y portuarias del occidente mexicano. Su configuración responde a la presencia de corredores estratégicos de carácter interestatal y nacional, principalmente las carreteras MEX-015 y MEX-200, que comunican el interior del estado con las entidades vecinas de Jalisco, Sinaloa y Durango, además de facilitar el acceso hacia la Riviera Nayarit y el Pacífico mexicano (ver Figura 16). Los tramos principales de esta red son:

- El tramo Guadalajara–Tepic (cuota) de la carretera federal MEX-015D, el cual presenta la mayor longitud dentro del sistema estatal, con 167.61 km, operando bajo esquema de peaje y con velocidades máximas de 110 km/h. Y registra un Tránsito Diario Promedio Anual (TDPA) de 92,796 vehículos, lo cual lo consolida como el principal acceso carretero hacia el estado desde la zona metropolitana de Guadalajara.

- El tramo Tepic–Mazatlán (MEX-015), de 149.42 km, sin peaje, con velocidad máxima de 80 km/h y un TDPA de 228,131 vehículos, que representa el volumen de tránsito más alto en la red federal de Nayarit, lo que evidencia su papel como eje logístico y de transporte de mercancías entre los estados del occidente y norte del país.

- El tramo Tepic–Mazatlán (cuota), también de la MEX-015D, con 132.18 km y velocidad máxima de 100 km/h y un TDPA de 80,433 vehículos, el cual opera como vía de alta capacidad para tránsito de largo itinerario.

- El corredor Tepic–Puerto Vallarta (MEX-200), con 128.39 km y un TDPA de 38,424 vehículos, que cumple una función estratégica en la articulación entre la capital estatal y la franja turística costera.

- El tramo Jala–Puerto Vallarta (MEX-70D), con 108.66 km, también bajo régimen de cuota, presenta velocidades de 60 a 80 km/h y un TDPA de 9,148 vehículos. Este consolida la conexión entre la región sur del estado y el litoral jalisciense.

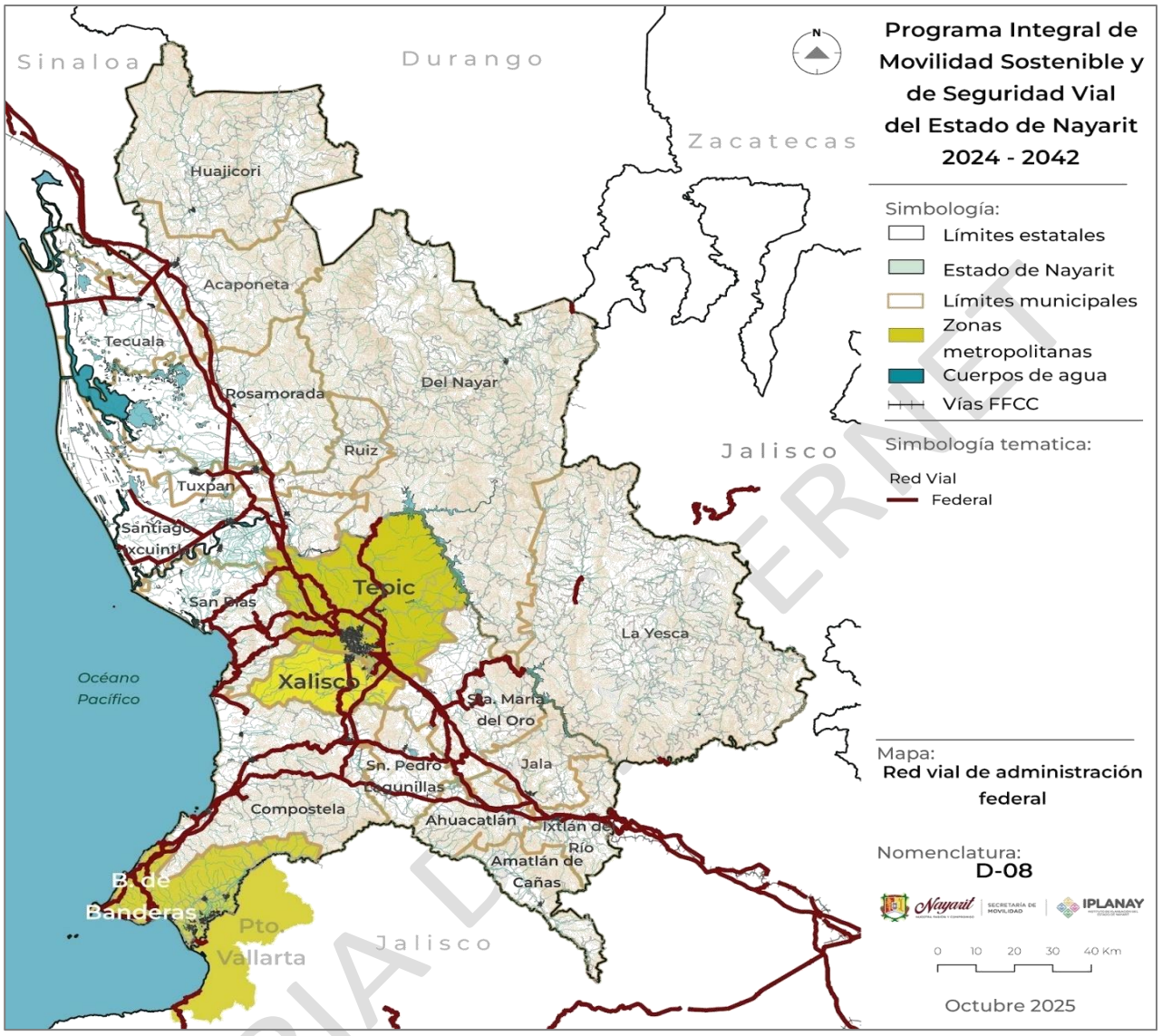
- Y, la carretera libre Guadalajara–Tepic (MEX-015), con 87.97 km, el cual, registra un tránsito elevado de 230,668 vehículos diarios para funcionar como alternativa complementaria al corredor de cuota.

Entre los tramos de conexión regional destacan Tepic–Ixtapan de la Concepción (66.66 km), Entronque y Ramal Santiago (43.68 km) e Ixcuintla–Playa los Corchos (43.68 km), todos pertenecientes a la MEX-015, con velocidades de 50 a 80 km/h y flujos de entre 26,000 y 34,000 vehículos diarios, que favorecen la accesibilidad hacia comunidades intermedias y destinos turísticos del litoral norte. Asimismo, el tramo Tepic–Presa Aguamilpa (43.26 km) presenta relevancia por su función de acceso a zonas de recreación y producción hidroeléctrica.

El Ramal a El Cajón (42.80 km) vincula la red troncal con la presa hidroeléctrica del mismo nombre, mientras que el Chapallila–Compostela (MEX-068D), con 34.87 km, y el Crucero de San Blas–San Blas (34.76 km) constituyen vías de conexión secundaria que fortalecen la comunicación interna y turística. Por su parte, el Libramiento Norte de Tepic (34.03 km) opera como infraestructura estratégica para la redistribución del tránsito y la reducción de carga vehicular dentro del área metropolitana.

COPIA DE INTERNET

Figura 16. Mapa de red vial de administración federal (D-08).



Fuente: Red Nacional de Caminos, 2024. Elaboración propia, 2025.

Otros tramos de carácter regional son Tepic–San Blas (MEX-D, 30.86 km), Santa Cruz–San Blas (19.08 km), Ramal Sayulita–Higuera Blanca (16.39 km) y Ramal a la Laguna de Santa María del Oro (14.82 km), los cuales presentan velocidades promedio de 50 a 80 km/h y Tránsito Diario Promedio Anual (TDPA), que oscilan entre 11,000 y 20,000 vehículos. Estos destacan por su papel en el acceso a zonas turísticas y rurales con creciente dinamismo económico.

Finalmente, se identifican los tramos de corta longitud, pero alta funcionalidad metropolitana y logística, tales como Ramal al Aeropuerto Tepic–Riviera Nayarit (4.59 km), Tepic–Francisco I. Madero (4.79 km) y Peñitas–Tuxpan (5.43 km), con velocidades de 60 a 80 km/h y TDPA que van de 4,900 a 138,000 vehículos, configurando un sistema complementario de accesos que fortalecen la conectividad del estado (ver Tabla 36).

Tabla 36. Red vial de administración federal en Nayarit.

Nombre	Ruta	Longitud	Peaje	Velocidades máximas permitidas	TDPA (Tránsito diario promedio anual)
Guadalajara-Tepic (Cuota)	MEX-015D	167.61	Si	110	92,796
Tepic - Mazatlán	MEX-015	149.42	No	80	228,131
Tepic - Mazatlán (Cuota)	MEX-015-D	132.18	Si	100	80,433
Tepic - Puerto Vallarta	MEX-200	128.39	No	80	384,024
Jala-Puerto Vallarta	MEX-70D	108.66	Si	60-100	9,148
Guadalajara-Tepic	MEX-015	87.97	No	60-80	230,680
Tepic - Ixtapa de la Concepción	MEX-015	66.66	No	50-80	26,625
Entronque y Ramal Santiago Ixcuintla - Playa los Corchos	MEX-015	43.68	No	70	33,912
Tepic - Presa Aguamilpa	MEX-015	43.26	No	80	36,892
Ramal a El Cajón		42.80	No	80	s/r
Chapalilla - Compostela	MEX-068D	34.87	Si	100	30,253
Crucero de San Blas - San Blas	MEX-015	34.76	No	60	10,962
Libramiento de Tepic	MEX-015D	34.03	Si	110	10,922
Ent. Acaponeta - El Novillero	MEX-015	33.17	No	60	19,017
Ent. Santiago Ixcuintla - Playa los Corchos	MEX-015	32.59	No	70	33,912
Tepic - San Blas	MEX-D	30.86	Si	110	8,937
Santa Cruz - San Blas	MEX-015	19.08	No	60	20,457
Ramal Sayulita - Higuera Blanca	MEX-200	16.39	No	60	s/r
Ramal a la Laguna de Santa María del Oro	MEX-015	14.82	No	50 a 80	11,091
Ramal a Mecatán	MEX-015	12.18	No	60	1,144
Ramal a Tequepexpan	MEX-015D	9.26	No	40-80	3,750
Ramal a Punta Mita	MEX-200	6.09	No	60	27,891
Sub - Ramal a Pajaritos	MEX-015	6.05	No	50	s/r
Peñitas - Tuxpan	MEX-015	5.43	No	60	14,445
Tepic - Francisco I. Madero	MEX-015	4.79	No	80	13,861
Ramal al Aeropuerto Tepic-Riviera Nayarit	MEX-015	4.59	No	60	49,73

Fuente: Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, 2023. Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

Red vial de administración estatal

Las principales vías estatales presentan longitudes variables que van desde menos de 5 kilómetros hasta más de 160 kilómetros, como se muestra en la Figura 17 y las Tablas 37 a y b, como es el caso del tramo Ruiz–Zacatecas, uno de los de mayor extensión dentro de la red. En términos de velocidad máxima permitida, los límites oscilan principalmente entre 50 y 80 km/h, de acuerdo con las características geométricas, el tipo de entorno (urbano o rural) y la función que cumple cada corredor.

Entre las rutas más relevantes bajo jurisdicción estatal se encuentran las carreteras NAY-013 y NAY-078, así como diversos ramales y subramales que conectan localidades rurales con los principales centros de población. Estas rutas desempeñan un papel clave en la integración territorial, particularmente en regiones con alta dispersión poblacional y limitada accesibilidad.

Tabla 37a. Red vial de administración estatal en Nayarit.

Nombre	Ruta	Longitud	Velocidades máximas permitidas	TDPA (Tránsito diario promedio anual)
Ruiz - Zacatecas		163.67	60	
Mesa del Tirador - Puente Camotlán Mesa de Tortugas - Huajimic		43.72	60	
Amatlán de Cañas - Ahuacatlán		29.55	50-80	
Santa Cruz de las Haciendas		27.56	60	
El Carrizo - La Batanga	NAY-078	22.63	60	9,959
Libramiento Tepic	MEX-015	20.96	50-70	95,938
Ramal Unión de Corrientes - Santa Cruz		18.13	60	
Ramal Villa Hidalgo - El Limón		17.61	60	
Rosablanca - Los Aguajes - Jomulco - Jala		17.01	60	
Ramal a Milpas Viejas		16.95	50-60	2,211
Ramal Cumbres de Huicicila		15.98	60	
Navarrete - Sauta	NAY-013	15.41	60	3,974
Ramal Acaponeta - Huajicori		15.05	60	
Sub - Ramal San Blas - Guadalupe Victoria		14.98	50	
Ramal a Punta Mita	MEX-200	14.92	50	27,891
Ramal a San Rafael		14.44	80	
Uzeta - Amatlán de Cañas - Límites Estados (Nayarit - Jalisco)		13.70	80	
Ramal Paso Real del Bejuco - Santa Fe		12.84	60	
Sub - Ramal el Limón - El Macho		12.70	50	
Sub - Ramal el Limón - El Macho		12.70	50	
Ramal a Ixtapa de la Concepción		12.49	50-60	8,348
Ramal a El Colomo		12.42	40-80	36,885
Ramal a Villa Hidalgo		12.32	60	10,200

Fuente: Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, 2023; Red Nacional de Caminos, 2024. Elaboración propia, 2025.

Tabla 37b. Red vial de administración estatal en Nayarit.

Nombre	Ruta	Longitud	Velocidades máximas permitidas	TDPA (Tránsito diario promedio anual)
Sub - Ramal San José de Mojarras - San Luis de Lozada - Camichín de Jauja		11.74	80	
Ramal Rosamorada - San Juan Bautista		11.48	60	
Ramal Chilapa - Colonia 18 de marzo		9.54	60	
Sub - Ramal a Tepuzhuacán		8.92	50-80	

COPIA DE INTERNET

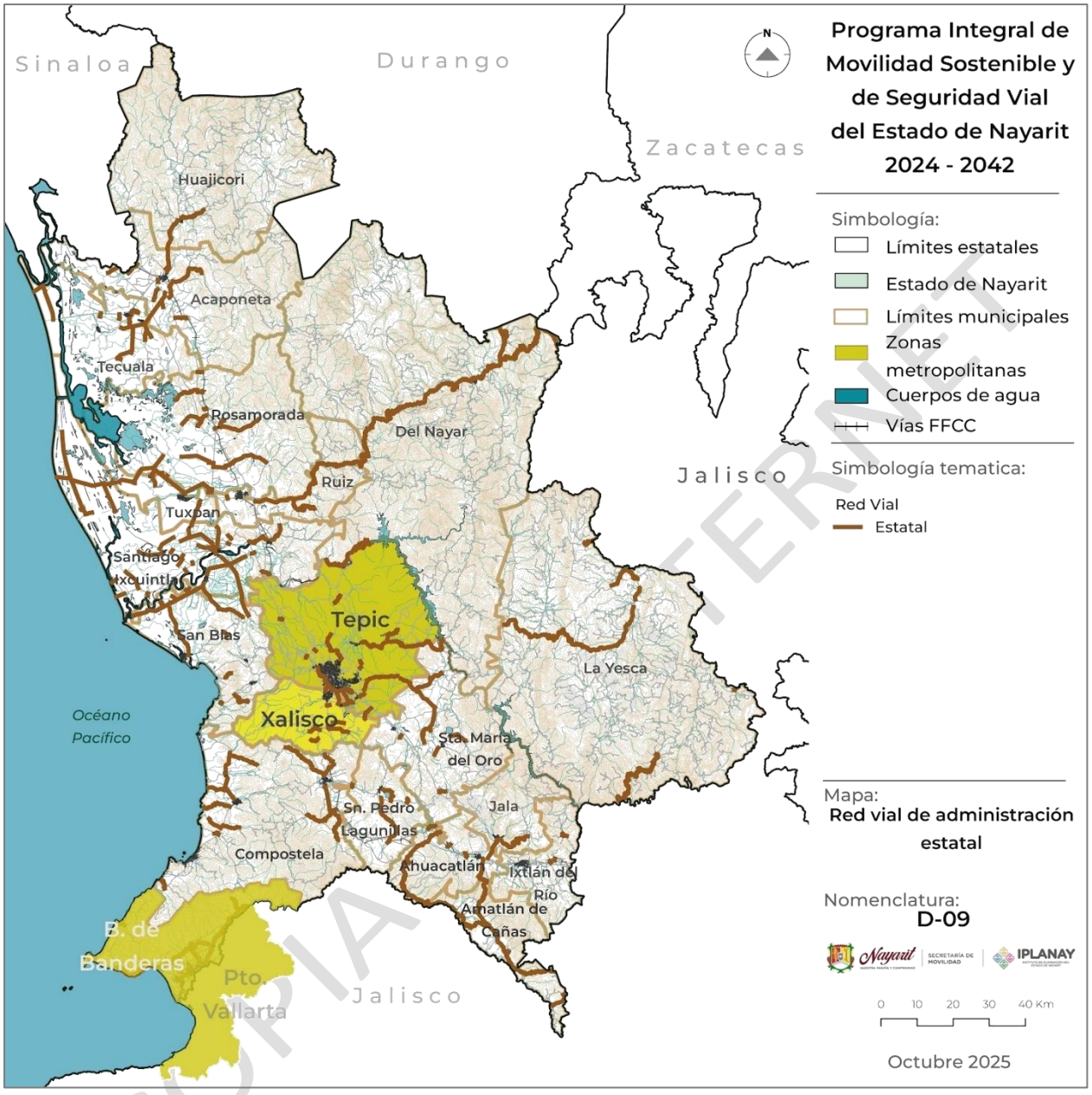
Nombre	Ruta	Longitud	Velocidades máximas permitidas	TDPA (Tránsito diario promedio anual)
Tecuitata - El Cora		8.78	60	
Ramal a Llano del Tigre		8.22	60	
Ramal a Chacala		8.19	60	
Ixtapa - Coastecomatillo		7.95	60	
Ramal a Pescadero		7.76	60	
Sub - Ramal San José de Mojarras - Colonia Moderna		7.37	80	
Tepic - Presa Aguamilpa	MEX-015	7.32	80	2,021
Sub - Ramal a Coamiles		7.24	50	
Ramal a Mazatán		6.96	80	
Ramal a la Curva		6.37	80	
Sub - Ramal a el Limón		6.04	80	
Ramal a Estación Yago		6.03	60	2,325
Sub - Ramal San José de Mojarras - San Luis de Lozada		6.01	80	
Sub - Ramal a el Toro Mocho		5.94	50	
Ramal a San Pedro Lagunillas No. 1		5.90	50	
Acceso a Aguamilpa		5.88	60	
Tepic - Puerto Vallarta	MEX-200	5.76	50	
Sub - Ramal Cerro Blanco - San José de Mojarras		5.70	80	
Sub - Ramal Cofradía de Acuitapilco		5.58	50	
Ramal a San Dieguito de Abajo		5.43	60	
Jala - E.C. Federal 15		5.10	70	
Ramal a Puerta de Platanares		4.23	60	
Libramiento Xalisco		3.81	60	

Fuente: Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, 2023; Red Nacional de Caminos, 2024. Elaboración propia, 2025.

El análisis del Tránsito Diario Promedio Anual (TDPA), permite identificar diferencias significativas en los niveles de uso de las carreteras estatales. Algunos corredores registran valores superiores a los 35,000 vehículos diarios, principalmente aquellos con conexión directa a zonas urbanas y turísticas como Tepic y Bahía de Banderas, mientras que otros tramos rurales presentan flujos menores a los 2,500 vehículos diarios, lo que refleja su función local. La red estatal combina carreteras con condiciones heterogéneas en cuanto a capacidad, tipo de superficie y nivel de mantenimiento. No obstante, su papel es esencial para garantizar la conectividad intermunicipal y la accesibilidad a servicios, centros educativos, de salud y actividades económicas.

COPIA DE INTERNET

Figura 17. Mapa de red vial de administración estatal (D-09).



Fuente: Red Nacional de Caminos, 2024. Elaboración propia, 2025.

Desde una perspectiva técnica, la velocidad promedio de operación en los tramos estatales guarda relación directa con la topografía y el uso del suelo circundante. Las zonas serranas del norte y sur del estado presentan límites de velocidad menores (entre 50 y 60 km/h) debido a las condiciones orográficas y el diseño geométrico de la vía, mientras que en los valles y áreas costeras se alcanzan velocidades permitidas de hasta 80 km/h. Esta variabilidad evidencia la necesidad de adoptar estrategias diferenciadas de mantenimiento y señalización, así como de reforzar la seguridad vial en tramos con pendientes, curvas cerradas o cruces poblacionales, con el fin de optimizar la operación de la red y reducir los riesgos asociados a la movilidad intermunicipal.

Redes de administración municipal

La red vial de administración municipal en el Estado de Nayarit está conformada por los caminos y carreteras que se encuentran bajo la gestión directa de los gobiernos municipales y que cumplen funciones de conectividad local entre localidades rurales, zonas productivas y centros de población. Cabe señalar que el presente análisis excluye las vías urbanas, como calles y avenidas dentro de los centros de población.

De acuerdo con el inventario vial estatal, la red de administración municipal cuenta con una longitud total de 3,279.37 kilómetros, integrada principalmente por caminos (3,175.05 km) y en menor proporción por carreteras (104.32 km), como se muestra en la Tabla 38 y la Figura 18.

Los caminos municipales representan aproximadamente el 97% de la red y constituyen la infraestructura básica de acceso en los ámbitos rurales. En su mayoría, son vías de bajo volumen de tránsito, con características geométricas y estructurales limitadas y con predominio de superficies revestidas o sin pavimentar. Estas condiciones influyen directamente en los niveles de servicio y en la capacidad de conectividad territorial, especialmente durante temporadas de lluvia o en zonas con relieve accidentado.

Por otro lado, las carreteras municipales, aunque representan una proporción reducida de la red total, cumplen una función estratégica al vincular centros de población dentro del mismo municipio o servir como vías de enlace secundario hacia la red estatal. En conjunto, la red vial de administración municipal constituye un elemento fundamental en la estructura de movilidad territorial de Nayarit, al garantizar la accesibilidad de las comunidades rurales y productivas hacia los corredores estatales y federales.

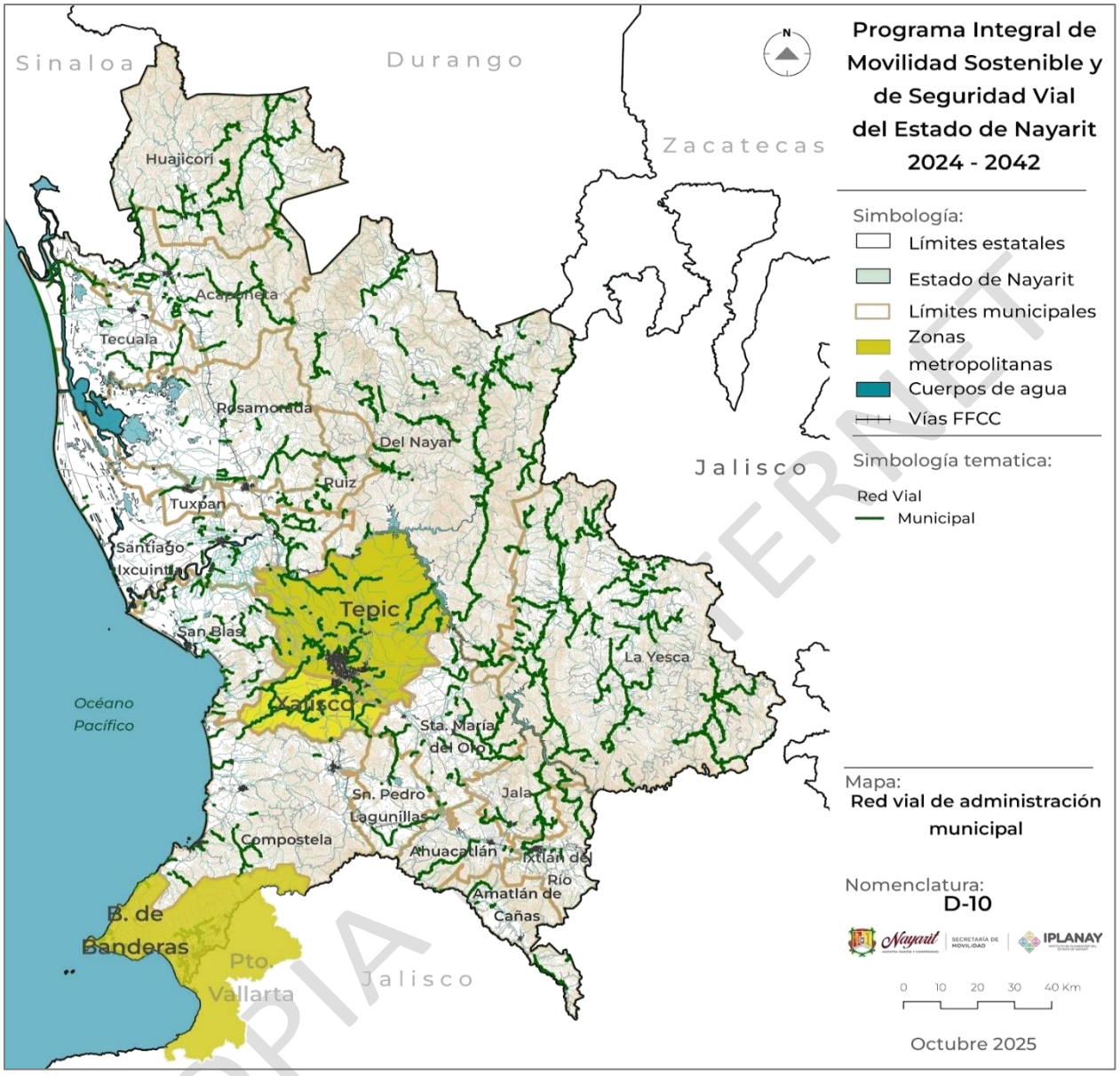
Tabla 38. Red vial de administración municipal

Tipo	Km
Camino	3,175.05
Carretera	104.32
Total	3,279.37

Fuente: Red Nacional de Caminos, 2024. Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

Figura 18. Mapa de red vial de administración municipal (D-10).



Fuente: Red Nacional de Caminos, 2024. Elaboración propia, 2025.

Red vial local (zonas urbanas y rurales)

Para este programa, se determinan como redes viales locales las vías urbanas, como calles, avenidas, andadores, peatonales, bulevares, callejones, calzadas y demás infraestructura vial dentro de los centros de población del estado como zonas urbanas y rurales. Dicha infraestructura dota de conectividad y accesibilidad a las viviendas y equipamientos de las localidades hacia el resto de la red vial en sus diferentes escalas. En Nayarit, la red vial local tiene una extensión total de 3,887.16 km, configurada por diferentes tipos de secciones y trazos que responden a criterios de diseño, capacidad y funcionalidad urbana (ver Tabla 39).

Tabla 39. Clasificación de la red vial local en Nayarit.

Tipo de vialidad	Longitud (km)
Por tipo	
Andador	41.82
Avenida	396.97
Boulevard	67.22
Calle	3,244.07
Callejon	6.76
Calzada	11.81
Cerrada	7.45
Circuito	62.74
Glorieta	8.08
Peatonal	23.28
Por circulación	
Un sentido	633.72
Dos sentidos	3,223.39
Bloqueados	30.04
Por velocidad (km/h)	
5	30.04
10	62.74
20	14.53
30	3,238.91
40	104.8
50	436.11

Fuente: Red Nacional de Caminos, 2024. Elaboración propia, 2025.

El análisis por tipo de vía evidencia una predominancia de las calles locales, con una longitud de 3,244.07 km, las cuales concentran la mayor parte del tránsito de acceso y maniobra dentro de las zonas urbanas. Estas vialidades presentan secciones reducidas y velocidades de operación bajas, priorizan la conectividad fina entre predios y el tránsito de primer orden. Las avenidas, con 396.97 km, constituyen los ejes de mayor capacidad dentro de la red local, estas funcionan como corredores de enlace barrial o como alimentadoras hacia la red primaria. Los bulevares (67.22 km) y circuitos (62.74 km) presentan características geométricas más amplias, con mejores radios de curvatura y control de accesos, lo que les permite soportar mayores volúmenes vehiculares.

En contraste, los andadores (41.82 km) y vialidades peatonales (23.28 km) representan infraestructura exclusiva o compartida con usuarios no motorizados, elemento fundamental para la consolidación de entornos urbanos seguros y con enfoque de movilidad sustentable. Las calzadas (11.81 km), glorietas (8.08 km), cerradas (7.45 km) y callejones (6.76 km) completan la red como elementos de carácter complementario o de tránsito restringido, asociados principalmente a desarrollos residenciales o espacios de baja intensidad vehicular.

En términos de condición de circulación, se identifica una clara prevalencia de las vialidades de doble sentido, con 3,223.39 km, que representan el 82% de la red. Este predominio responde a la estructura urbana de los municipios nayaritas, donde los flujos vehiculares son de baja a media intensidad y la operación bidireccional resulta más eficiente para la conectividad interna. Las vías de un solo sentido suman 633.72 km, concentradas principalmente en los centros urbanos consolidados, donde se busca optimizar la capacidad de operación, mejorar la seguridad vial y reducir los conflictos de cruce. Adicionalmente, se

COPIA DE INTERNET

contabilizan 30.04 km de vialidades bloqueadas o sin continuidad funcional, asociadas a desarrollos incompletos o tramos con obstrucciones físicas que limitan su operación efectiva.

El análisis por velocidad reglamentaria muestra una estructura predominantemente de baja velocidad, con 3,238.91 km de vías clasificadas a 30 km/h, que representan la velocidad típica de diseño para vialidades locales urbanas, orientadas a la convivencia y la seguridad peatonal. Las vías con velocidad de 50 km/h alcanzan 436.11 km, vinculadas generalmente a avenidas o bulevares con características geométricas superiores y función de enlace. A su vez, se registran 104.8 km de vías con velocidad de 40 km/h, y tramos de 14.53 km a 20 km/h, que corresponden a zonas de tránsito calmado o con alta densidad peatonal. Finalmente, los segmentos de 10 km/h (62.74 km) y 5 km/h (30.04 km) se asocian a áreas peatonales, andadores y calles compartidas con prioridad peatonal.

Oferta de infraestructura para la movilidad no motorizada

Infraestructura peatonal

La infraestructura peatonal constituye un elemento esencial dentro del sistema de movilidad urbana y rural, al garantizar condiciones adecuadas de accesibilidad, seguridad y confort para el tránsito de las personas. En el Estado de Nayarit, el análisis de la disponibilidad de banquetas, rampas y pasos peatonales refleja una distribución desigual entre los distintos municipios, evidenciando brechas significativas en la dotación de infraestructura básica para la movilidad no motorizada (ver Tabla 40).

En términos generales, la disponibilidad promedio de banquetas en el estado alcanza alrededor del 41.6%, lo que indica que menos de la mitad de las vialidades cuentan con condiciones mínimas o adecuadas para el tránsito peatonal. Los municipios como Xalisco (73.72%), Ahuacatlán (59.38%) y Bahía de Banderas (53.77%) presentan los niveles más altos de cobertura, asociados principalmente a sus características urbanas consolidadas y mayor densidad poblacional. En contraste, municipios con predominancia rural como Del Nayar (8.83%), Huajicori (16.00%) y La Yesca (15.42%) presentan una cobertura mínima, lo que se traduce en una movilidad peatonal condicionada por la falta de infraestructura segura y continua.

Respecto a la disponibilidad de rampas para personas con discapacidad, el promedio estatal es considerablemente bajo, con un valor medio de 10.8%, lo que denota una carencia generalizada de infraestructura accesible e incluyente. Los municipios con mejor desempeño relativo son Bahía de Banderas (22.01%), Xalisco (20.55%) y Tuxpan (14.29%), mientras que una gran cantidad de municipios, como La Yesca (0.00%), Rosamorada (0.75%) y Del Nayar (1.42%), prácticamente carecen de este tipo de infraestructura.

Por último, en cuanto a la disponibilidad de pasos peatonales, los valores son aún más bajos, con un promedio estatal aproximado de 8.7%, lo que evidencia una falta generalizada de dispositivos que garanticen el cruce seguro de los peatones. Los municipios de Amatlán de Cañas (94.43%), Tuxpan (9.81%) y Bahía de Banderas (6.39%) muestran las coberturas más representativas, aunque la mayoría de las demarcaciones se sitúan por debajo del 5%.

COPIA DE INTERNET

Tabla 40. Disponibilidad de infraestructura peatonal en entornos urbanos de Nayarit.

Municipio	Banqueta	Rampa	Paso peatonal
	Disponibilidad (%)	Disponibilidad (%)	Disponibilidad (%)
Acaponeta	44.72	13.19	7.12
Ahuacatlán	59.38	7.90	8.92
Amatlán de Cañas	34.14	2.60	94.43
Bahía de Banderas	53.77	22.01	6.39
Compostela	46.63	5.42	16.06
Del Nayar	8.83	1.47	0.00
Huajicori	16.00	8.53	4.91
Ixtlán del Río	57.76	4.96	8.87
Jala	53.65	1.18	0.66
La Yesca	15.42	0.00	0.00
Rosamorada	25.47	6.75	3.40
Ruiz	21.91	13.85	7.00
San Blas	24.81	2.52	29.10
San Pedro Lagunillas	40.03	12.48	20.40
Santa María del Oro	25.26	0.48	16.04
Santiago Ixcuintla	40.46	7.74	8.92
Tecuala	42.82	6.83	3.03
Tepic	65.68	12.34	12.65
Tuxpan	40.32	14.69	9.81
Xalisco	73.72	20.55	7.76

Fuente: Características de las localidades y el entorno urbano del Censo de Población y Vivienda de INEGI 2020. Elaboración propia, 2025.

Infraestructura ciclista

La infraestructura ciclista en el Estado de Nayarit presenta una disponibilidad limitada y con una distribución desigual entre los municipios, reflejando un bajo nivel de integración del sistema de movilidad no motorizada en la mayoría de los territorios municipales. Los indicadores de disponibilidad se evaluaron para tres componentes: ciclovías, ciclocarriles y aparcamiento para bicicletas, expresados en porcentaje respecto al total de la infraestructura vial del municipio (ver Tabla 41).

En términos generales, se observa que la disponibilidad de ciclovías es reducida, con valores que en la mayoría de los municipios no superan el 0.10%. Destacan Tepic (0.37%), Compostela e Ixtlán del Río (0.14%) y en menor medida Bahía de Banderas (0.09%) como los municipios que cuentan con mayor proporción de este tipo de infraestructura. En contraste, municipios como Amatlán de Cañas, Del Nayar, La Yesca, San Blas y San Pedro Lagunillas no presentan registros de ciclovías, lo que evidencia una carencia total de infraestructura exclusiva para bicicletas. Respecto a los ciclocarriles, la tendencia es similar, con valores equivalentes a los de las ciclovías. Los municipios de Tepic (0.37%), Ixtlán del Río (0.14%) y Compostela (0.03%) muestran los niveles más altos de disponibilidad, mientras que gran parte del resto del estado mantiene porcentajes nulos o inferiores al 0.10%, lo que confirma la baja integración de vías compartidas con prioridad ciclista.

En cuanto a la disponibilidad de aparcamiento para bicicletas, el indicador muestra una mayor presencia en algunos municipios, aunque sigue siendo incipiente. Amatlán de Cañas (0.85%), Compostela (0.33%), Del Nayar (0.12%) y Tepic (0.81%) presentan los valores más altos, lo que refleja ciertos esfuerzos por complementar la infraestructura con equipamiento

COPIA DE INTERNET

de soporte, especialmente en zonas urbanas o con presencia de actividades administrativas y educativas.

Tabla 41. Disponibilidad de infraestructura ciclista en entornos urbanos de Nayarit.

Municipio	Ciclovía	Ciclocarril	Aparcamiento bicicletas
	Disponibilidad (%)	Disponibilidad (%)	Disponibilidad (%)
Acaponeta	0.09	0.09	0.26
Ahuacatlán	0.00	0.00	1.01
Amatlán de Cañas	0.00	0.00	0.85
Bahía de Banderas	0.99	0.06	0.27
Compostela	0.14	0.03	0.33
Del Nayar	0.00	0.00	0.12
Huajicori	0.00	0.00	0.23
Ixtlán del Río	0.14	0.14	0.24
Jala	0.00	0.00	0.00
La Yesca	0.00	0.00	0.00
Rosamorada	0.06	0.00	0.25
Ruiz	0.62	0.00	0.05
San Blas	0.00	0.00	0.19
San Pedro Lagunillas	0.00	0.00	0.00
Santa María del Oro	0.00	0.00	0.07
Santiago Ixcuintla	0.02	0.00	0.07
Tecuala	0.00	0.00	0.03
Tepic	0.37	0.20	0.18
Tuxpan	0.00	0.00	0.13
Xalisco	0.07	0.07	0.07

Fuente: Características de las localidades y el entorno urbano del Censo de Población y Vivienda de INEGI 2020. Elaboración propia, 2025.

Caracterización del parque vehicular

El parque vehicular del Estado de Nayarit presenta un crecimiento constante en el periodo comprendido entre 2021 y 2024, lo que evidencia un aumento sostenido en la motorización y en la demanda de infraestructura vial. En 2021 se contabilizaron 519,899 vehículos, cifra que ascendió a 542,623 en 2022, a 556,713 en 2023 y a 578,284 unidades en 2024. Este comportamiento representa un incremento total del 11.2% en cuatro años y un crecimiento promedio anual de 3.6%. Los automóviles particulares constituyen el segmento predominante del parque vehicular. En 2021 se registraron 261,497 unidades, aumentó a 271,845 en 2022, a 274,924 en 2023 y a 284,755 en 2024; el equivalente a un crecimiento total del 8.9% en el periodo. Las tasas anuales registras son del 3.97% en 2022, 1.13% en 2023 y 3.57% en 2024.

Por su parte, el parque de camiones de pasajeros muestra una tendencia estable con ligeras fluctuaciones. En 2021 se contaban 1,994 unidades, cifra que apenas aumentó a 2,000 en 2022, disminuyó a 1,888 en 2023 y volvió a incrementar a 1,954 en 2024. En conjunto, este tipo de vehículos presenta una ligera reducción de 2% durante el periodo. En el caso de los camiones y camionetas de carga, el número de unidades pasó de 181,639 en 2021 a 187,523 en 2022, 191,223 en 2023 y 193,567 en 2024, lo que equivale a un incremento acumulado del 6.6%. Finalmente, las motocicletas son el segmento con el crecimiento más acelerado del parque vehicular estatal. En 2021 se registraron 74,769 unidades, incrementándose a 81,255 en 2022, 88,678 en 2023 y 98,008 en 2024. El aumento total en el periodo es de 31.1%, con tasas anuales de 8.7%, 9.1% y 10.5% respectivamente (ver Tabla 42).

COPIA DE INTERNET

Tabla 42. Caracterización del parque vehicular en Nayarit.

Tipo	2021	2022	2023	2024
Automóviles	261,497	271,845	274,924	284,755
Camiones de pasajeros	1,994	2,000	1,888	1,954
Camiones y camionetas de carga	181,639	187 523	191,223	193,567
Motocicletas	74,769	81,255	88,678	98,008
Total	519,899	542,623	556,713	578,284

Fuente: Registro de vehículos automotores de INEGI, 2024. Elaboración propia, 2025.

Siniestralidad vial

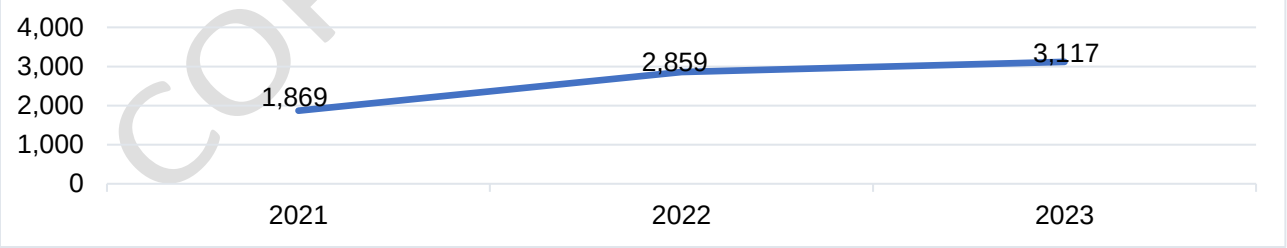
El presente análisis parte de tres fuentes de información; la primera, es la que corresponde a las estadísticas del Informe sobre la situación de la seguridad vial en México por parte del Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, la segunda al informe Estadística de siniestros de tránsito año 2023, en la red federal dentro del estado de Nayarit de la Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes y el Instituto Mexicano del Transporte y por última a los registros de accidentes de tránsito registrados por los gobiernos municipales en el INEGI.

Evolución histórica de los siniestros viales

El análisis de los siniestros viales registrados en el estado de Nayarit durante el periodo 2021–2023 muestra una tendencia al incremento. En el año 2021 se reportaron 1,869 siniestros, mientras que para 2023 la cifra ascendió a 3,117, lo que representa un crecimiento promedio anual del 29.1%.

Durante 2022 se observó el incremento más pronunciado, con un aumento superior al 150% respecto al año previo, alcanzando 2,859 incidentes. En 2023 la cifra continuó al alza con 3,117 registros, lo que sugiere una persistencia de factores de riesgo asociados principalmente a la movilidad motorizada y a la concentración de la actividad urbana en los principales municipios del estado (ver Figura 19).

Figura 19. Evolución histórica de los siniestros viales hasta 2023 en Nayarit.



Fuente: Bases de mortalidad de INEGI, 2018-2023; Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, 2023. Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

Distribución de siniestros por tipo y causa

Durante el año 2024, en el Estado de Nayarit se registró una diversidad de siniestros viales que reflejan la multiplicidad de factores de riesgo presentes en la red vial estatal (ver Tabla 43). Los registros muestran que la colisión con motociclista y la colisión entre vehículos concentraron la mayor proporción de los incidentes, con 847 y 824 casos respectivamente, lo que evidencia la alta exposición al riesgo de los usuarios de motocicleta y del transporte motorizado en general.

En segundo término, destacan los siniestros por colisión con objeto fijo (270 casos), salida del camino (263 casos) y volcadura (228 casos), tipos de eventos que suelen estar asociados a exceso de velocidad, condiciones deficientes de la vía, o pérdida de control del vehículo. Estos tipos de siniestros tienden a ocurrir con mayor frecuencia en tramos carreteros y vialidades interurbanas donde se desarrollan mayores velocidades. Por otro lado, los incidentes que involucraron peatones (92 casos) y ciclistas (39 casos) representan una fracción menor en términos absolutos, pero de alta relevancia en materia de seguridad vial, dado el nivel de vulnerabilidad de estos usuarios. Asimismo, se registraron 55 colisiones con animales, 40 caídas de pasajeros, y eventos de menor frecuencia como incendios vehiculares (4 casos) y colisiones con ferrocarril (2 casos).

Tabla 43. Siniestros viales por tipo en Nayarit en al año 2024.

Colisión con vehículo	824
Colisión con peatón	92
Colisión con animal	55
Colisión con objeto fijo	270
Volcadura	228
Caída de pasajero	40
Salida del camino	263
Incendio	4
Colisión con ferrocarril	2
Colisión con motociclista	847
Colisión con ciclista	39
Otros accidentes	17
Total	2,681

Fuente: Accidentes de tránsito del INEGI, 2024. Elaboración propia, 2025.

En cuanto al análisis de las causas, durante el año 2024 la principal está asociada al factor humano, específicamente al conductor, quien concentra la gran mayoría de los eventos registrados con un total de 2,437 incidentes. En un nivel mucho menor de incidencia, los siniestros ocasionados por peatones o pasajeros suman 44 casos, mientras que aquellos vinculados a la falla del vehículo registran 85 eventos, lo que sugiere una menor pero significativa participación de los aspectos mecánicos y de mantenimiento en la generación de accidentes. Por su parte, los siniestros atribuibles a la mala condición del camino ascienden a 74. Finalmente, se identifican 41 casos correspondientes a otras causas, entre las que pueden incluirse factores ambientales, climáticos o imprevistos externos (ver Tabla 44). Es importante señalar que, en el 3.2% de los siniestros se reportó aliento alcohólico por parte del conductor. Asimismo, en el 87.14% de los casos, el conductor responsable era del sexo masculino, mientras que, el 12.86% femenino.

COPIA DE INTERNET

Tabla 44. Siniestros viales por causa en Nayarit.

Conductor	**2,437**
Peatón o pasajero	44
Falla del vehículo	85
Mala condición del camino	74
Otras causas	41

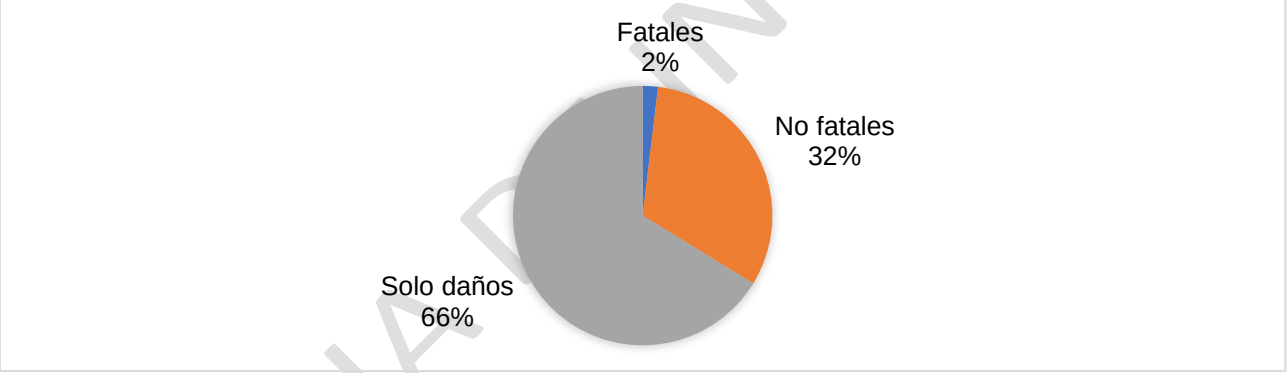
Fuente: Accidentes de tránsito del INEGI, 2024. Elaboración propia, 2025.

Severidad y consecuencias de los siniestros

Severidad

Los siniestros fatales en 2024 representaron 51 casos, equivalentes a una proporción reducida del total, pero con un alto impacto social debido a la pérdida de vidas humanas. Por otro lado, los siniestros no fatales alcanzaron 854 registros, correspondientes a hechos con personas lesionadas que no resultaron en fallecimientos. Finalmente, los siniestros con únicamente daños materiales concentraron la mayor proporción de los casos con 1,776 eventos, lo que indica que la mayoría de los incidentes no genera afectaciones graves, pero sí implica costos económicos y congestión vial (ver Figura 20).

Figura 20. Severidad de siniestros viales en Nayarit.



Fuente: Accidentes de tránsito del INEGI, 2024. Elaboración propia, 2025.

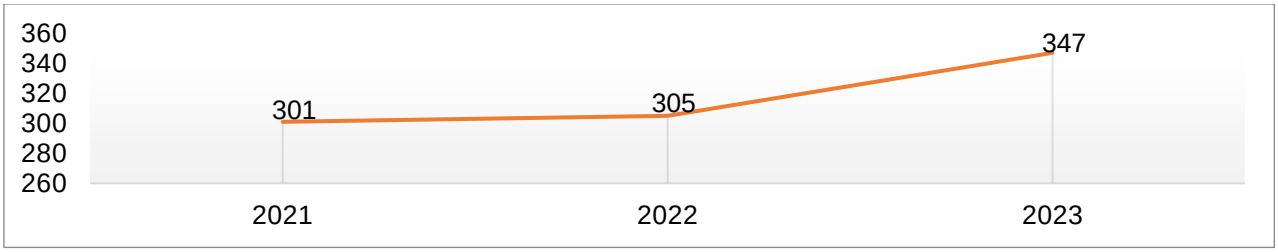
Consecuencias

Victimas

Durante el periodo 2021–2023, el número de víctimas derivadas de siniestros viales en el Estado de Nayarit presentó una tendencia general al alza. En 2021, se registraron 301 víctimas, cifra que aumentó a 305 en 2022 y a 347 en el año 2023, lo que representa un crecimiento promedio anual del 7.37%. El incremento más notable se observó entre 2022 y 2023, cuando las víctimas pasaron de 305 a 347, lo que evidencia un periodo de mayor vulnerabilidad vial posiblemente asociado al incremento del parque vehicular y a una mayor exposición al riesgo en zonas urbanas y carreteras estatales (ver Figura 21). Del total del número de víctimas, el 38.3 % corresponde a peatones, 24.8% a motociclistas, 12.7% ocupantes de vehículo motorizado, 10.7% ocupantes de autobús o vehículo de carga, ciclistas 0.6% y otros con 0.6%.

COPIA DE INTERNET

Figura 21. Victimas por siniestros viales en Nayarit.

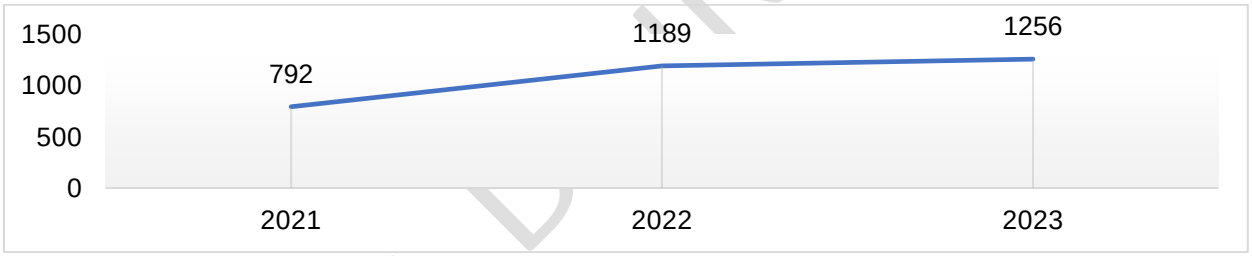


Fuente: Bases de mortalidad de INEGI, 2018-2023; Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, 2023. Elaboración propia, 2025.

Heridos

Durante el periodo 2021–2023 se observa un incremento sostenido en el número de personas lesionadas a causa de siniestros viales en el estado de Nayarit. En 2021 se registraron 782 heridos, mientras que para 2023 la cifra ascendió a 1,256, lo que representa un aumento total del 61% en dos años y una tasa de crecimiento anual promedio del 26.7% (ver Figura 22). Del total del número de víctimas, el 60% corresponden a conductores participantes en los siniestros, 28% a peatones mientras que pasajeros y ciclistas se contabilizan en 9% y 2% respectivamente.

Figura 22. Heridos por siniestros viales en Nayarit.



Fuente: Bases de mortalidad de INEGI, 2018-2023; Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, 2023. Elaboración propia, 2025.

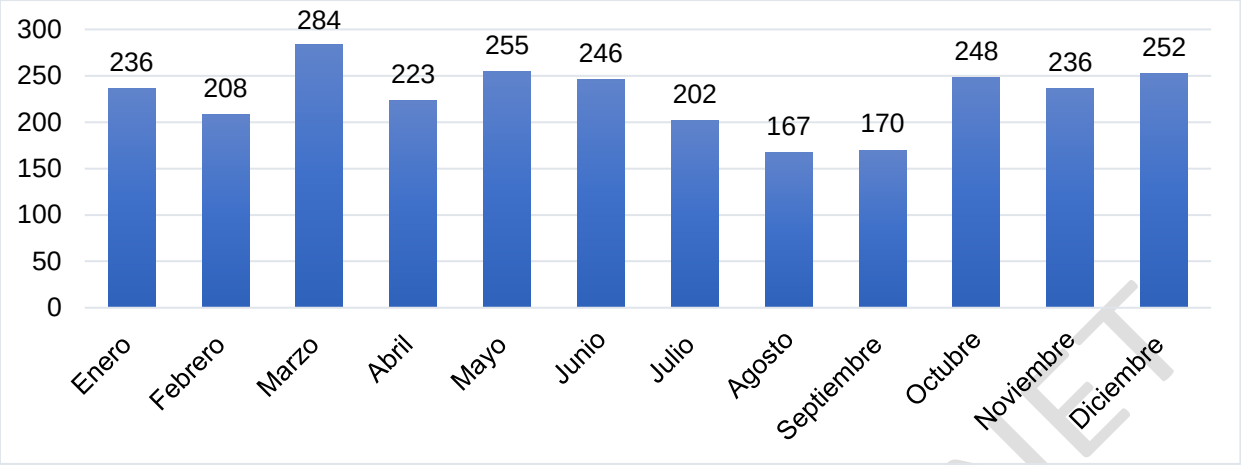
Análisis por temporalidad

Mensual

El mes con mayor número de incidentes fue marzo de 2024, con 284 casos, equivalente al 10.4% del total anual. Este incremento coincide con el periodo vacacional de Semana Santa, durante el cual aumenta de forma significativa la movilidad vehicular hacia destinos turísticos, especialmente en municipios costeros y zonas recreativas del estado. En contraste, los meses de agosto (6.1%) y septiembre (6.2%) registraron la menor incidencia, posiblemente debido a la reducción de desplazamientos interurbanos y al efecto de condiciones climáticas que pueden limitar la movilidad. Por otra parte, se observa que los meses de mayo (9.4%), junio (9.0%), octubre (9.1%) y diciembre (9.2%) también presentan niveles elevados, asociados a temporadas de mayor tránsito por actividades laborales, escolares y festividades (ver Figura 23).

COPIA DE INTERNET

Figura 23. Siniestros viales por mes de ocurrencia en Nayarit.



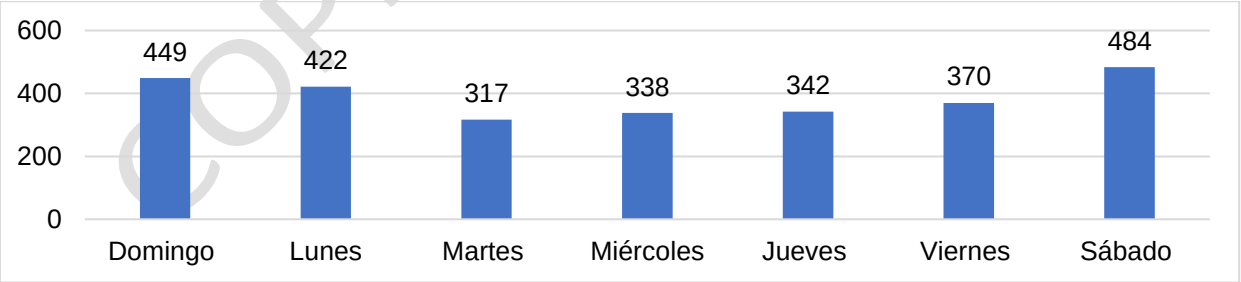
Fuente: Accidentes de tránsito del INEGI, 2024. Elaboración propia, 2025.

Dia de la semana

El análisis de la distribución semanal de los siniestros viales registrados en Nayarit durante 2024 revela una clara concentración de accidentes durante los fines de semana, particularmente los sábados y domingos, que en conjunto representan más del 34% del total. El sábado es el día con mayor incidencia, con 484 casos (17.8%), seguido del domingo, con 449 accidentes (16.5%).

Durante los días laborales, el nivel de ocurrencia se mantiene más estable, aunque destaca el lunes (15.5%) y el viernes (13.6%) como días de mayor actividad vial, posiblemente asociados a los desplazamientos por motivos de trabajo y el cierre de semana. En contraste, los martes (11.6%) registran la menor proporción de incidentes, lo que podría vincularse con una menor intensidad de tráfico o un comportamiento más previsible de la movilidad cotidiana (ver Figura 24).

Figura 24. Siniestros viales por día de ocurrencia.



Fuente: Accidentes de tránsito del INEGI, 2024. Elaboración propia, 2025.

Por hora

De acuerdo con los registros, la ocurrencia de accidentes terrestres presenta una clara tendencia ascendente conforme avanza la mañana, alcanzando sus picos más altos entre las 12:00 y las 18:00 horas, periodo en el que se concentra la mayor parte de los desplazamientos laborales, escolares y comerciales. Durante la madrugada (de 0:00 a 6:00 horas), la ocurrencia de siniestros representa aproximadamente el 13.3% del total diario,

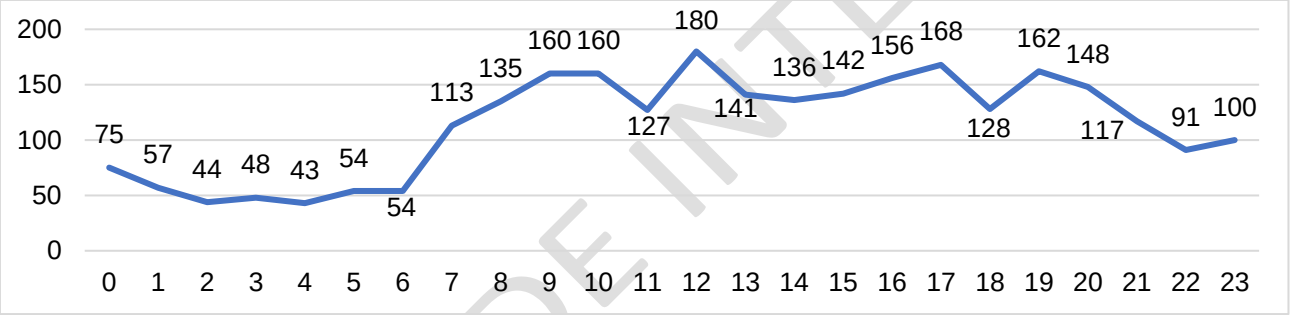
COPIA DE INTERNET

con porcentajes horarios que oscilan entre 1.5% y 2.7%, reflejando una baja movilidad vehicular y, por tanto, menor exposición al riesgo.

A partir de las 7:00 horas se observa un incremento sostenido, alcanzando el 4.0% y mantiene una tendencia ascendente durante la mañana y el mediodía. El periodo comprendido entre las 8:00 y 13:00 horas concentra el 31% del total de accidentes, destacando el pico máximo a las 12:00 horas, cuando se registra alrededor del 6.4% de los siniestros del día. Este comportamiento coincide con el momento de mayor actividad laboral, comercial y de servicios.

Por la tarde, entre las 14:00 y 19:00 horas, la siniestralidad se mantiene elevada, acumulando cerca del 33% del total, con horas de alto riesgo entre las 16:00 y 18:00 horas (entre 5.0% y 6.0% cada una). Finalmente, durante la noche (de 20:00 a 23:00 horas), la proporción de accidentes disminuye gradualmente, aunque aún representa un 17% del total diario, con valores entre 3.2% y 5.2% por hora (ver Figura 25). Esto sugiere la persistencia de factores de riesgo asociados al cansancio, la conducción nocturna y, en algunos casos, el consumo de alcohol.

Figura 25. Siniestros viales por hora de ocurrencia.



Fuente: Accidentes de tránsito del INEGI, 2024. Elaboración propia, 2025.

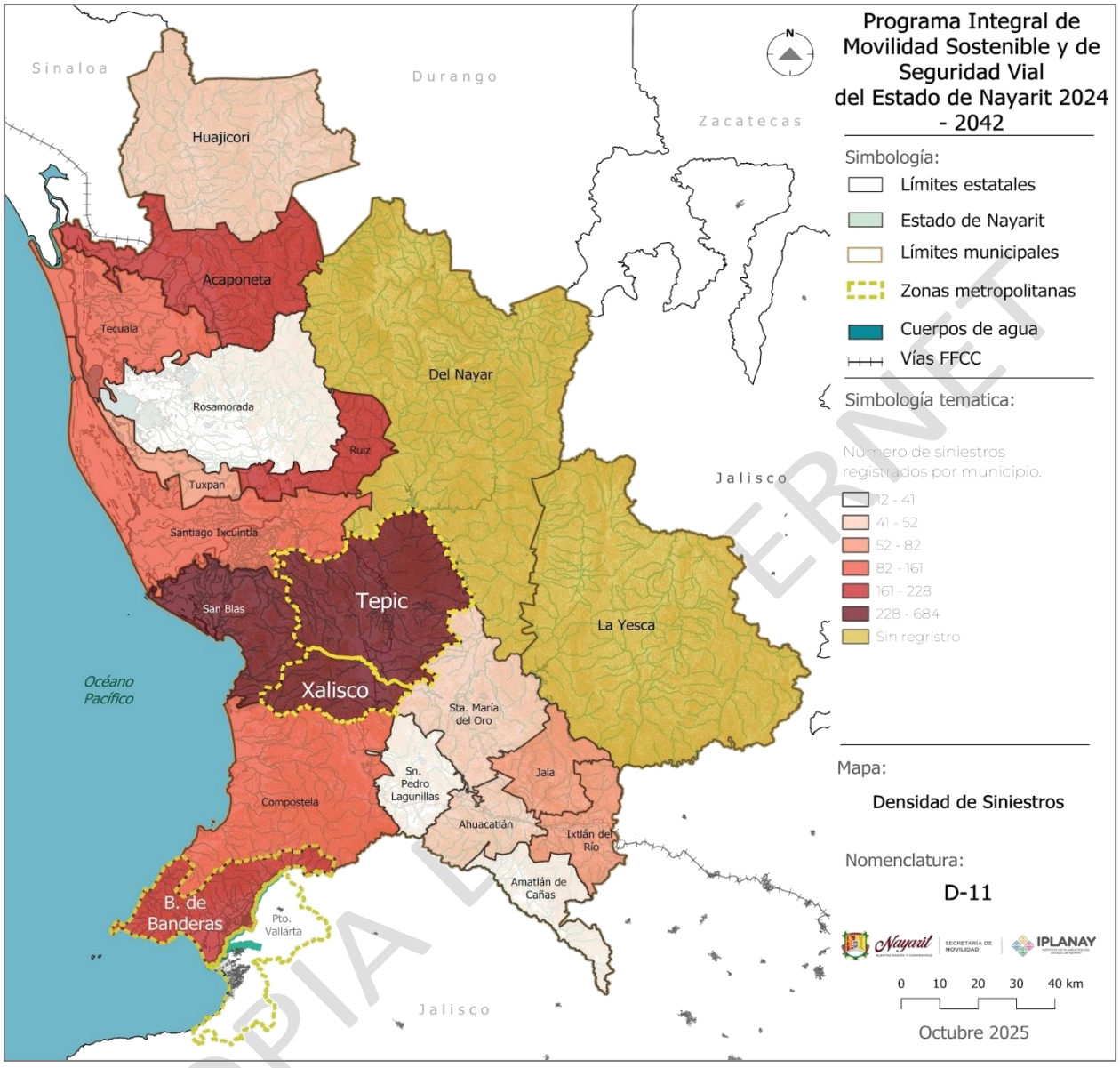
Localización geográfica de los siniestros

Distribución por municipios

El análisis de la distribución territorial de los siniestros viales en Nayarit permite identificar una marcada concentración en la capital del estado, como se muestra en la Figura 26.

COPIA DE INTERNET

Figura 26. Mapa de densidad de siniestros en Nayarit (D-11).



Fuente: Accidentes de tránsito del INEGI, 2024. Elaboración propia, 2025.

El municipio de Tepic concentra el 25.5% de los siniestros registrados, lo que lo posiciona como el principal punto crítico de ocurrencia de incidentes viales en la entidad. Esta situación se asocia con su condición de núcleo urbano más denso, con una alta motorización, mayor flujo de transporte público y concentración de actividades económicas y administrativas.

Le siguen los municipios de Xalisco (13.8%), San Blas (8.6%) y Ruiz (8.5%), los cuales conforman un corredor regional con fuerte interconexión funcional y alto tránsito vehicular entre zonas urbanas y rurales. En estos municipios, la incidencia de siniestros se vincula principalmente con la circulación por carreteras estatales y federales que atraviesan zonas pobladas sin infraestructura vial adecuada para peatones o ciclistas. Los municipios de Acaponeta (7.8%) y Bahía de Banderas (7.4%) también presentan proporciones relevantes. En el caso de Bahía de Banderas, los siniestros se relacionan con la presencia de corredores

turísticos, la mezcla de tráfico local y foráneo, y la coexistencia de modos de transporte diversos en entornos con desarrollo urbano acelerado. Por su parte, Acaponeta refleja una tendencia ligada a la movilidad intermunicipal y la red carretera del norte del estado.

En un rango medio de incidencia destacan Tecuala (5.3%), Santiago Ixcuintla (5.1%) y Compostela (3.4%), municipios con una estructura urbana dispersa y vialidades que conectan centros agrícolas y turísticos, lo que incrementa el riesgo de siniestros en tramos interurbanos. Finalmente, los municipios con menor participación en la estadística como San Pedro Lagunillas (0.4%), Amatlán de Cañas (0.8%) y Rosamorada (0.9%), presentan baja densidad vehicular y menor tránsito interregional, lo que se refleja en una menor frecuencia de incidentes viales reportados. Cabe señalar que los municipios de Del Nayar y La Yesca no cuentan con registro disponible de siniestros (s/r), lo que podría deberse a limitaciones en la captura o reporte de información por parte de las autoridades locales o estatales (ver Tabla 45).

Tabla 45. Siniestros registrados por municipio en Nayarit.

Municipio	Siniestros
Acaponeta	208
Ahuacatlán	44
Amatlán de Cañas	21
Bahía de Banderas	198
Compostela	91
Del Nayar	s/r
Huajicori	46
Ixtlán del Río	72
Jala	71
La Yesca	s/r
Rosamorada	25
Ruiz	227
San Blas	230
San Pedro Lagunillas	12
Santa María del Oro	49
Santiago Ixcuintla	136
Tecuala	143
Tepic	684
Tuxpan	54
Xalisco	370

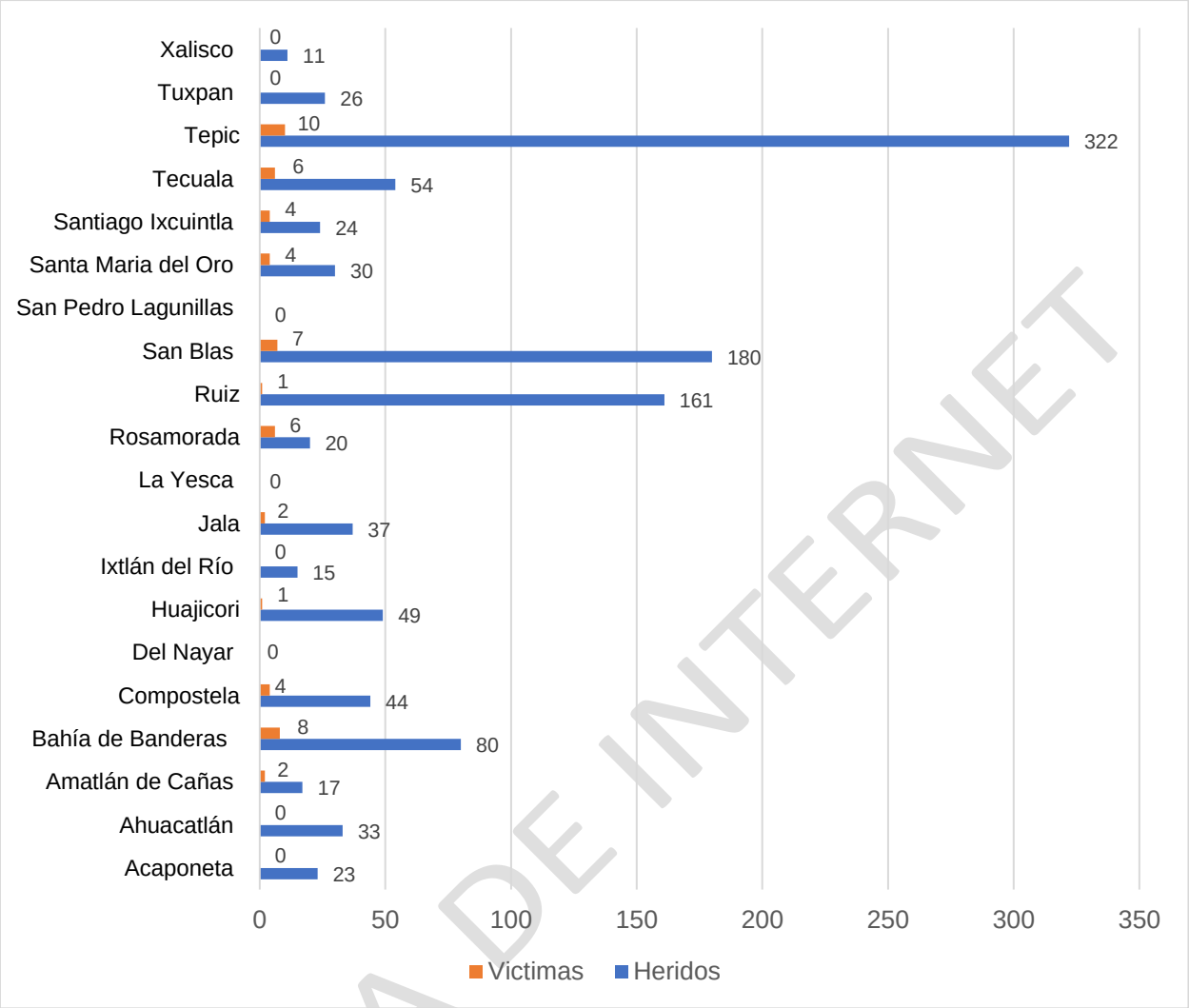
Fuente: Accidentes de tránsito del INEGI, 2024. Elaboración propia, 2025.

Heridos y victimas por municipio

El análisis de la distribución territorial de los hechos viales permite identificar los municipios con mayor concentración de personas lesionadas y fallecidas. En la Figura 27 se presentan los principales patrones por municipio.

COPIA DE INTERNET

Figura 27. Heridos y victimas de siniestros viales por municipio en Nayarit.



COPIA DE INTERNET

Fuente: Accidentes de tránsito del INEGI, 2024. Elaboración propia, 2025.

El municipio de Tepic concentra el mayor número de personas lesionadas con 322 heridos (27.4%) y 10 víctimas fatales (18.2%), reafirmando su posición como el principal punto de riesgo vial del estado. Este patrón se explica por la alta motorización, la congestión vehicular y la coexistencia de múltiples modos de transporte en entornos urbanos densos. Le siguen los municipios de San Blas con 180 heridos (15.3%) y 7 víctimas (12.7%), y Ruiz con 161 heridos (13.7%) y 6 víctimas (10.9%). En ambos casos, la red vial que conecta zonas urbanas con rurales y el tránsito continuo de vehículos de carga contribuyen a la alta incidencia de hechos viales con consecuencias graves.

En una categoría intermedia destacan Bahía de Banderas con 80 heridos (6.8%) y 8 víctimas (14.5%), así como Acaponeta (23 heridos), Compostela (44 heridos y 4 víctimas) y Tecuala (32 heridos y 6 víctimas). En el caso de Bahía de Banderas, el crecimiento turístico y la mezcla de tráfico local y foráneo incrementan la exposición al riesgo, mientras que en Tecuala y Compostela los siniestros se asocian principalmente a tramos carreteros interurbanos.

Otros municipios con participación relevante en el total de heridos son Huajicori (49 heridos y 1 víctima), Jala (37 y 2), Santa María del Oro (30 y 4) y Santiago Ixcuintla (24 y 4), los cuales reflejan problemáticas de seguridad vial vinculadas a zonas semiurbanas y carreteras estatales con limitada infraestructura de contención o señalamiento. En contraste, los municipios con menor número de registros —como San Pedro Lagunillas, Del Nayar y La Yesca, que reportan cero heridos y víctimas— presentan baja densidad vehicular, aunque esta ausencia de datos también podría asociarse a limitaciones en la captura y reporte de información. En términos proporcionales, los municipios que presentan mayor gravedad de los hechos (mayor proporción de víctimas respecto a heridos) son Bahía de Banderas (10%), Compostela (9%), Tecuala (15%) y Santa María del Oro (13%), lo que sugiere la necesidad de reforzar las medidas de atención prehospitalaria, control de velocidad y diseño seguro en carreteras y zonas de transición urbano-rural.

Siniestros viales en la red federal de Nayarit

El análisis de resultados del reporte denominado “Estadística de Siniestros de Tránsito en la Red Federal dentro del Estado de Nayarit”, elaborado por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) y el Instituto Mexicano del Transporte (IMT) en el año 2023, proporciona información relevante sobre la siniestralidad vial en la entidad. La red carretera analizada en dicho estudio abarca 1,146.43 kilómetros, lo que representa el 7.28% del total de la red de caminos del estado de Nayarit, con un enfoque particular en los tramos pertenecientes a la red federal que atraviesa el territorio estatal.

Durante el año 2023, en esta red federal se registraron 265 siniestros viales, en los cuales estuvieron involucrados 416 vehículos. Como consecuencia, se reportaron 51 fallecimientos en el sitio y 193 personas lesionadas, mientras que el valor estimado de los daños materiales ascendió a 48,898.9 miles de pesos. Por otro lado, el análisis detallado de los siniestros viales registrados en diversos tramos carreteros federales indica un total de 342 incidentes, con un saldo de 52 personas fallecidas, 145 lesionadas y pérdidas materiales superiores a los 70 millones de pesos.

El tramo Tepic–Puerto Vallarta (Xalisco–Cruz de Huanacaxtle) destaca como el más crítico en términos de seguridad vial, al concentrar 76 siniestros (22.2% del total estatal), 17 víctimas fatales, 56 lesionados y daños materiales estimados en 17.3 millones de pesos. Este comportamiento lo posiciona como una zona prioritaria de atención para la implementación de estrategias de prevención y mejora de la seguridad en la red carretera federal de Nayarit. Otros tramos carreteros con alta incidencia de siniestros dentro de la red federal de Nayarit son los siguientes:

- Guadalajara – Tepic (Cuota): registró 41 siniestros, con un saldo de 4 personas fallecidas y 18 lesionadas, generando pérdidas materiales superiores a 7.8 millones de pesos.

- Tepic – Mazatlán (Libre): presentó igualmente 41 siniestros, con 5 fallecidos, 21 lesionados y un costo estimado de daños de 5.2 millones de pesos.

- Tepic – Mazatlán (Cuota): reportó 28 siniestros, con 3 fallecidos, 19 lesionados y daños materiales por aproximadamente 7 millones de pesos.

COPIA DE INTERNET

Cabe destacar la relevancia del Libramiento de Tepic (Cuota), que si bien registra un número menor de incidentes (20 siniestros), presenta una alta severidad, con 10 personas fallecidas y 22 lesionadas, lo que evidencia condiciones de riesgo que requieren atención prioritaria en materia de seguridad vial y medidas preventivas. En contraste, algunos tramos como el Ramal a La Batanga, Ramal a Punta Mita y Ramal a Quimichis muestran niveles bajos o nulos de siniestralidad en términos de víctimas. Sin embargo, esta situación puede estar asociada al reducido volumen de tránsito o a la limitada disponibilidad de registros precisos, por lo que resulta necesario fortalecer los mecanismos de monitoreo y registro de incidentes para contar con información más representativa sobre su comportamiento vial (ver Tabla 46; Figura 28).

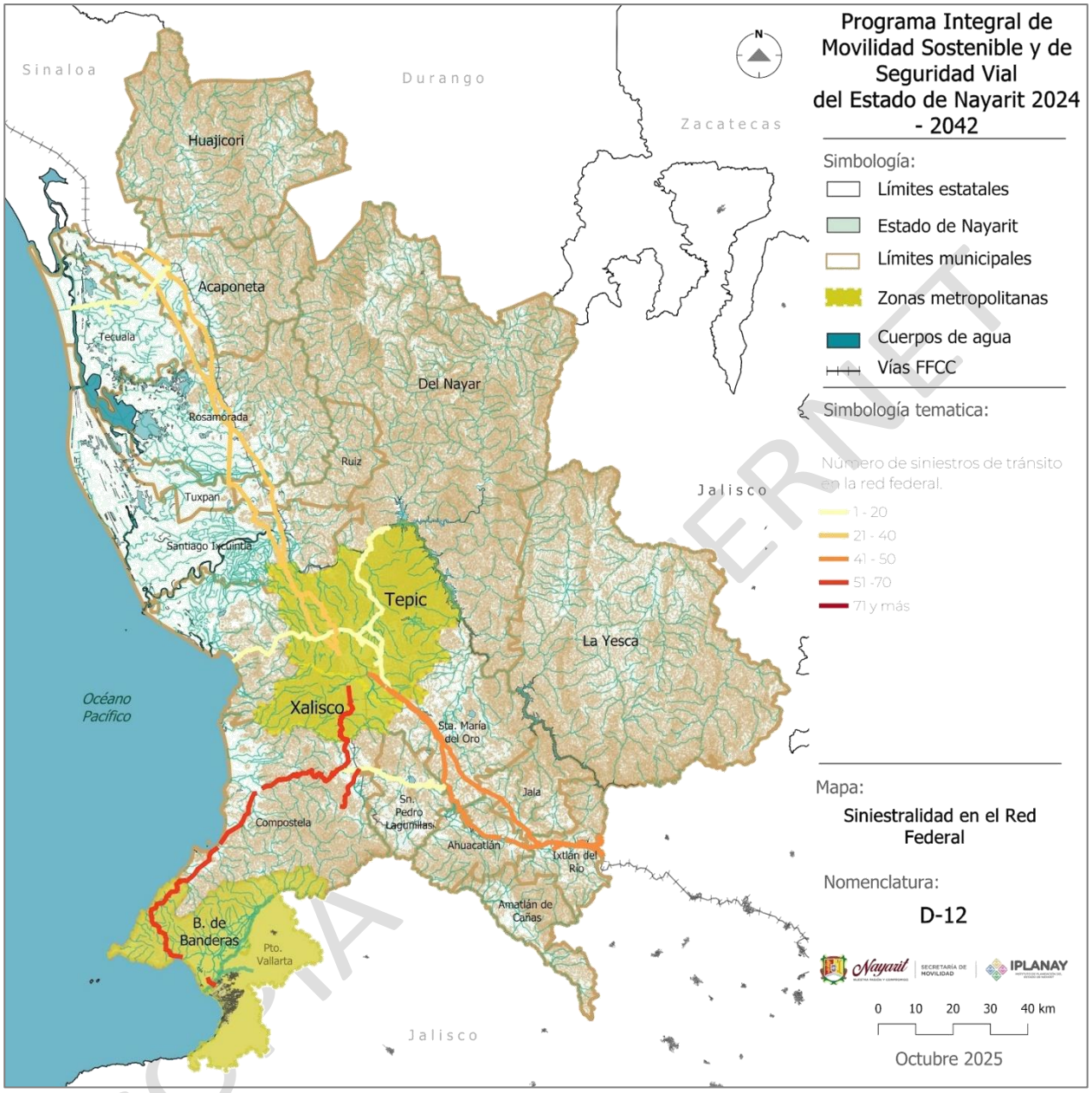
Tabla 46. Estadística de Siniestros de Tránsito en la red federal del Estado de Nayarit.

Carretera y tramo	No. de siniestros	Fallecidos	Lesionados	Daños Materiales (en miles de pesos)
Chapalilla - Compostela (Cuota)	2	0	0	130
Ent. Acaponeta - El Novillero	8	1	5	506
Guadalajara - Tepic (Libre) Lím. Edos. Jal./Nay. - Instituto Tecnológico de Tepic	33	9	20	4,415
Guadalajara - Tepic (Cuota) Lím. Edos. Jal. /Nay. - T.C. (Guadalajara - Tepic)	41	4	18	7,811.5
Jala - Bahía de Banderas (Cuota)	18	1	5	3,899
Libramiento de Tepic (Cuota)	3	20	22	1,120
Ramal a Compostela (Cuota)	3	0	0	150
Ramal a La Batanga	1	0	0	160
Ramal a Punta Mita	2	0	1	267
Ramal a Quimichis	1	0	0	380
Tepic - Francisco I. Madero	1	0	1	50
Tepic - Mazatlán (Libre) T.C. (Libramiento de Tepic) - Lím. Edos. Nay. /Sin.	41	5	21	5,233
Tepic - Mazatlán (Cuota) Ent. Libramiento de Tepic - Lím. Edos. Nay./Sin.	28	3	19	7029
Tepic - Presa Aguamilpa Libramiento Oriente de Tepic	2	0	4	130
Tepic - Presa Aguamilpa Ramal a Presa Aguamilpa	1	0	0	40
Tepic - Puerto Vallarta Xalisco - Cruz de Huanacaxtle	76	7	75	17,303.4
Tepic - San Blas (Cuota)	2	1	2	160
Sin datos de ubicación	2	0	0	115

Fuente: “Estadística de Siniestros de Tránsito en la Red Federal dentro de Nayarit” de la SICT y el Instituto Mexicano del Transporte, 2023. Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

Figura 28. Mapa de siniestralidad en la red federal de Nayarit (D-12).



Fuente: "Estadística de Siniestros de Tránsito en la Red Federal dentro de Nayarit" de la SICT y el Instituto Mexicano del Transporte, 2023. Elaboración propia, 2025.

Sistema Estatal de Transporte Público Colectivo Urbano

El Transporte Público Colectivo Urbano de Nayarit se localiza principalmente en las dos Zonas Metropolitanas; la Zona Metropolitana de Tepic (ZMT), conformada por los municipios de Tepic y Xalisco y la Zona Metropolitana Interestatal de Puerto Vallarta-Bahía de Banderas (ZMIPVBB), conformada por los municipios de Bahía de Banderas y Puerto Vallarta. Para su análisis se tomó como referencia la información del Estudio Integral de Movilidad orientado al Transporte Público realizado por la empresa Cal y Mayor en coordinación del Banco Interamericana de Desarrollo (BID) en 2024 e información disponible de la Secretaría de Movilidad del Estado de Nayarit.

Transporte Público Colectivo Urbano

De acuerdo con la información de 2023 de la Secretaría de Movilidad del Estado de Nayarit (SeMovi), las Zonas Metropolitanas del estado concentran 76 rutas de transporte correspondientes al 100% de rutas de Transporte Público Colectivo Urbano (TPCU). La ZMT cuenta con un inventario de 55 rutas (ver Figura 29); 40 rutas urbanas, 4 rutas metropolitanas y 11 rutas suburbanas/urbanas. Por su parte, las rutas que comprende la ZMIPVBB son 52; 10 rutas urbanas, 9 delegacionales y 2 suburbanas/urbanas en el municipio de Bahía de Banderas (ver Figura 30) y 31 rutas de transporte sin categoría definida en Puerto Vallarta, Jalisco.

Para fines de función y cobertura las rutas del transporte se clasifican en cuatro tipos, los cuales se mencionan a continuación:

- **Rutas urbanas:** Aquellas rutas que prestan servicio exclusivamente en las colonias de la zona urbana del algún municipio.

- **Rutas metropolitanas:** Incluyen aquellos servicios que comunican la zona metropolitana y aquellas localidades que se encuentran dentro de la misma.

- **Rutas suburbanas:** Corresponde a las rutas que permiten la comunicación entre las localidades urbanas, periféricas a los municipios.

- **Rutas intermunicipales:** Aquellas rutas de transporte que comunican el municipio de Tepic con el resto de los municipios de Nayarit.

Por su parte, por tipología, las rutas se configuran en radiales, circulares, diametrales y tangenciales. Estas proporcionan acceso a opciones para completar los viajes dentro de la ciudad. También, contemplan rutas que permiten hacer viajes más directos, evitando en la medida de lo posible la necesidad de transbordos y el costo adicional asociado, como se ilustra en la Tabla 47.

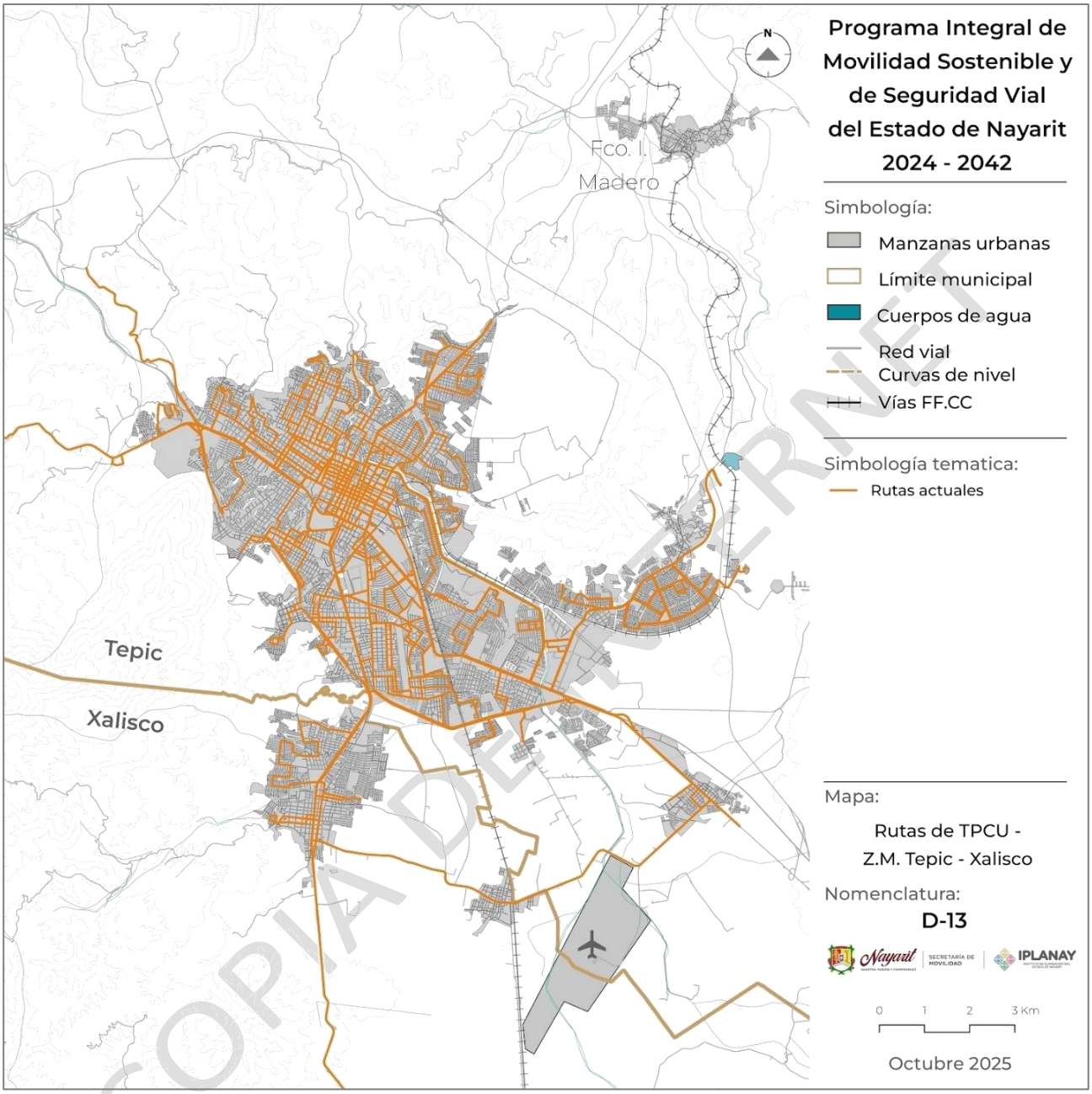
Tabla 47. Tipología de trazo de ruta de Transporte Público Colectivo Urbano

Tipología	Descripción
Radiales	Conectan la periferia con el centro de la ciudad.
Diametrales	Conectan extremos de la ciudad pasando por el centro.
Circulares	Servicios que operan como circuitos hacia la zona centro.
Tangenciales	Conectan la periferia sin cruzar por el centro de la ciudad.

Fuente: “Estudio integral de Movilidad orientado al Transporte Público Colectivo Urbano” del Banco Interamericano de Desarrollo y Cal y Mayor, 2024. Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

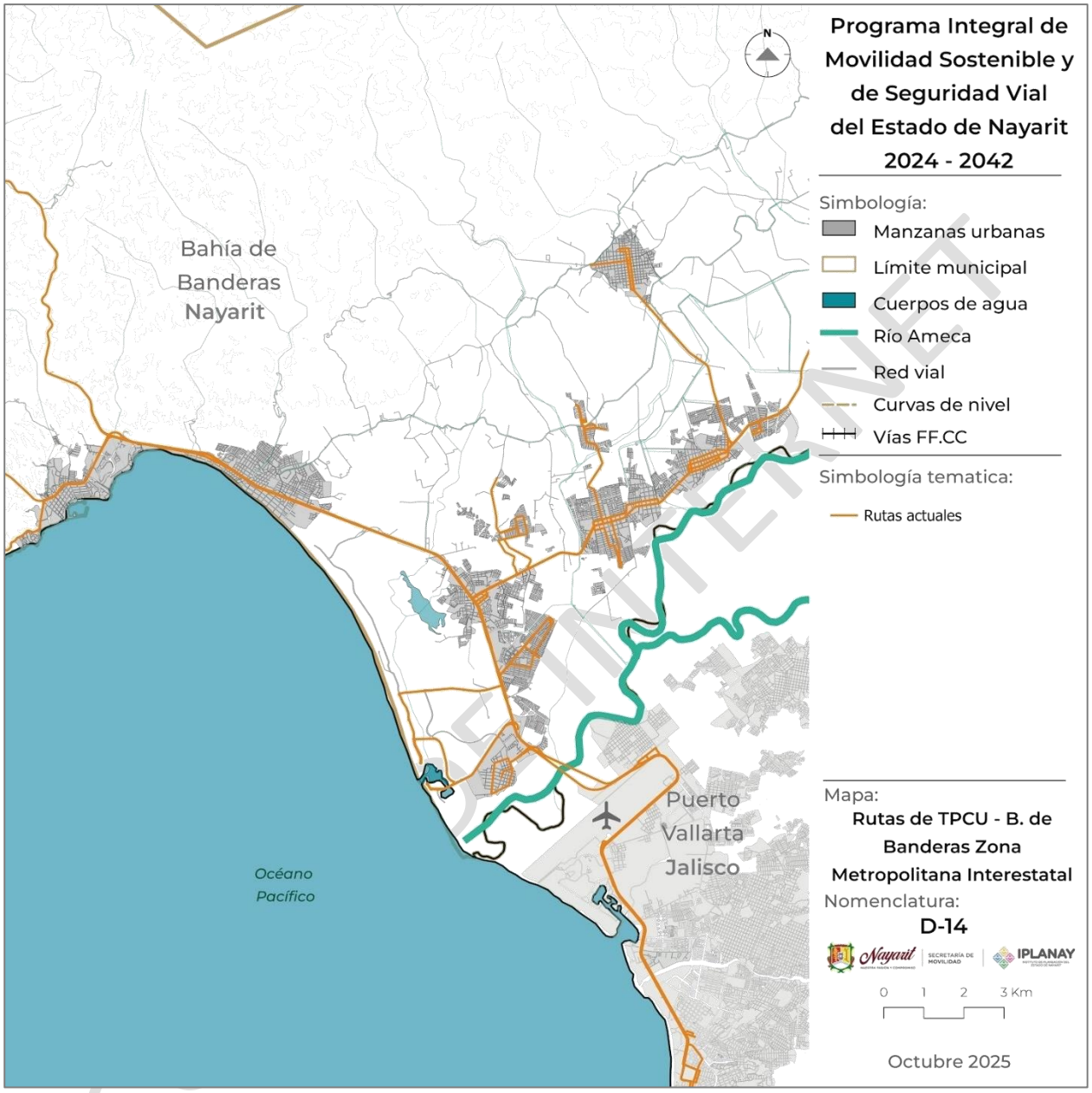
Figura 29. Mapa de rutas de TPCU en la Zona Metropolitana de Tepic (D-13).



COPIA DE INTERNET

Fuente: “Plataforma Muévete-Transporte Público” de la Secretaría de Movilidad del Estado de Nayarit, 2024. Elaboración propia, 2025.

Figura 30. Mapa de rutas de TPCU en Bahía de Banderas, municipio de la Zona Metropolitana Interestatal de Puerto Vallarta y Bahía de Banderas (D-14)



Fuente: "Estudio integral de Movilidad orientado al Transporte Público Colectivo Urbano" del Banco Interamericano de Desarrollo y Cal y Mayor, 2024. Elaboración propia, 2025.

Caracterización del servicio de Transporte Público Colectivo Urbano (TPCU) en la Zona Metropolitana de Tepic (ZMT)

Distribución, tipología y trazo de rutas de TPCU en la ZMT

Como se mencionó anteriormente, en la Zona Metropolitana de Tepic (ZMT) se identifican 40 rutas urbanas, 4 metropolitanas y 11 suburbanas/urbanas (SeMovi, 2025) que conforman la red de transporte público de acuerdo con la información de la plataforma "Muévete-Transporte Público" disponible en línea en la página oficial de Gobierno del Estado. Para fines de este programa se asigna una clasificación (TRU-01, por ejemplo) que facilita la comprensión de los análisis del diagnóstico de transporte. De acuerdo con esta clasificación:

- La categoría "Poniente" cuenta con siete rutas (ver Figura 31); Cuauhtémoc, Centro Seguro por Morelos, Pedregal, UNINAY, Lomas Altas y Progreso 6-2 (ver Tabla 48).

Tabla 48. Distribución y tipología de derroteros de TPCU en la categoría "Poniente".

No.	Derrotero	Km	Vehículo	Tipología	Función	Código
1	Cuauhtémoc	16.50	Autobús	Radial	Urbana	TRU-01
2	Centro Seguro por Morelos	10.10	Autobús	Radial	Urbana	TRU-02
3	Morelos INDECO	7.00	Van	Radial	Urbana	TRU-03
4	Pedregal	18.20	Van	Diametral	Urbana	TRU-04
5	UNINAY	25.60	Van	Radial	Urbana	TRU-05
6	Lomas Altas	8.70	Van	Circular	Urbana	TRU-06
7	Progreso 6-2	37.80	Van	Tangencial	Urbana	TRU-07

Fuente: "Plataforma Muévete-Transporte Público" de la Secretaría de Movilidad del Estado de Nayarit, 2024. Elaboración propia, 2025.

- La categoría "Sur" cuenta con siete rutas (ver Figura 32); Universidad, Peñita, Río Suchiate, Ruta 15-1, Progreso 2, Sauces 1 y Sauces 2 (ver Tabla 49).

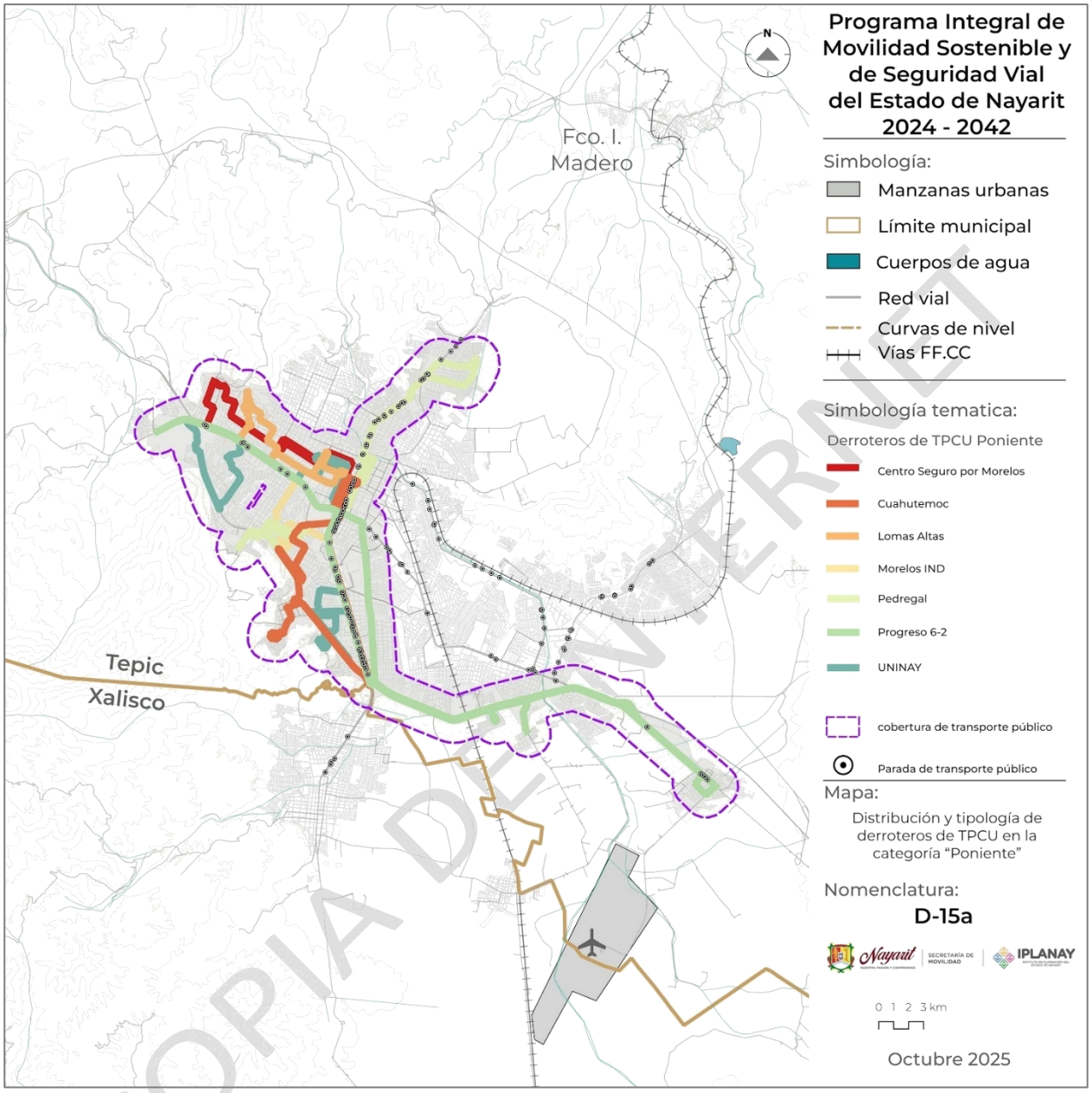
Tabla 49. Distribución y tipología de derroteros de TPCU en la categoría "Sur".

No.	Derrotero	Km	Vehículo	Tipología	Función	Código
1	Universidad	17.30	Van	Radial	Urbana	TRU-08
2	Peñita	9.60	Autobús	Radial	Urbana	TRU-09
3	Río Suchiate	27.90	Van	Diametral	Urbana	TRU-10
4	Ruta 15-1	13.80	Autobús	Circular	Urbana	TRU-11
5	Progreso 2	21.60	Autobús	Circular	Urbana	TRU-12
6	Sauces 1	22.70	Van	Radial	Urbana	TRU-13
7	Sauces 2	20.30	Van	Radial	Urbana	TRU-14

Fuente: "Plataforma Muévete-Transporte Público" de la Secretaría de Movilidad del Estado de Nayarit, 2024. Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

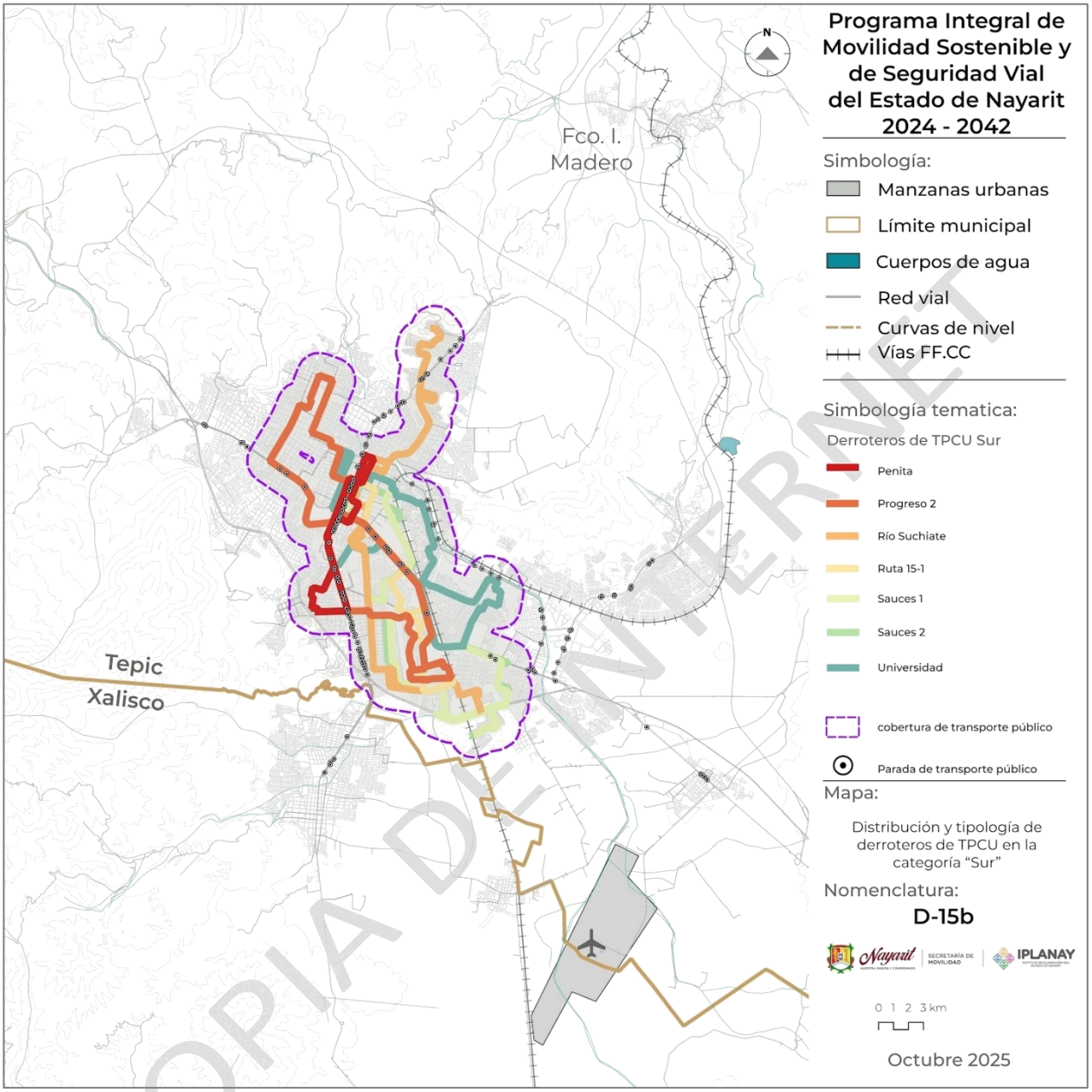
Figura 31. Mapa de rutas de TPCU de la categoría “Poniente” (D-15a).



COPIA DE INTERNET

Fuente: “Plataforma Muévete-Transporte Público” de la Secretaría de Movilidad del Estado de Nayarit, 2024. Elaboración propia, 2025.

Figura 32. Mapa de rutas de TPCU de la categoría “Sur” (D-15b)



COPIA DE INTERNET

Fuente: “Plataforma Muévete-Transporte Público” de la Secretaría de Movilidad del Estado de Nayarit, 2024. Elaboración propia, 2025.

- La categoría “Norte” cuenta con ocho rutas (ver Figura 33); INDECO, Laguna 1, Laguna 2, Faisán 1, Faisán 2, Ojo de Agua, Progreso 1, Progreso 3 y Senderos (ver Tabla 50).

Tabla 50. Distribución y tipología de derroteros de TPCU en la categoría “Norte”.

No.	Derrotero	Km	Vehículo	Tipología	Función	Código
1	INDECO	6.60	Autobús	Radial	Urbana	TRU-15
2	Laguna 1	9.10	Autobús	Radial	Urbana	TRU-16
3	Laguna 2	9.30	Autobús	Radial	Urbana	TRU-17
4	Faisán 1	7.50	Van	Circular	Urbana	TRU-18
5	Faisán 2	7.10	Van	Circular	Urbana	TRU-19
6	Ojo de Agua	8.20	Autobús	Radial	Urbana	TRU-20
7	Progreso 1	19.90	Autobús	Radial	Urbana	TRU-21
8	Progreso 3	21.10	Autobús	Radial	Urbana	TRU-22
9	Senderos	11.00	Van	Radial	Urbana	TRU-23

Fuente: “Plataforma Muévete-Transporte Público” de la Secretaría de Movilidad del Estado de Nayarit, 2024. Elaboración propia, 2025.

- La categoría “Oriente” cuenta con catorce rutas (ver Figura 34); Canteras Hospitales 1, Canteras-Hospitales 2, Jazmines, Villas Jazmines, Llanitos-Aurora, Llanitos-Villas del Prado, Llanitos 2-Álamos, Mololoa-Villas del Prado, Mololoa-Álamos, Mololoa 2-Aurora Venceremos, Agrónomos, Universidad, Progreso 4 y Progreso 5. (ver Tabla 51).

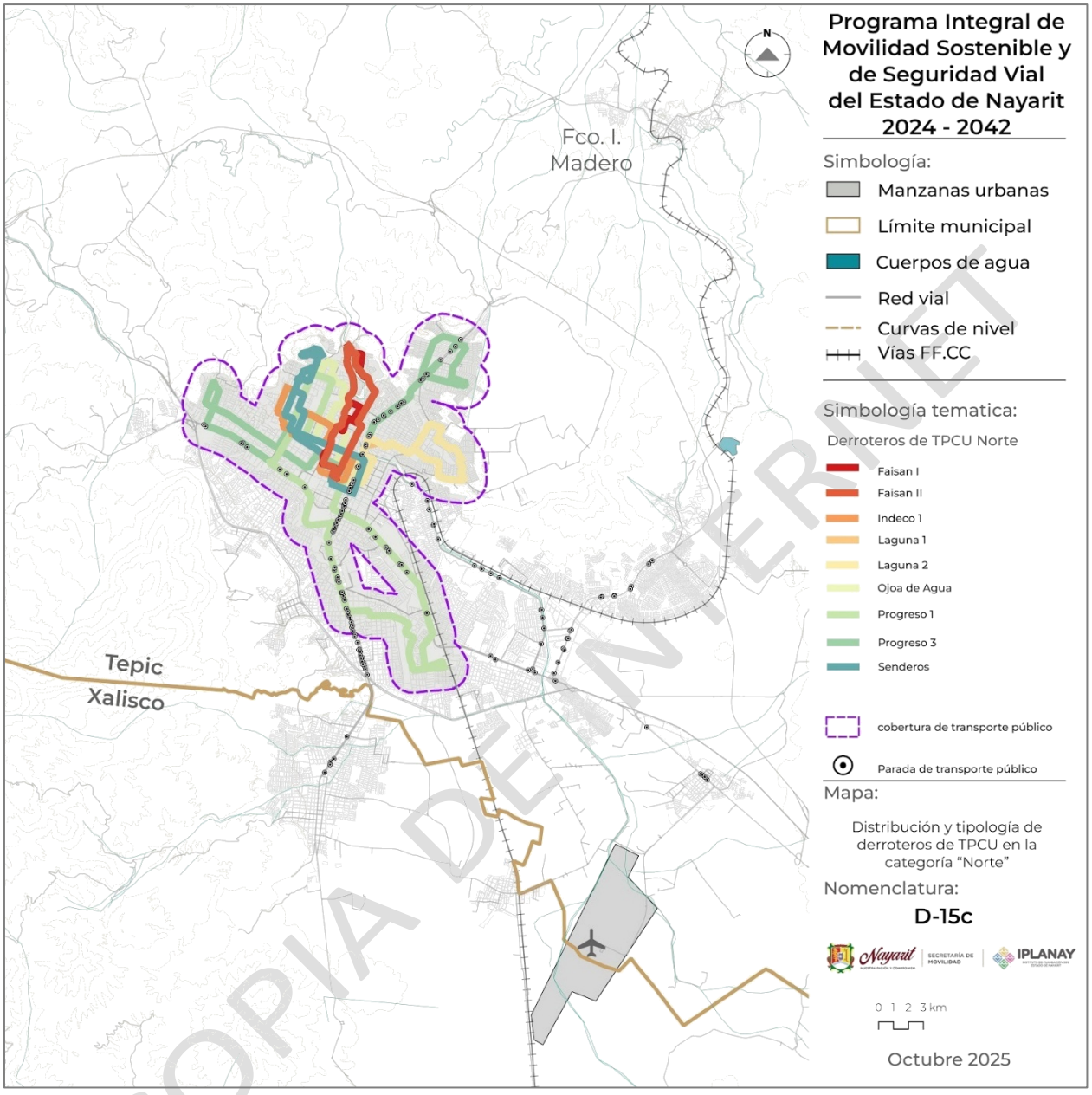
Tabla 51. Distribución y tipología de derroteros de TPCU en la categoría “Oriente”.

No.	Derrotero	Km	Vehículo	Tipología	Función	Código
1	Canteras-Hospitales 1	41.90	Van	Radial	Urbana	TRU-24
2	Canteras-Hospitales 2	34.00	Van	Radial	Urbana	TRU-25
3	Jazmines	31.90	Autobús	Radial	Urbana	TRU-26
4	Villas Jazmines	31.70	Autobús	Radial	Urbana	TRU-27
5	Llanitos-Aurora	36.60	Autobús	Radial	Urbana	TRU-28
6	Llanitos-Villas del Prado	36.70	Autobús	Radial	Urbana	TRU-29
7	Llanitos 2 - Álamos	36.10	Autobús	Radial	Urbana	TRU-30
8	Mololoa-Villas del Prado	34.30	Autobús	Radial	Urbana	TRU-31
9	Mololoa-Álamos	37.30	Autobús	Radial	Urbana	TRU-32
10	Mololoa 2-Aurora	36.90	Autobús	Radial	Urbana	TRU-33
11	Venceremos	9.90	Autobús	Circular	Urbana	TRU-34
12	Agrónomos	21.90	Van	Circular	Urbana	TRU-35
14	Progreso 4	24.10	Autobús	Radial	Urbana	TRU-36
15	Progreso 5	25.30	Autobús	Radial	Urbana	TRU-37

Fuente: “Plataforma Muévete-Transporte Público” de la Secretaría de Movilidad del Estado de Nayarit, 2024. Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

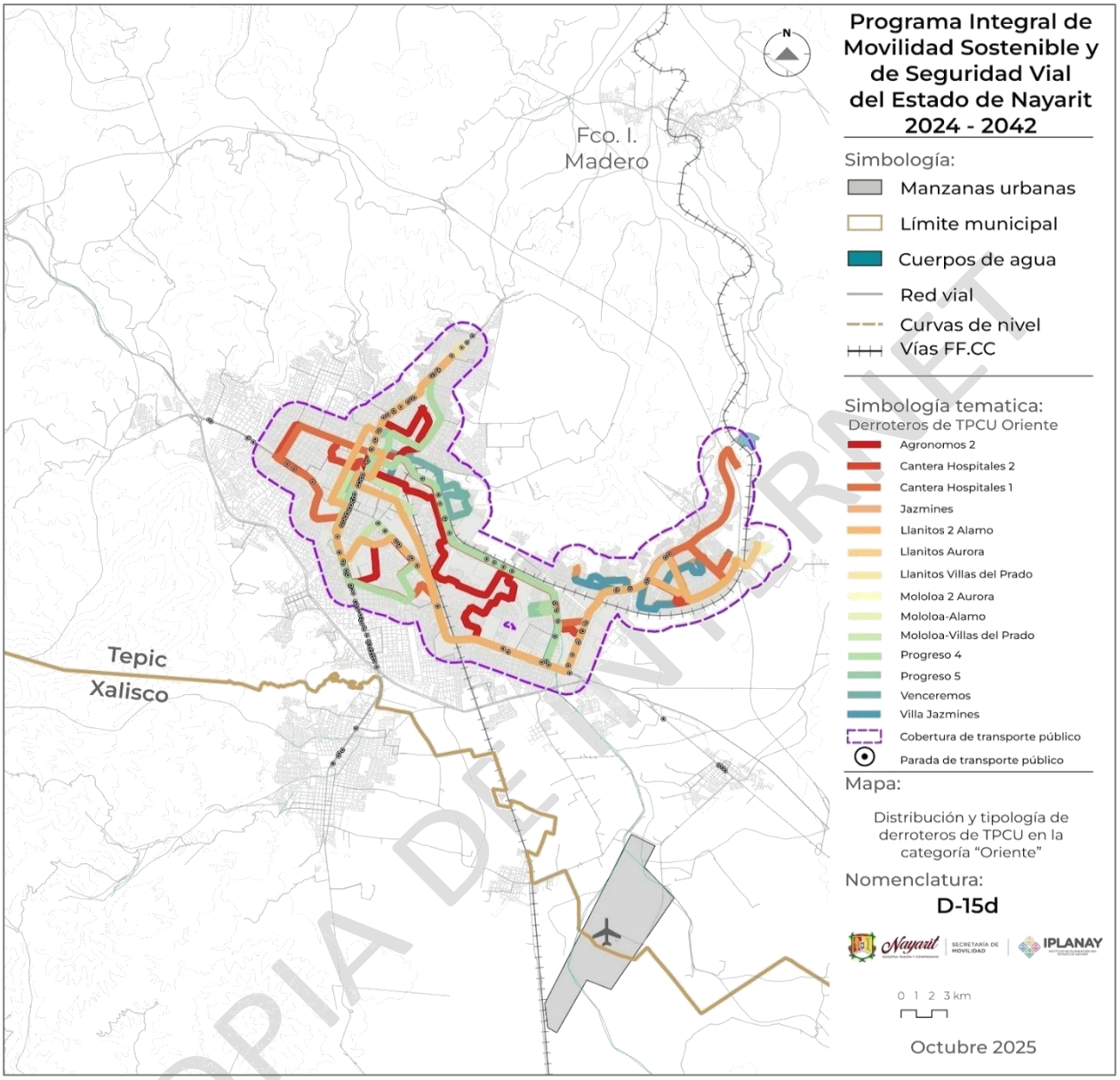
Figura 33. Mapa de rutas de TPCU de la categoría “Norte” (D-15c)



COPIA DE INTERNET

Fuente: “Plataforma Muévete-Transporte Público” de la Secretaría de Movilidad del Estado de Nayarit, 2024. Elaboración propia, 2025.

Figura 34. Mapa de rutas de TPCU de la categoría “Oriente” (D-15d)



COPIA DE INTERNET

Fuente: “Plataforma Muévete-Transporte Público” de la Secretaría de Movilidad del Estado de Nayarit, 2024. Elaboración propia, 2025.

La categoría “Vías Principales” cuenta con tres rutas (ver Figura 35); INDECO, Laguna 1, Laguna 2, Ojo de Agua y Senderos (ver Tabla 52).

Tabla 52. Distribución y tipología de derroteros de TPCU en la categoría “Vías Principales”.

No.	Derrotero	Km	Vehículo	Tipología	Función	Código
1	Allende	30.20	Van	Diametral	Urbana	TRU-38
2	Insurgentes	24.30	Van	Diametral	Urbana	TRU-39
3	México	18.80	Van	Diametral	Urbana	TRU-40

Fuente: “Plataforma Muévete-Transporte Público” de la Secretaría de Movilidad del Estado de Nayarit, 2024. Elaboración propia, 2025.

- La categoría “Metropolitanas”, enlista aquellas rutas que transitan entre las ciudades de Tepic y Xalisco. Esta cuenta con cuatro rutas de transporte (ver Figura 36); Colinas-Xalisco, Canoas, Majadas-La Curva-Xalisco y Pueblo Nuevo-Xalisco (ver Tabla 53).

Tabla 53. Distribución y tipología de derroteros de TPCU en la categoría “Metropolitanas”.

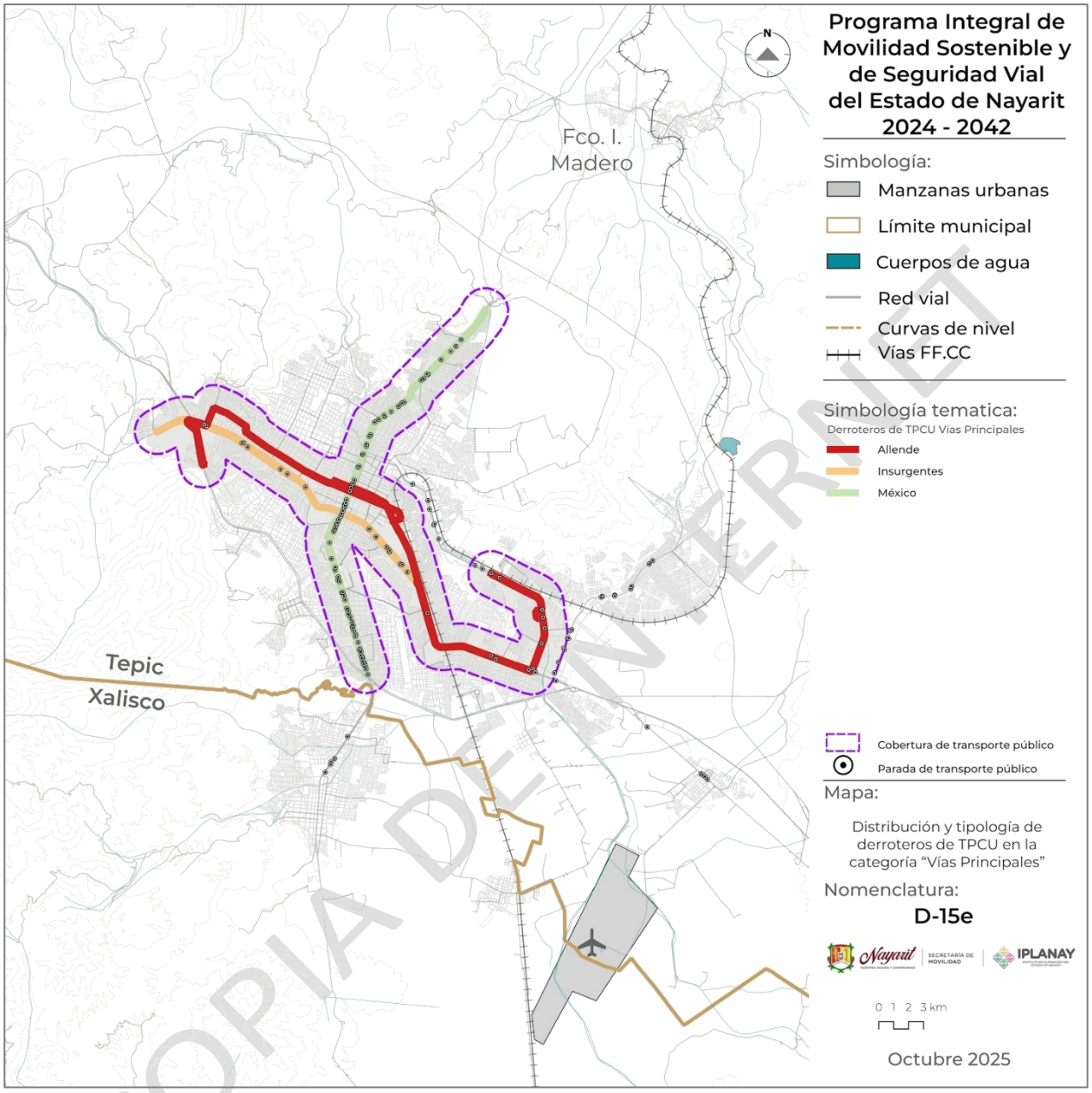
No.	Derrotero	Km	Vehículo	Tipología	Función	Código
1	Colinas-Xalisco	19.10	Autobús	Radial	Metropolitana	TRM-01
2	Canoas	18.00	Autobús	Radial	Metropolitana	TRM-02
3	Majadas-La Curva-Xalisco	20.40	Autobús	Radial	Metropolitana	TRM-03
4	Pueblo Nuevo-Xalisco	16.10	Autobús	Circular	Metropolitana	TRM-04

Fuente: “Plataforma Muévete-Transporte Público” de la Secretaría de Movilidad del Estado de Nayarit, 2024. Elaboración propia, 2025.

- Finalmente, la categoría “Suburbana/Urbana” corresponde a las rutas que conectan las ciudades de Tepic, Xalisco (suburbana) o ambas (delegacional), con alguna localidad urbana. Estas rutas ofrecen un servicio público urbano–suburbano, lo que facilita la movilidad entre zonas de transición metropolitana. Esta categoría comprende once rutas (ver Figura 37): Ahuacate Directo, Ahuacate Consorcio, Ahuacate Huachines, San Cayetano–El Verde, Lo de Lamedo, La Yerba, Testerazo–Xalisco, UT Xalisco Ruta 1, La Curva, Pantanal–San Cayetano–Tepic *y* Tepic–Xalisco–Pantanal (ver Tabla 54).

COPIA DE INTERNET

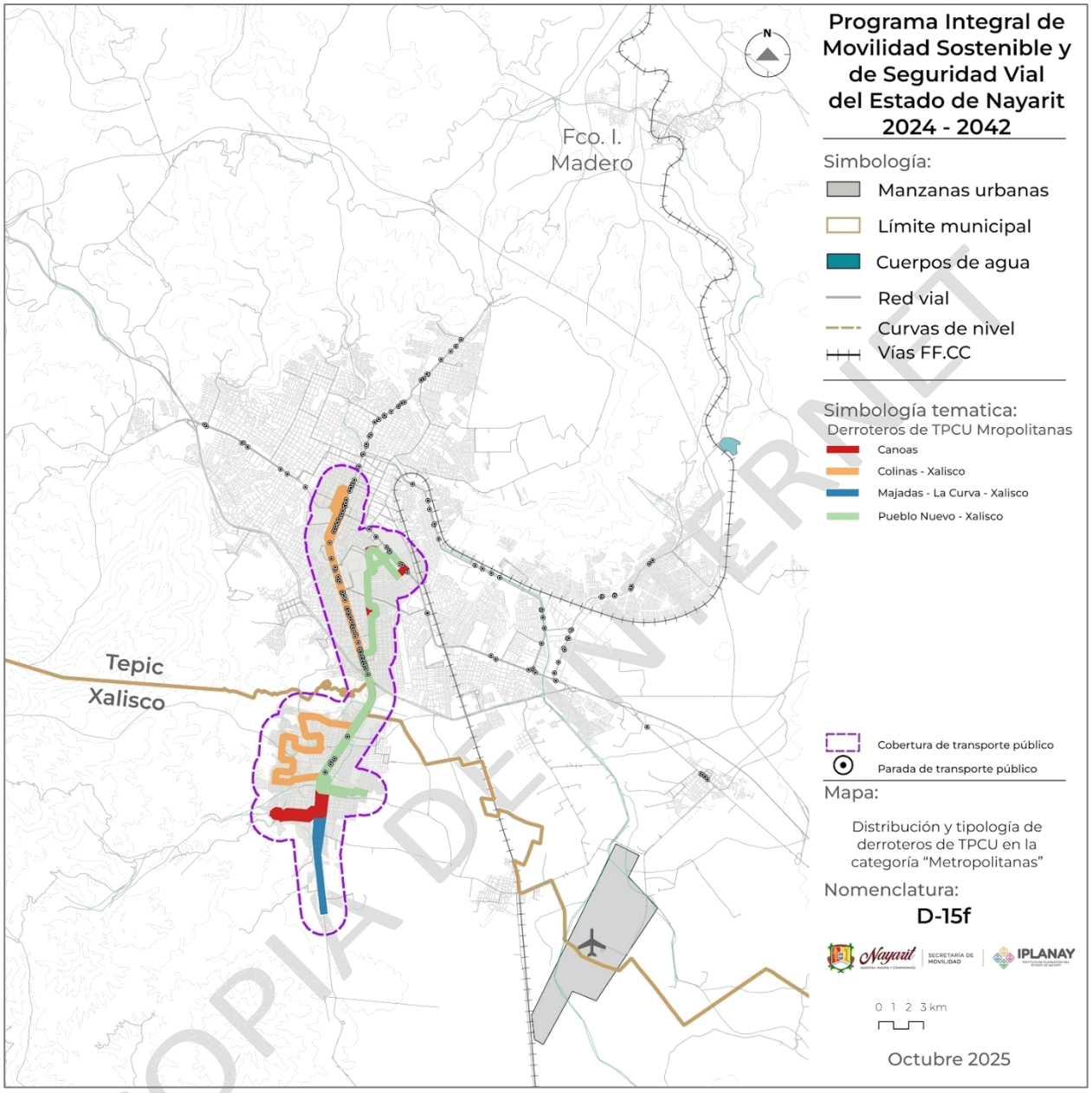
Figura 35. Mapa de rutas de TPCU de la categoría “Vías principales” (D-15e)



COPIA DE INTERNET

Fuente: “Plataforma Muévete-Transporte Público” de la Secretaría de Movilidad del Estado de Nayarit, 2024. Elaboración propia, 2025.

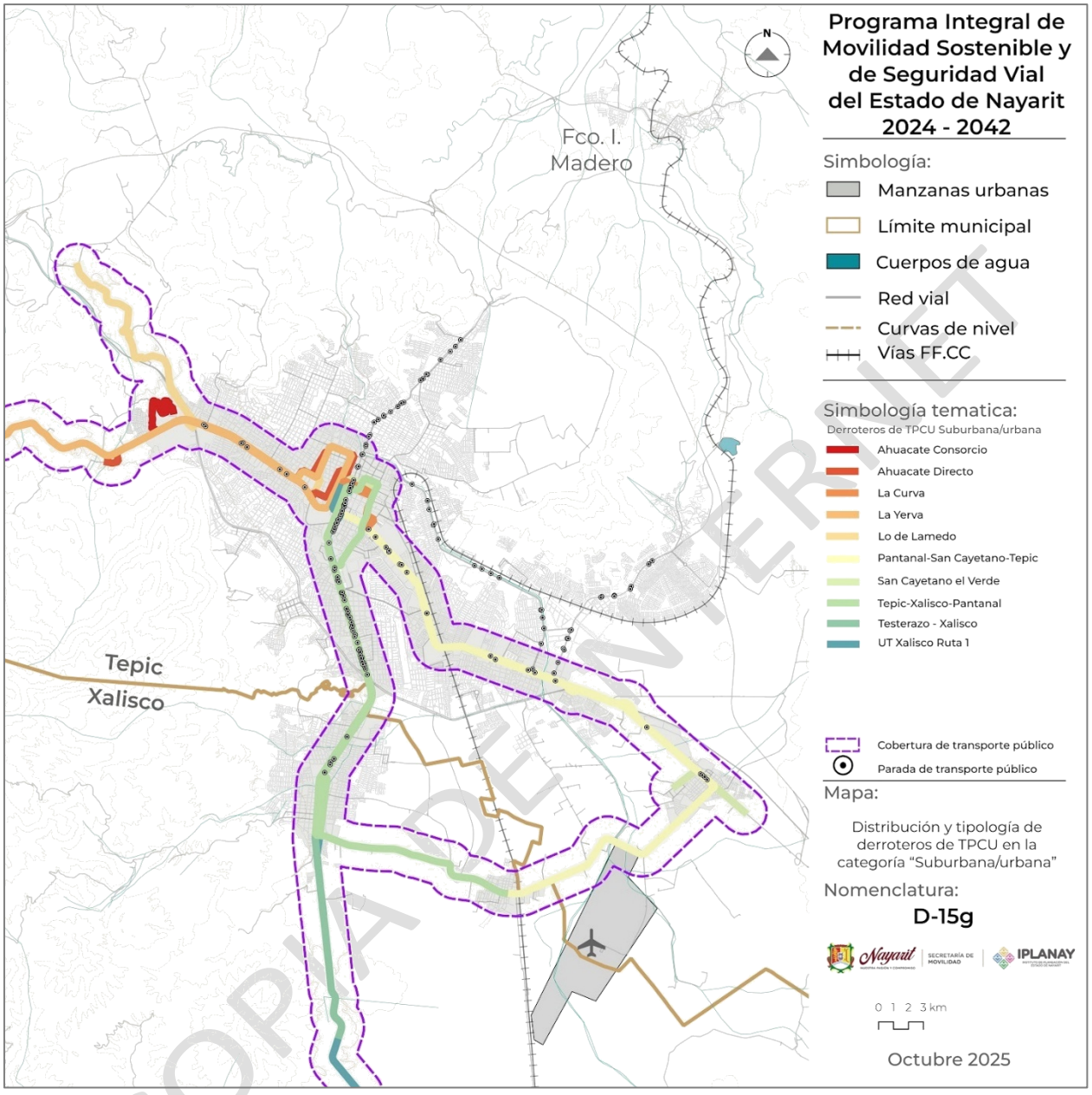
Figura 36. Mapa de rutas de TPCU de la categoría “Metropolitanas” (D-15f)



COPIA DE INTERNET

Fuente: “Plataforma Muévete-Transporte Público” de la Secretaría de Movilidad del Estado de Nayarit, 2024. Elaboración propia, 2025.

Figura 37. Mapa de rutas de TPCU de la categoría “Suburbana/urbana” (D-15g)



COPIA DE INTERNET

Fuente: “Plataforma Muévete-Transporte Público” de la Secretaría de Movilidad del Estado de Nayarit, 2024. Elaboración propia, 2025.

Tabla 54. Distribución y tipología de derroteros de TPCU en la categoría "Suburbana/urbana".

No.	Derrotero	Km	Vehículo	Tipología	Función	Código
1	Ahuacate Directo	14.30	Van	Radial	Suburbana	TRS-01
2	Ahuacate Consorcio	15.00	Autobús	Radial	Suburbana	TRS-02
3	Ahuacate Huachines	17.10	Autobús	Radial	Suburbana	TRS-03
4	San Cayetano-El Verde	26.70	Van	Radial	Suburbana	TRS-04
5	Lo de Lamedo	20.80	Autobús	Radial	Suburbana	TRS-05
6	La Yerba	43.90	Autobús	Radial	Suburbana	TRS-06
7	Testerazo-Xalisco	26.40	Autobús	Radial	Suburbana / Metropolitana	TRS-07
8	UT Xalisco Ruta 1	38.70	Autobús	Radial	Suburbana / Metropolitana	TRS-08
9	La Curva	46.00	Autobús	Radial	Suburbana / Metropolitana	TRS-09
10	Pantanal-San Cayetano-Tepic	35.80	Autobús	Radial	Suburbana / Metropolitana	TRS-10
11	Tepic-Xalisco-Pantanal	27.00	Autobús	Radial	Suburbana / Metropolitana	TRS-11

Fuente: "Plataforma Muévete-Transporte Público" de la Secretaría de Movilidad del Estado de Nayarit, 2024. Elaboración propia, 2025.

Cobertura del TPCU en la ZMT

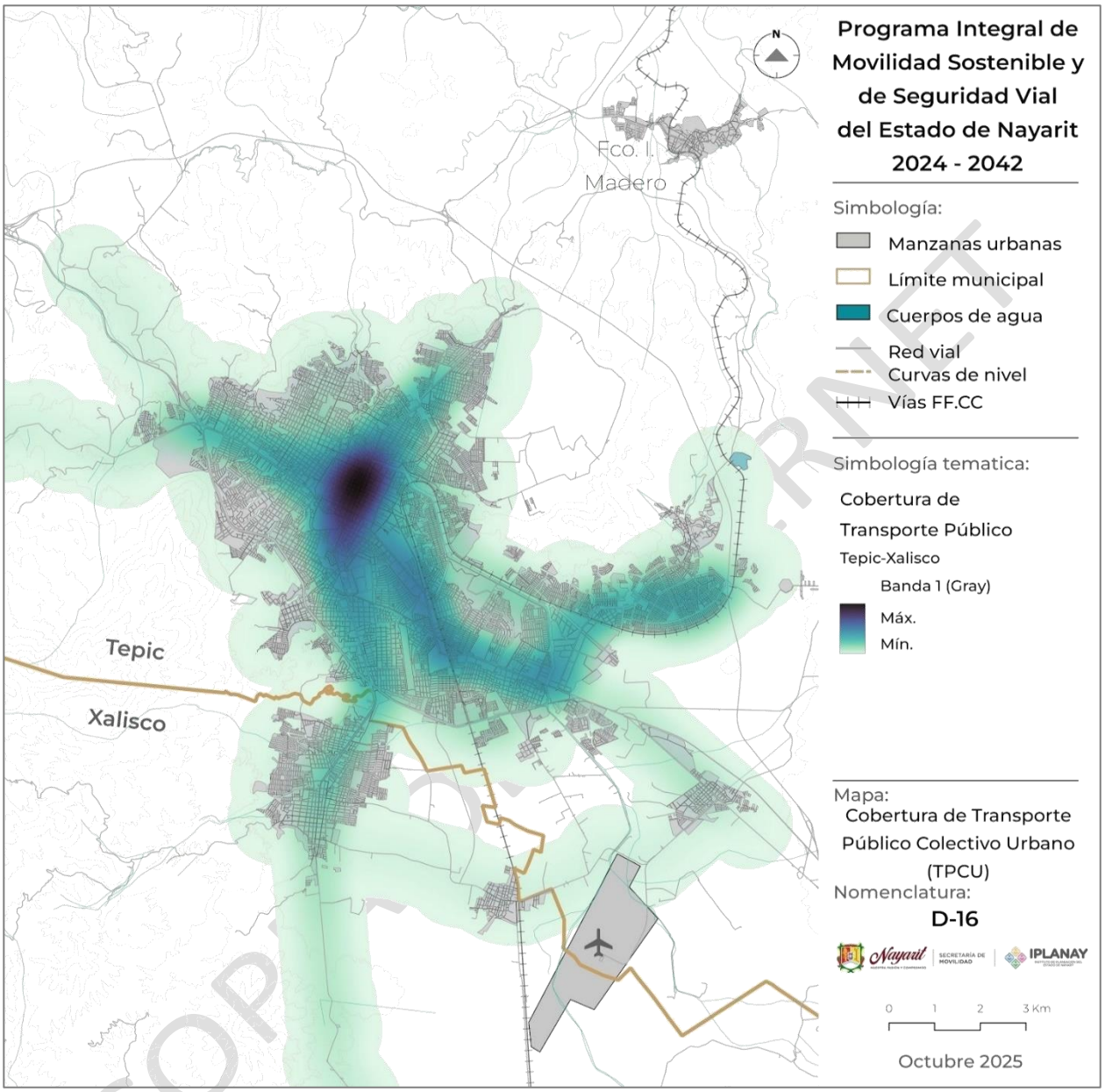
Las rutas actuales del transporte público colectivo urbano en la ZMT registran una cobertura del 99% de la mancha urbana, conforme a un análisis espacial realizado a 400 metros a cada ruta (ver Figura 38). Este resultado refleja que, 364,790 personas cuentan con acceso al servicio a una distancia caminable razonable, lo que demuestra una adecuada distribución territorial de las rutas. No obstante, aún persisten áreas con menor cobertura que podrían considerarse en futuras estrategias de ampliación del sistema como las colonias Aves del Paraíso, Tío Baltazar, Lomas de San Juan, Villas de Aztlán, Las Fincas, Cuba, Porta Alta, Puerta Jardín y Lagos del Country.

Cuencas del TPCU en la ZMT

Las rutas de transporte se encuentran asignadas a diferentes cuencas de captación distribuidas en la ciudad. Para el caso de la Zona Metropolitana de Tepic, se conformaron 10 cuencas de captación en las que se integran las 55 rutas, anteriormente descritas, que operan en situación. En la Figura 39 se observa la distribución que considera la cobertura de los servicios de transporte, así como los límites establecidos por las principales vialidades.

COPIA DE INTERNET

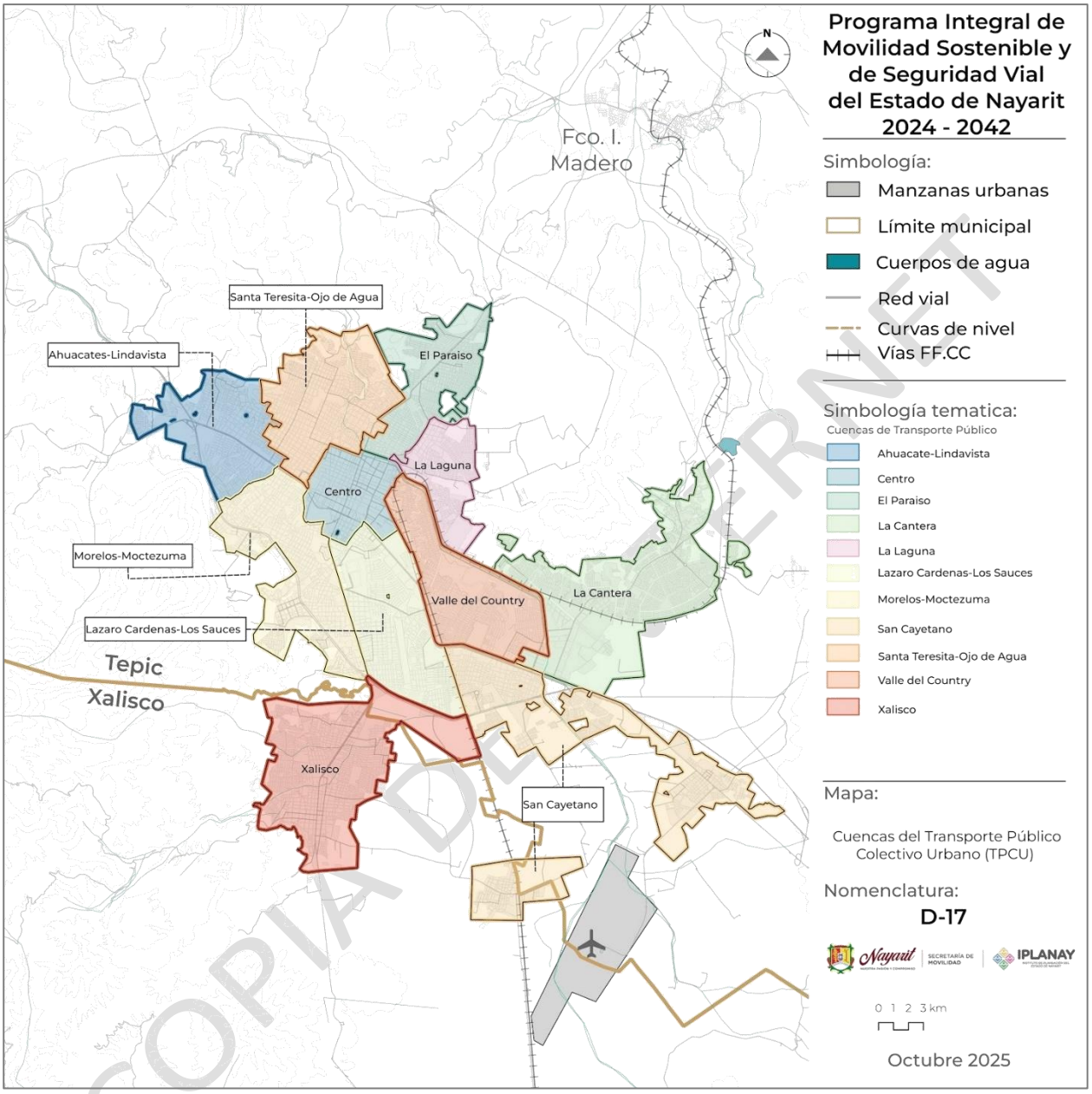
Figura 38. Mapa de coberturas del Transporte Público Colectivo Urbano (TPCU) en la Zona Metropolitana de Tepic (D-16)



Fuente: Elaboración propia, 2025.

Es crucial señalar que, aunque la zona centro de Tepic genera y atrae una gran cantidad de viajes durante el día, no se la considera una cuenca de transporte, esto se debe a que la mayoría de las rutas urbanas y suburbanas tienen acceso a esta zona. Para asignar las rutas a las cuencas, se consideró el origen del servicio en las zonas periféricas y las vialidades principales de la ruta. A continuación, se presenta la Tabla 55, donde se enlistan las cuencas junto con el número actual de rutas asignadas a cada una de ellas.

Figura 39. Mapa de cuencas del Transporte Público Colectivo Urbano (TPCU) en la Zona Metropolitana de Tepic (D-17).



COPIA DE INTERNET

Fuente: “Estudio integral de Movilidad orientado al Transporte Público Colectivo Urbano” del Banco Interamericano de Desarrollo y Cal y Mayor, 2024.Elaboración propia, 2025.

Tabla 55. Distribución de cuencas de Transporte Público en la ZMT.

No.	Nombre de la cuenca	Personas pasajeras por día	Porcentaje de personas pasajeras por día	Número de rutas	Porcentaje de rutas
1	La Cantera	41,649	23.28	7	12.73
2	Xalisco	21,065	11.78	8	14.55
3	San Cayetano	19,230	10.75	5	9.09
4	El Paraíso	30,096	16.82	6	10.91
5	La Laguna	3,407	1.90	3	5.45
6	Valle del Country	9,730	5.44	4	7.27
7	Morelos-Moctezuma	14,971	8.37	4	7.27
8	Lázaro Cárdenas-Los Sauces	16,992	9.50	3	5.45
9	El Ahuacate-Lindavista	20,311	11.35	10	18.18
10	Santa Teresita-Ojo de Agua	1,441	0.81	5	9.09
		178,891	100%	55	100%

Fuente: Recuperado del “Estudio integral de Movilidad orientado al Transporte Público Colectivo Urbano” del Banco Interamericano de Desarrollo y Cal y Mayor, 2024.

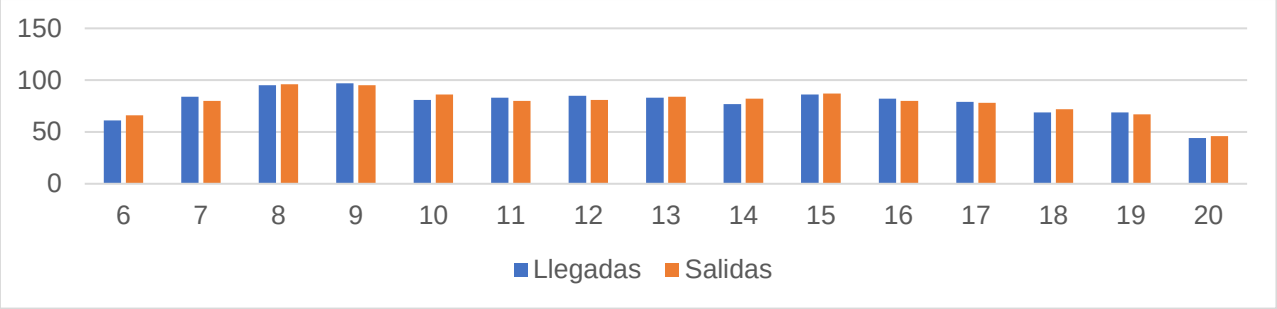
Perfil de distribución de despachos

De acuerdo con el Banco Interamericano de Desarrollo, al estudiar el cierre de circuito de 15 rutas de transporte público, se registraron en total 2,355 despachos en las bases de transporte, presentándose una simetría en la mayoría de las rutas, entre los servicios que salen y los servicios que llegan a lo largo del día, lo cual es un indicativo de que no se presenta rotación de unidades entre las rutas, es decir, cada vehículo es asignado para prestar el servicio exclusivamente en una de las rutas durante todo el periodo de operación. Adicionalmente, se atribuye la simetría de llegadas y salidas al hecho de que las unidades no cuentan con grandes tiempos de terminal y solo realizan las maniobras de ascenso y descenso correspondientes.

En el caso de la ruta TRU-34 Mololoa2-Aurora, se identificó que no cuenta con una operación continua, situación atribuida al número de vehículos con el que cuenta. Otro factor para considerar es la distribución de los despachos durante el día integrados en la Figura 40, en la que se muestra que la mayor oferta de unidades se presenta en los periodos de la mañana, los cuales superan los registrados en la hora de máxima demanda de 13:00 a 14:00 horas.

COPIA DE INTERNET

Figura 40. Perfil de distribución del número de despachos en la ZMT.



Fuente: Recuperado del "Estudio integral de Movilidad orientado al Transporte Público Colectivo Urbano" del Banco Interamericano de Desarrollo y Cal y Mayor, 2024.

Frecuencia de paso y ocupación visual (FOV)

La Frecuencia de paso y ocupación visual (FOV) se realizó en un horario de 6:00 a 22:00 horas en 9 estaciones (ver Tabla 56) entre semana y fines de semana.

Tabla 56. Estaciones para frecuencia de paso (FOV) en la ZMT.

Estación	Ubicación	Entre calle	Y calle
FOV 01	Av. De los Insurgentes Poniente	C. Bucerías	Av. Ricardo Flores Magón
FOV 02	Av. México Norte	C. Tlatelolco	Av. De las Torres
FOV 03	Av. Insurgentes	Blvd. Gobernadores	Av. Rey Nayar
FOV 04	Blvd. Luis Donaldo Colosio	Blvd. Gobernadores	Av. Plaza Forum
FOV 05	Blvd. Tepic-Xalisco	C. 12 de octubre	C. Sabino
FOV 06	Av. Guadalupe Victoria	C. León Norte	C. Querétaro Norte
FOV 07	Blvd. Tepic Xalisco / Av. Del Sol	C. Santa Cecilia	C. Marte
FOV 08	Carretera Mex 15 / Gdl. - Tepic	Acceso Bonaterra	Av. De los Insurgentes
FOV 09	C. Miguel Hidalgo Oriente	Calle San Luis Norte	C. Zacatecas Norte

Fuente: Recuperado del "Estudio integral de Movilidad orientado al Transporte Público Colectivo Urbano" del Banco Interamericano de Desarrollo y Cal y Mayor, 2024.

El análisis de los pasajeros por hora en todas las estaciones maestras de FOV durante un día hábil muestra dos periodos de máxima demanda. El primero ocurre por la mañana, entre las 7:00 y las 9:00 horas, con un promedio de 1,577 pasajeros por hora y un total de 28,387 pasajeros registrados en el conjunto de las nueve estaciones. El segundo pico se presenta entre las 13:00 y las 16:00 horas, alcanzando un promedio de 1,677 pasajeros por hora y un total de 45,284 pasajeros en el mismo grupo de estaciones. En contraste, se identifica un periodo valle alrededor de las 11:00 horas, con un promedio de 1,044 pasajeros por hora y un total de 9,400 pasajeros en el periodo observado. Finalmente, durante la tarde se registra un segundo pico menor entre las 18:00 y las 19:00 horas, lo que evidencia una nueva concentración de demanda.

La FOV evidenció que las unidades de transporte público operan con un promedio de ocupación del 43%. Se identificó que, durante el horario vespertino, las unidades presentan una ligera mayor ocupación en comparación con el matutino. Además, permitió analizar la interacción entre la oferta y la demanda del servicio en la zona en un día laborable típico.

COPIA DE INTERNET

Los resultados muestran una sobreoferta de unidades, particularmente durante el periodo de máxima demanda (HMD) matutino, cuando el nivel de ocupación vehicular alcanzó apenas el 47.6%.

Además, durante el fin de semana, permitió identificar las variaciones en el comportamiento de la oferta y la demanda del transporte público de pasajeros en comparación con un día hábil. En este sentido, el volumen de pasajeros en fin de semana representa únicamente el 17% de la demanda registrada entre semana. La sobreoferta de unidades se mantiene asociada al bajo factor de ocupación, previamente señalado. En promedio, las unidades de transporte público durante el fin de semana registran un nivel de ocupación del 37%, inferior al observado en días laborables. Las variaciones horarias entre los periodos entre semana y fin de semana se presentan en la Tabla 57, donde se detallan las diferencias de comportamiento.

Tabla 57. Ocupación vehicular horaria entre semana y fines de semana.

Horario	Ocupación entre semana	Ocupación en fin de semana
6:00	45%	32%
7:00	49%	49%
8:00	46%	46%
9:00	40%	41%
10:00	37%	41%
11:00	33%	36%
12:00	41%	35%
13:00	53%	36%
14:00	49%	44%
15:00	48%	41%
16:00	45%	34%
17:00	44%	44%
18:00	47%	50%
19:00	47%	36%
20:00	44%	31%
21:00	38%	7%

Fuente: “Estudio integral de Movilidad orientado al Transporte Público Colectivo Urbano” del Banco Interamericano de Desarrollo y Cal y Mayor, 2024. Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

Velocidades del TPCU

Derivado de un análisis mediante GPS de algunas rutas de transporte verificadas se identifican velocidades promedio por cada tramo de la red vial por donde circula el transporte público durante la hora pico en la Zona Metropolitana de Tepic. Estos datos, organizados por sentido de circulación, se detallan en la Figura 41.

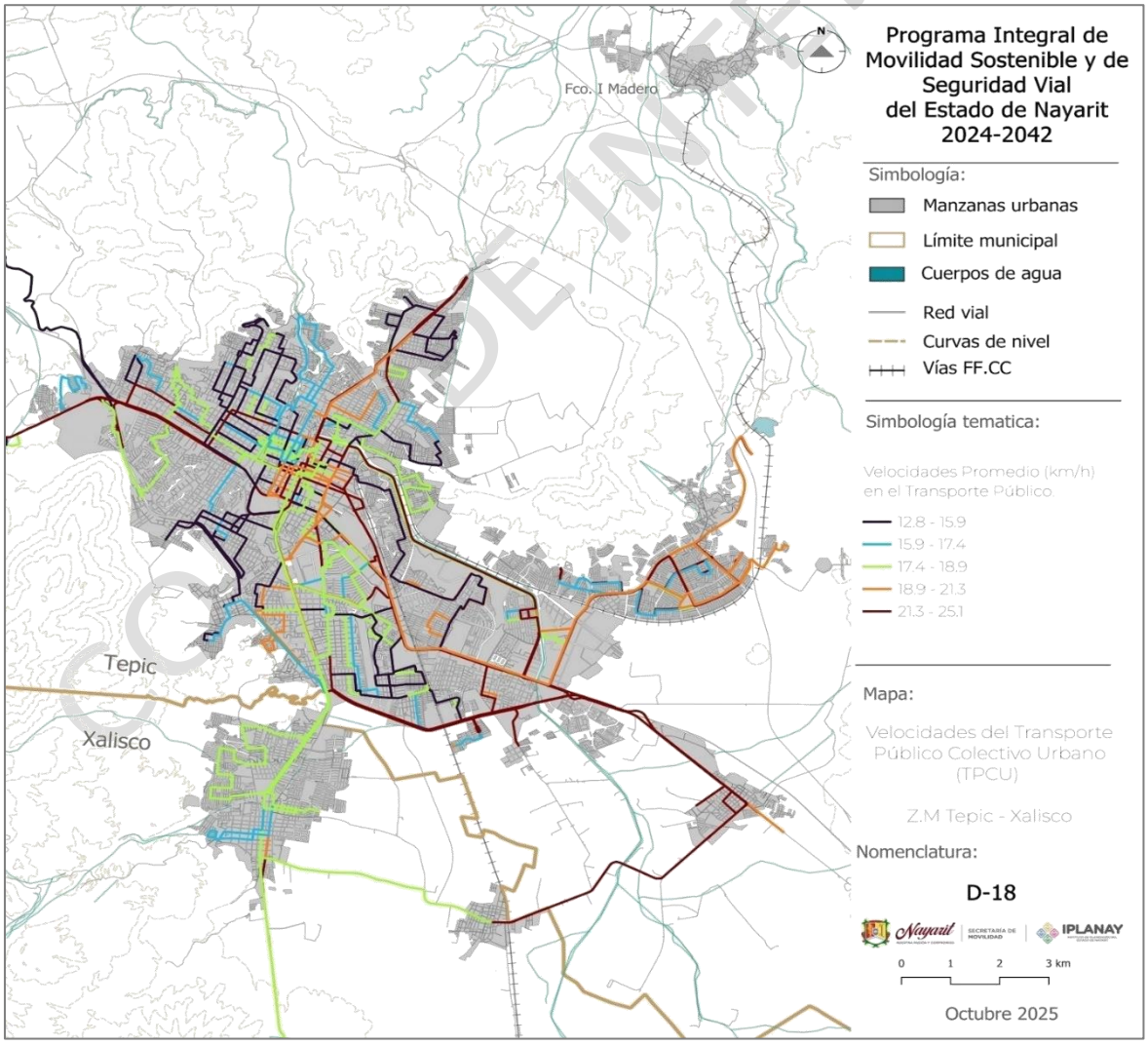
Las velocidades más bajas se registran en el área central de la ciudad, con rangos de entre 5 y 10 km/h en los tramos más congestionados de la Avenida México Norte y la calle Querétaro. Estas condiciones se explican por el alto número de ascensos y descensos de pasajeros en la zona centro, la elevada congestión vehicular, la reducida sección vial y la presencia de dispositivos de control de tránsito, como semáforos.

En cuanto a los corredores principales, la Avenida Insurgentes, una de las más relevantes de la ciudad, presenta velocidades promedio —tanto en tránsito particular como en transporte público— superiores a 15 km/h, debido principalmente al mayor número de carriles y a la existencia de vialidades laterales en algunos de sus tramos. Por su parte, la Avenida México registra velocidades que oscilan entre 15 y 20 km/h, las cuales disminuyen conforme se aproxima al centro de la ciudad.

Parque vehicular

En lo referente a la tipología vehicular de acuerdo con el Banco Interamericano de Desarrollo, de las 158 unidades en operación de 15 rutas estudiadas, el 65% corresponde a camionetas tipo Van (103 unidades) y el 35% se integra por autobuses (55 unidades) como se muestra en la Figura 42. Los vehículos de menor capacidad en muchas ocasiones tienen una mejor accesibilidad a zonas de difícil tránsito y también suelen ser más recomendables en zonas donde la demanda de pasajeros es más dispersa debido a la baja concentración poblacional.

Figura 41. Mapa de velocidades del Transporte Público Colectivo Urbano (TPCU) en la Zona Metropolitana de Tepic (D-18).



Fuente: "Estudio integral de Movilidad orientado al Transporte Público Colectivo Urbano" del Banco Interamericano de Desarrollo y Cal y Mayor, 2024. Elaboración propia, 2025.

COPIA SIN VALIDEZ OFICIAL

Figura 42. Tipología vehicular del Transporte Público Colectivo Urbano en la ZMT.



Fuente: Recuperado del "Estudio integral de Movilidad orientado al Transporte Público Colectivo Urbano" del Banco Interamericano de Desarrollo y Cal y Mayor, 2024.

Principales puntos de ascensos y descensos

El estudio de ascensos y descensos (AD) se llevó a cabo en cuatro días del mes marzo de 2024 en unidades pertenecientes a 15 rutas de transporte urbano de Tepic, seleccionadas como muestra representativa del sistema. A partir del análisis previo de verificación de recorridos mediante GPS, se determinó que la operación de las rutas se realiza bajo un esquema de circuitos, en el cual las unidades cuentan con base únicamente en uno de los extremos del recorrido, continuando el trayecto de retorno sin establecer una base fija.

El trabajo de campo evidenció los puntos de ascenso y descenso de pasajeros, así como las demoras operativas observadas durante el trayecto. Para cada ruta se efectuaron cuatro recorridos completos (vuelta de ida y regreso), realizados entre las 8:00 y las 15:00 horas, con el propósito de captar variaciones en la demanda a lo largo de distintos periodos del día. Posteriormente, la información recolectada fue procesada y sistematizada en una base de datos georreferenciada, que integra los puntos de abordaje y descenso de pasajeros, lo que permite su análisis espacial y operativo.

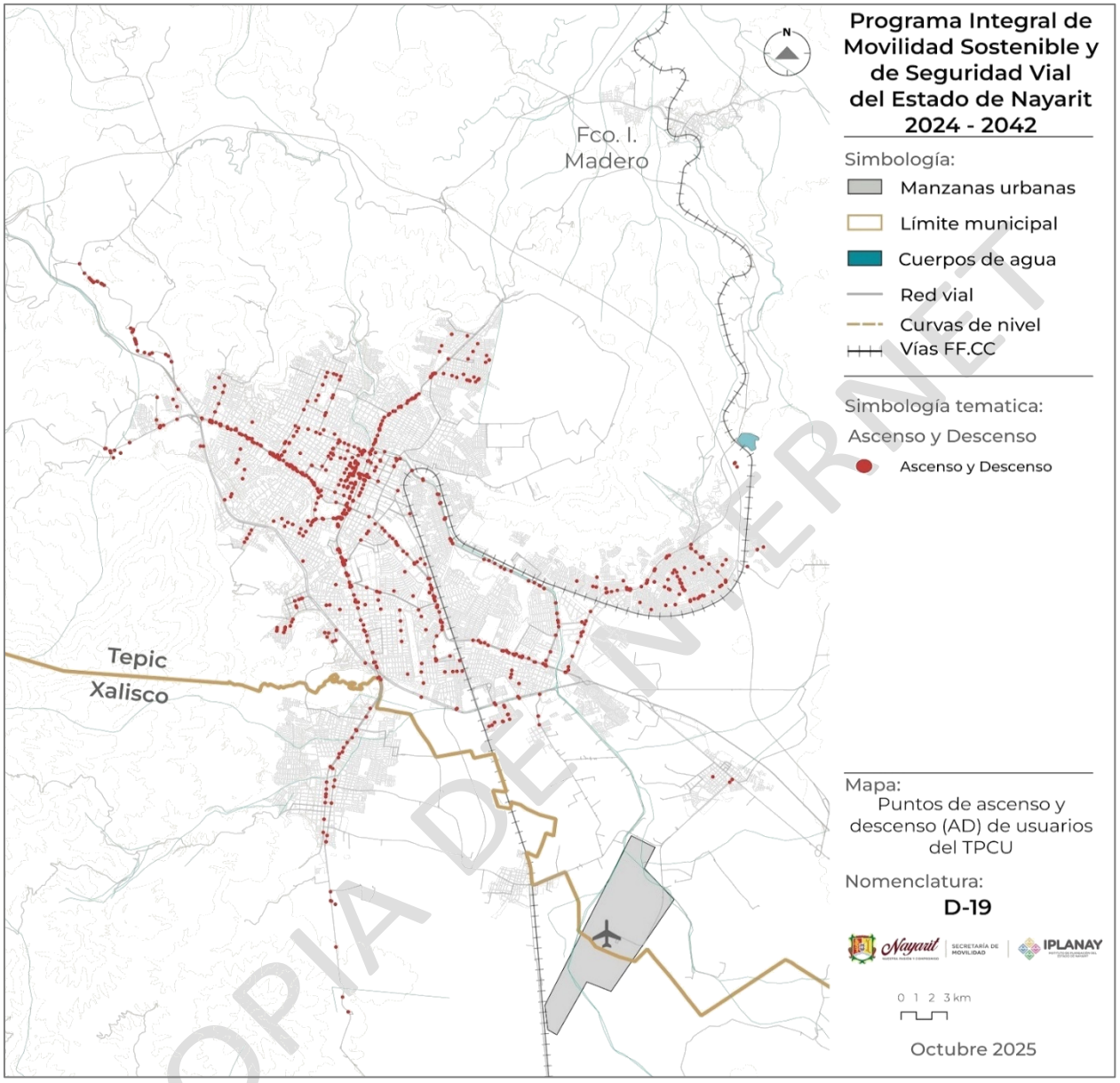
Análisis de paradas identificadas en GPS

El procesamiento de los datos obtenidos permitió identificar la localización geográfica de los puntos en los que se registraron ascensos y descensos (AD). Además, evidenció una alta concentración de puntos de AD en los principales corredores viales de la ciudad, particularmente en la Avenida de los Insurgentes, Avenida México Norte y el Boulevard Tepic–Xalisco, donde las detenciones se realizan tanto en paradas establecidas como en ubicaciones aleatorias, lo que refleja una operación flexible del servicio ante la demanda del usuario. En las zonas periféricas y residenciales, la dispersión de los puntos indica una frecuencia elevada de detenciones en intersecciones y esquinas, asociada a la cobertura de áreas habitacionales.

A partir de los puntos acumulados en distintos horarios se identificaron los sectores con mayor concentración de pasajeros y su relación con los equipamientos urbanos de mayor relevancia (ver Figuras 43 y 44). En este, destacan el Centro Histórico, los corredores de servicios de salud como la Clínica ISSSTE y el Hospital General del IMSS No. 1, así como zonas educativas y de conectividad metropolitana como la Universidad Autónoma de Nayarit, el centro de Xalisco, el Puente Atirantado (Las Banderas), la Ciudad de la Salud, el Conalep 310 y la Unidad de Medicina Familiar 24. Estos resultados proporcionan una base técnica para evaluar la demanda espacial del TPCU, identificar áreas para mejorar la infraestructura y gestionar operativamente el sistema.

COPIA DE INTERNET

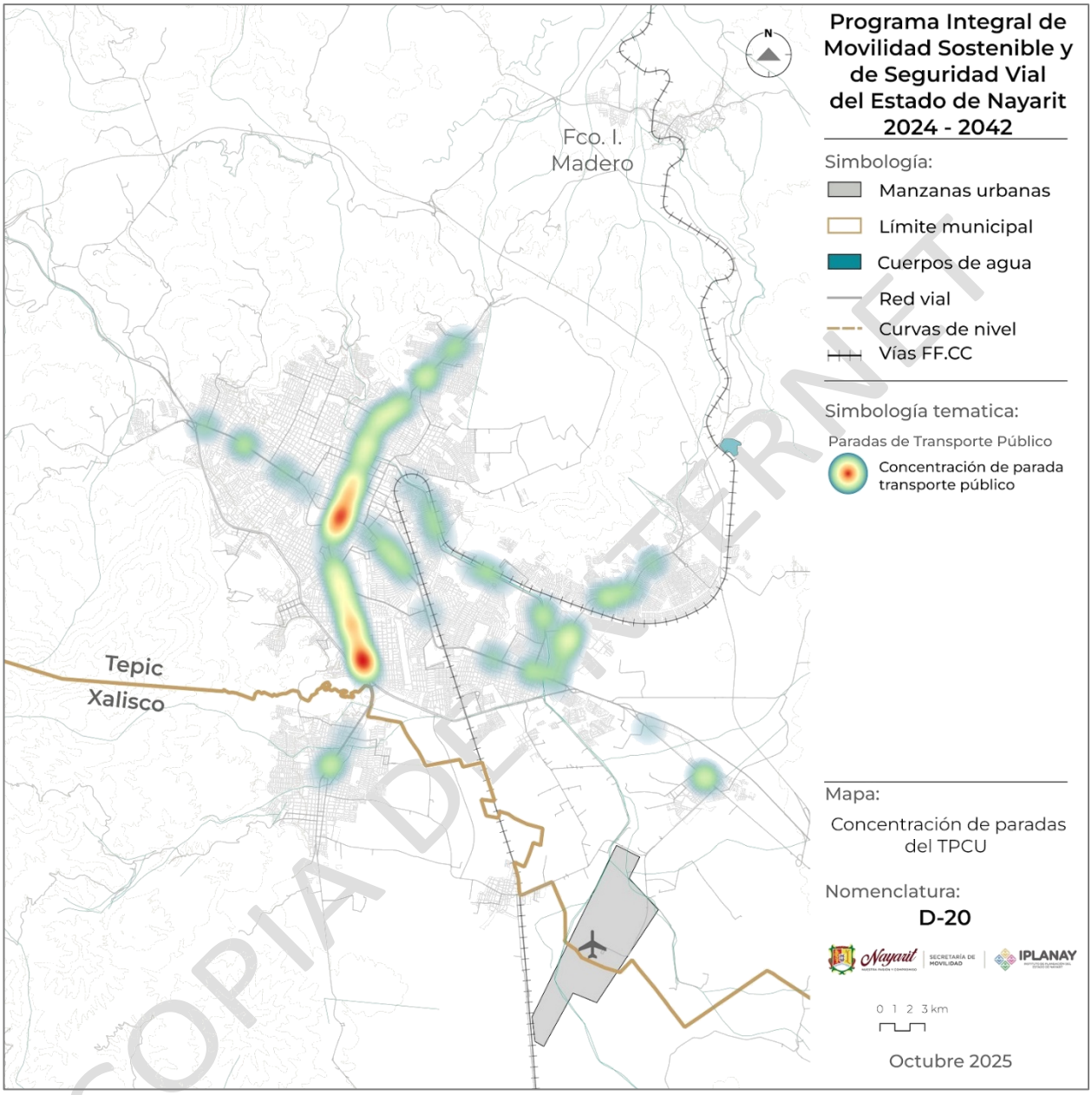
Figura 43. Mapa de puntos de ascenso y descenso (AD) de usuarios del TPCU en la Zona Metropolitana de Tepic (D-19).



Fuente: “Estudio integral de Movilidad orientado al Transporte Público Colectivo Urbano” del Banco Interamericano de Desarrollo y Cal y Mayor, 2024. Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

Figura 44. Mapa de concentración de paradas del TPCU en la Zona Metropolitana de Tepic (D-20).



COPIA DE INTERNET

Fuente: "Estudio integral de Movilidad orientado al Transporte Público Colectivo Urbano" del Banco Interamericano de Desarrollo y Cal y Mayor, 2024. Elaboración propia, 2025.

Principales puntos de ascenso y descenso de pasajeros en hora pico matutina

El número de pasajeros que ascienden y descienden en cada parada, se realizó con la expansión de la muestra de ascensos y descensos. Para ello, se consideraron los cuatro recorridos efectuados en cada una de las 15 rutas de transporte urbano, multiplicándolos por el número de despachos registrados en el estudio de Cierre de Circuito, obteniendo así una estimación del total de pasajeros por ruta en cada periodo analizado.

Con base en estos resultados, en el horario matutino dentro de la ZMT, los mayores flujos de ascenso se concentran en las zonas periféricas y residenciales durante las primeras horas del día, así como en puntos estratégicos del Centro de Tepic, vinculados con los principales corredores viales y equipamientos urbanos, especialmente hospitales y centros educativos. En cuanto a los descensos, la mayor concentración se registra en la zona centro de la ciudad y en colonias que albergan instituciones educativas y zonas laborales, destacando entre ellas el Instituto Tecnológico de Tepic (ver Figuras 45 y 46). La información detallada de las paradas con mayor número de ascensos y descensos se presenta en la Tabla 58.

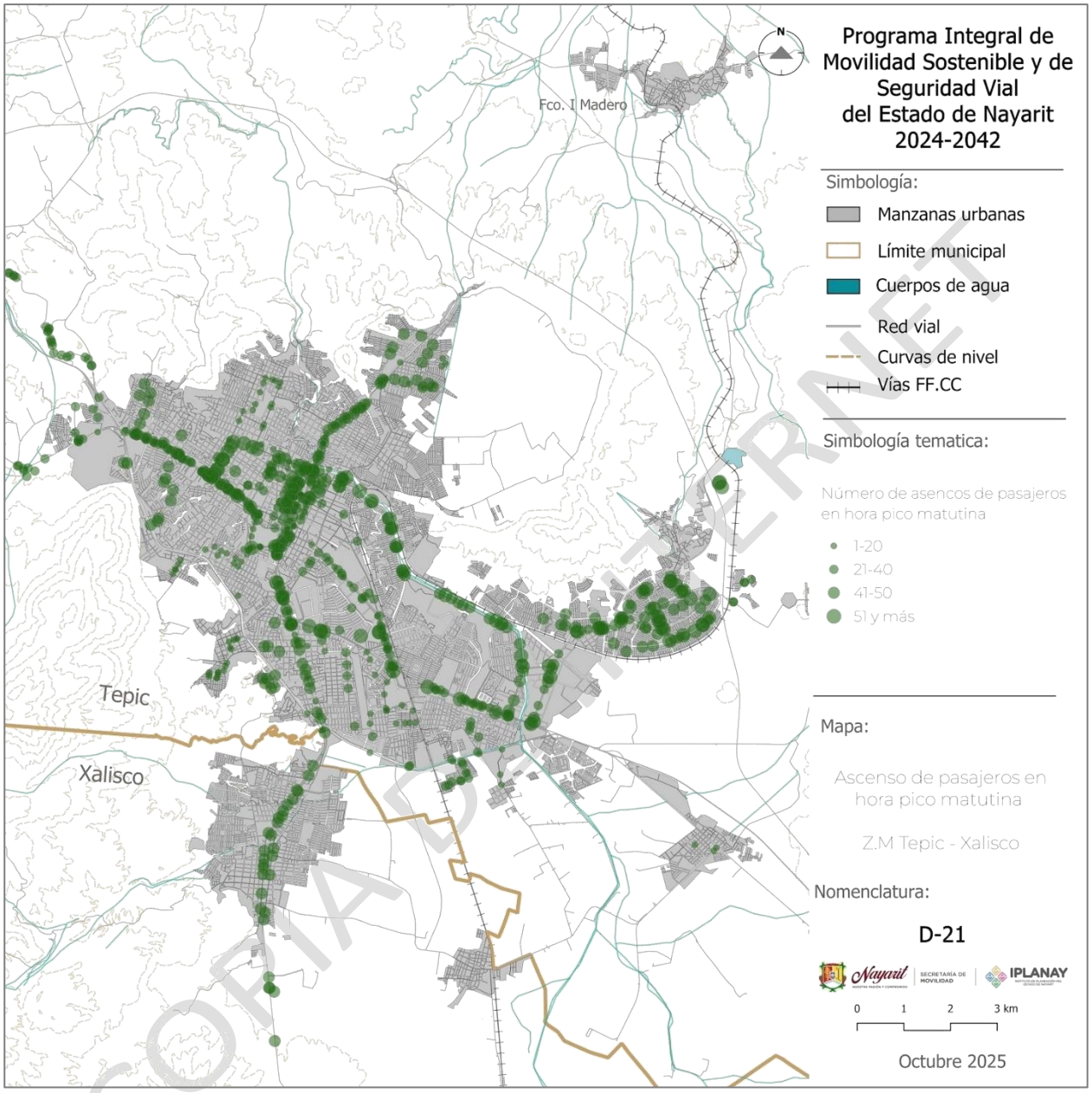
Tabla 58. Principales paradas con ascenso y descenso de pasajeros en hora pico matutina.

Periodo	Sentido	Ubicación del punto de AD
HMD am	O-P	Av. Guadalupe Victoria Poniente y Calle D
HMD am	O-P	Av. Guadalupe y Calle Querétaro
HMD am	O-P	Av. De los Insurgentes y Calle Dos
HMD am	N-S	Av. México Norte y Calle Sebastián Lerdo de Tejada
HMD am	N-S	Calle Árbol y Calle Flor
HMD am	N-S	Calle Durango y Calle Amado Nervo
HMD am	N-S	Calle Puebla y Calle Amado Nervo
HMD am	S-N	Calle Puebla y Calle Amado Nervo
HMD am	N-S	Av. De los Insurgentes y Av. Rey Nayar
HMD am	S-N	Calle Vicente Guerrero y Calle Zacatecas

Fuente: Recuperado del “Estudio integral de Movilidad orientado al Transporte Público Colectivo Urbano” del Banco Interamericano de Desarrollo y Cal y Mayor, 2024.

COPIA DE INTERNET

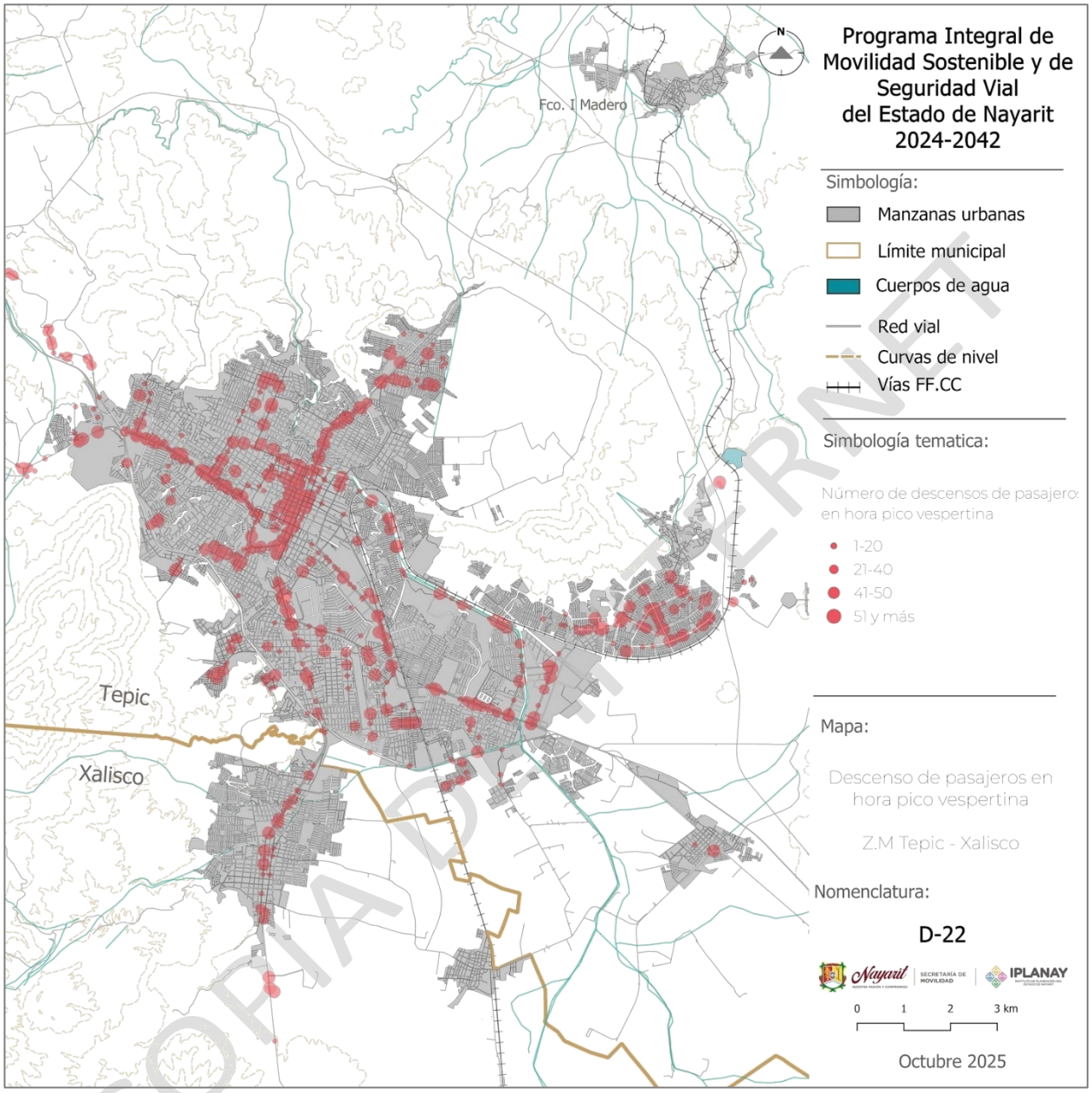
Figura 45. Mapa de ascenso de pasajeros en la hora pico matutina de la Zona Metropolitana de Tepic (D-21).



COPIA DE INTERNET

Fuente: "Estudio integral de Movilidad orientado al Transporte Público Colectivo Urbano" del Banco Interamericano de Desarrollo y Cal y Mayor, 2024. Elaboración propia, 2025.

Figura 46. Mapa de descenso de pasajeros en la hora pico vespertina de la Zona Metropolitana de Tepic (D-22).



COPIA DE INTERNET

Fuente: "Estudio integral de Movilidad orientado al Transporte Público Colectivo Urbano" del Banco Interamericano de Desarrollo y Cal y Mayor, 2024. Elaboración propia, 2025.

Principales puntos de ascenso y descenso de pasajeros en hora pico vespertina

De acuerdo con los resultados del estudio de frecuencia de paso y ocupación visual, la hora de máxima demanda en el servicio de transporte público de Tepic se registra entre las 13:00 y 14:00 horas, periodo que supera ligeramente el flujo observado en la hora pico matutina, comprendida entre las 8:00 y 9:00 horas.

Durante este horario, las paradas con mayor concentración de pasajeros se localizan principalmente en entornos educativos, lo cual resulta coherente con los horarios de salida de estudiantes de diversos niveles escolares. En cuanto a los ascensos, destacan las

paradas ubicadas en la Universidad Tecnológica de Nayarit y la Universidad Autónoma de Nayarit, así como aquellas situadas en el Centro Histórico de Tepic, donde confluyen numerosas rutas que inician su recorrido en esta zona (ver Figuras 47 y 48). Por su parte, los principales puntos de descenso se concentran también en el Centro Histórico de Tepic, así como en las inmediaciones de la Universidad Autónoma de Nayarit, el CETis No. 100 y la Plaza Fórum Tepic (ver Tabla 59).

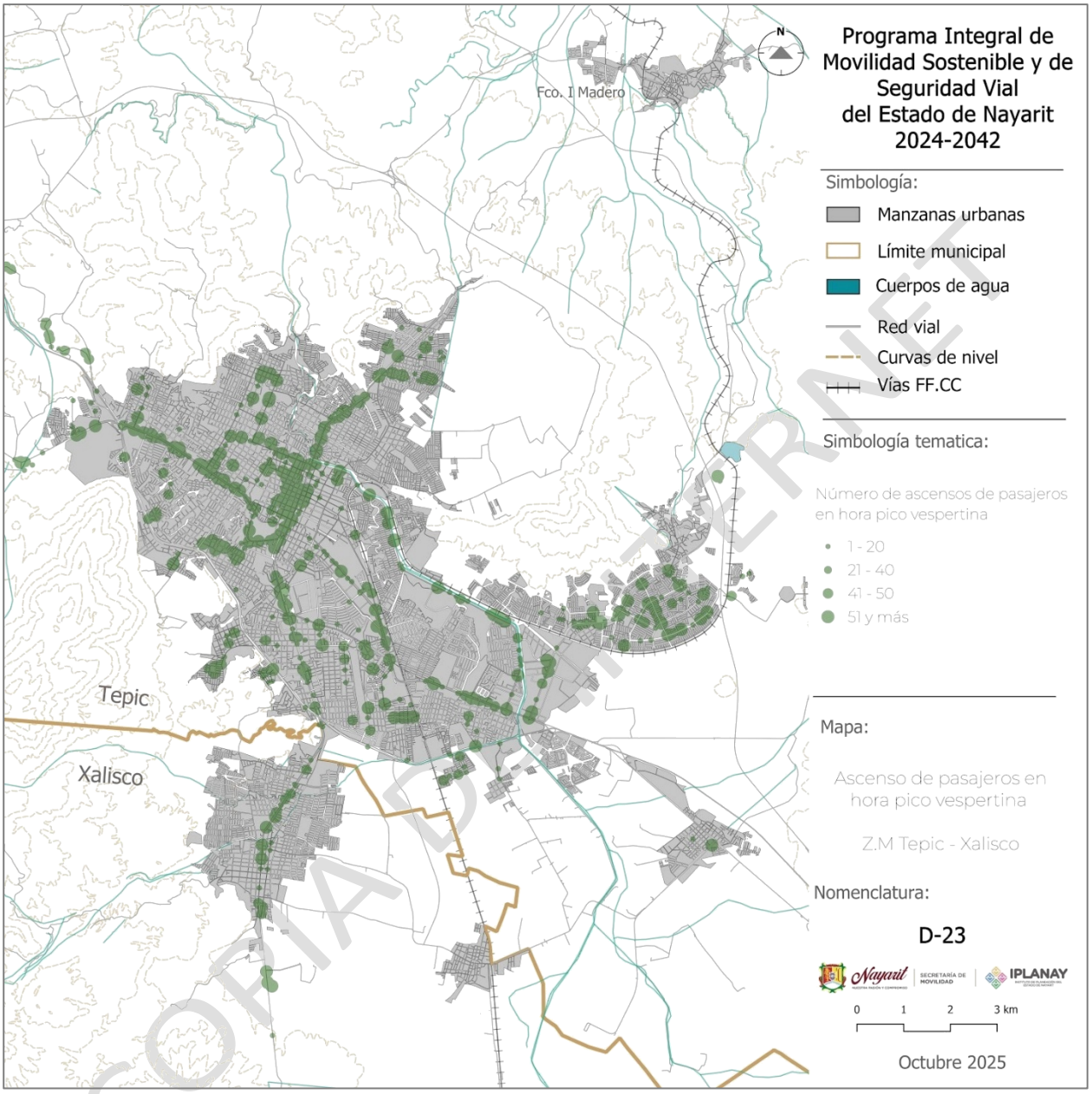
Tabla 59. Principales paradas con ascenso y descenso de pasajeros en hora pico matutina.

Periodo	Sentido	Ubicación del punto de AD
HMD pm	N-S	Blvd. Luis Donaldo Colosio y Av. Jazmines
HMD pm	S-N	Blvd. Tepic-Xalisco y Av. De la Cultura
HMD pm	N-S	Calle Alaska y Calle Guatemala
HMD pm	N-S	Calle Alaska y Calle Congreso
HMD pm	S-N	Calle Puebla y Calle Zaragoza
HMD pm	N-S	Calle Puebla y Calle Zaragoza
HMD pm	P-O	Circuito Universidad Tecnológica de Nayarit
HMD pm	P-O	Blvd. Luis Donaldo Colosio y Av. Prisciliano Sánchez
HMD pm	N-S	Calle Durango y Calle Amado Nervo
HMD pm	O-P	Av. Guadalupe Victoria y Calle Querétaro

Fuente: Recuperado del “Estudio integral de Movilidad orientado al Transporte Público Colectivo Urbano” del Banco Interamericano de Desarrollo y Cal y Mayor, 2024.

COPIA DE INTERNET

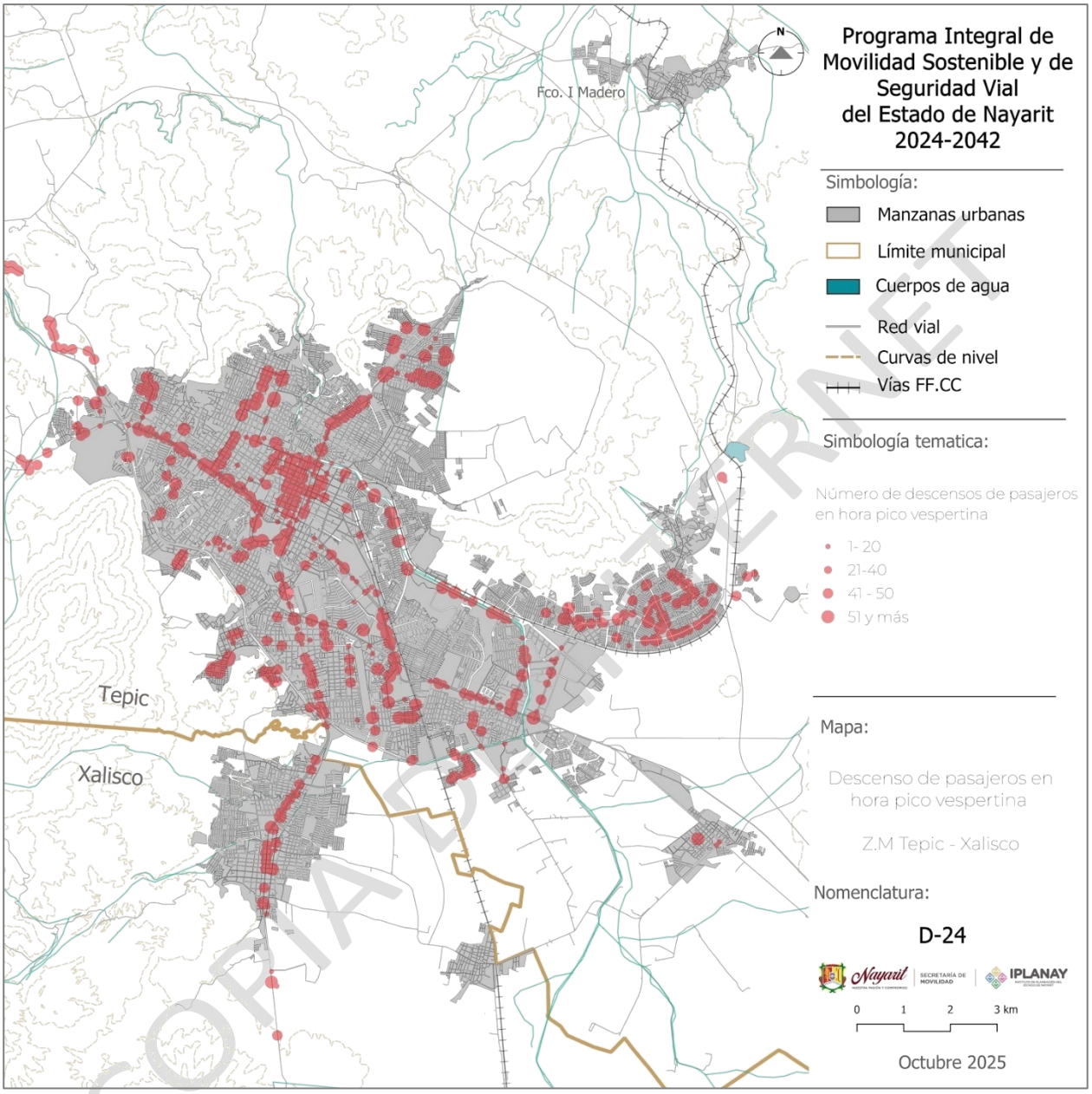
Figura 47. Mapa de ascenso de pasajeros en la hora pico vespertina de la Zona Metropolitana de Tepic (D-23)



COPIA DE INTERNET

Fuente: "Estudio integral de Movilidad orientado al Transporte Público Colectivo Urbano" del Banco Interamericano de Desarrollo y Cal y Mayor, 2024. Elaboración propia, 2025.

Figura 48. Mapa de descenso de pasajeros en la hora pico vespertina de la Zona Metropolitana de Tepic (D-24)



Fuente: "Estudio integral de Movilidad orientado al Transporte Público Colectivo Urbano" del Banco Interamericano de Desarrollo y Cal y Mayor, 2024. Elaboración propia, 2025.

Horarios de servicio y tarifas

El servicio de transporte público colectivo urbano opera en un horario comprendido entre las 5:00 y las 23:00 horas, con lo cual, cubre las principales franjas horarias de desplazamiento de la población, tanto en jornadas laborales como educativas. Este intervalo permite atender la demanda de viajes durante los periodos de mayor afluencia particularmente en los horarios pico matutino y vespertino— y garantizar un nivel mínimo de cobertura en horarios de baja demanda. Sin embargo, exceptúa el horario nocturno.

En cuanto a la tarifa vigente, el costo del pasaje se establece en $10.00 (MXN) por viaje, aplicable de manera general a la mayoría de las rutas del sistema. Este monto representa un valor accesible para la población, aunque su estructura tarifaria suele carecer de mecanismos de diferenciación por distancia, horario o tipo de servicio, lo que limita la flexibilidad y equidad en el cobro. Además, maneja un descuento del 50% a la población de atención prioritaria como son estudiantes, infancias, adultos mayores y personas con discapacidad.

La combinación del horario operativo y el esquema tarifario actual refleja un modelo tradicional de prestación del servicio, orientado principalmente a cubrir la movilidad cotidiana de la población trabajadora y estudiantil, sin incorporar aún estrategias de optimización basadas en análisis de demanda, eficiencia energética o sostenibilidad económica del sistema.

Costo de viaje a bordo del transporte público

Derivado de una encuesta realizada a usuarios en 2024 por grupo Cal y Mayor al momento de pagar el uso exclusivamente del transporte público, en la Figura 49 se observan tres rangos de costos: $5 a $10, $11 a $20 y más de $21 (MXN), con sus respectivos porcentajes basados en el total de las personas encuestadas**.**

Figura 49. Rango de costos del TPCU.



Fuente: Recuperado del “Estudio integral de Movilidad orientado al Transporte Público Colectivo Urbano” del Banco Interamericano de Desarrollo y Cal y Mayor, 2024.

De acuerdo con esta, también se observa que el 86% de las personas encuestadas gastó en el viaje referido entre $5 y $10 exclusivamente en transporte público; el resultado está alineado con las tarifas autorizadas de $5 para estudiantes y adultos mayores, y de $10 tarifa normal. Las personas usuarias que pagan entre $11 y $20 en transporte público corresponden al 13%; quienes pagan más de $21, pertenecen al 1% restante. Es importante mencionar que los costos por encima de los $10 son erogados por las personas usuarias en cuya cadena de viaje existen transbordos y/o desplazamientos intermunicipales, por ejemplo, hacia el municipio de Xalisco. Adicionalmente, se identificó el costo del viaje por género exclusivamente a bordo del transporte público; se obtuvo el costo mínimo, máximo y promedio para hombres y mujeres. Cabe mencionar que las mujeres encuestadas pagaron en promedio $1 más que los hombres; en cuanto al costo máximo, una usuaria declaró haber pagado $30 en un viaje del trabajo al hogar, desde el Fraccionamiento Lindavista, hasta el Mirador Infonavit, en Tepic. En este, realizó cuatro transbordos (caminata-autobús-combi/van-autobús-caminata) y un tiempo de viaje de 55 minutos.

COPIA DE INTERNET

El costo máximo declarado por los hombres fue de $22. El usuario tipo se desplazó de Xalisco a Tepic, realizando cuatro transbordos (caminata-autobús-caminata-autobús-caminata). En cuanto al costo mínimo, tanto hombres como mujeres declararon haber gastado la misma cantidad de $5 atribuible a estudiantes y adultos de la tercera edad.

Caracterización del servicio de Transporte Público Colectivo Urbano (TPCU) en el municipio de Bahía de Banderas (ZMIPVBB)

Distribución, tipología y trazo de rutas de TPCU en el municipio de Bahía de Banderas

En la Zona Metropolitana Interestatal de Puerto Vallarta y Bahía de Banderas (ZMIPVBBT), particularmente en el municipio de Bahía de Banderas, se identifican 11 rutas urbanas, 9 metropolitanas y 2 suburbanas/urbanas (SeMovi, 2024), las cuales conforman la red de transporte público. Para fines de este programa se asigna una clasificación (BRU-01, por ejemplo) que facilita la comprensión de los análisis del diagnóstico de transporte**.**

De acuerdo con lo anterior, se identifican 11 rutas urbanas (ver Figura 50) distribuidas como se representan en la Tabla 60:

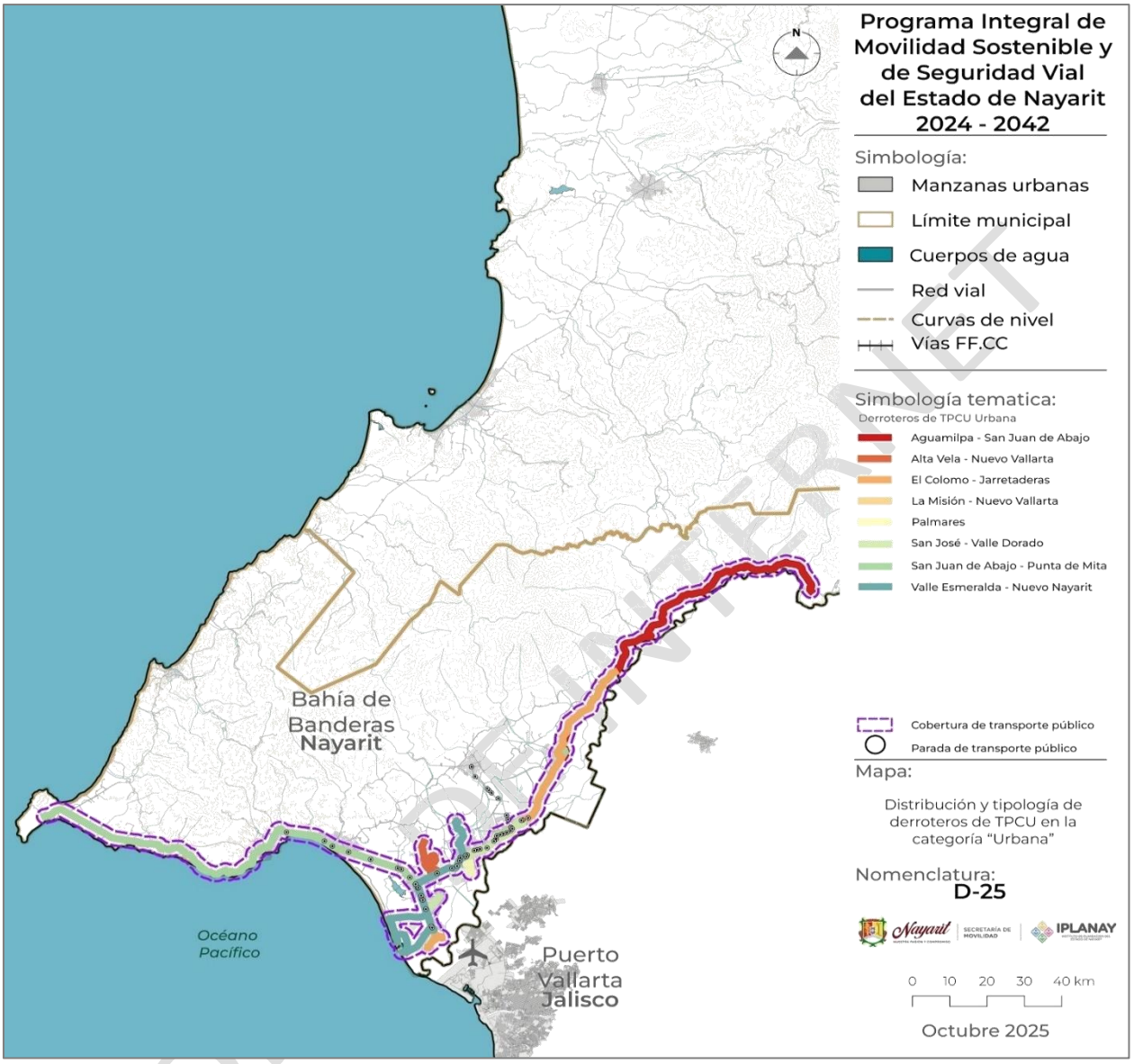
Tabla 60. Distribución y tipología de derroteros de TPCU en la categoría “Urbana”.

No.	Derrotero	Km	Vehículo	Tipología	Función	Código
1	Valle de Banderas-Nuevo Nayarit	43.60	Van	Radial	Urbana	BRU-01
2	San Juan de Abajo-Punta de Mita	91.40	Van	Tangencial	Urbana	BRU-02
3	San Juan de Abajo-Nuevo Nayarit	45.60	Van	Tangencial	Urbana	BRU-03
4	Aguamilpa-San Juan de Abajo	56.10	Autobús	Tangencial	Urbana	BRU-04
5	San José del Valle – Valle Dorado	26.50	Van	Tangencial	Urbana	BRU-05
6	Palmares	27.50	Van	Tangencial	Urbana	BRU-06
7	La Misión-Nuevo Nayarit	30.60	Van	Tangencial	Urbana	BRU-07
8	El Colomo-Las Jarretaderas	56.00	Van	Tangencial	Urbana	BRU-08
9	Altavela-Nuevo Nayarit	27.40	Van	Tangencial	Urbana	BRU-09
10	Valle Esmeralda-Nuevo Nayarit	30.80	Van	Tangencial	Urbana	BRU-10

Fuente: Secretaría de Movilidad, 2024; Banco Interamericano de Desarrollo y Cal y Mayor, 2024. Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

Figura 50. Mapa de rutas de la categoría “urbana” del municipio de Bahía de Banderas (D-25).



Fuente: “Estudio integral de Movilidad orientado al Transporte Público Colectivo Urbano” del Banco Interamericano de Desarrollo y Cal y Mayor, 2024. Elaboración propia, 2025.

De igual forma, se registran 10 rutas metropolitanas (ver Figura 51), que articulan los centros urbanos y turísticos del municipio con el corredor metropolitano hacia Puerto Vallarta, como se detalla en la Tabla 61:

Tabla 61. Distribución y tipología de derroteros de TPCU en la categoría “Metropolitanas”.

No.	Derrotero	Km	Vehículo	Tipología	Función	Código
1	Valle Dorado-Puerto Vallarta	40.40	Autobús	Radial	Metropolitana	BRM-01
2	San Juan de Abajo-Puerto Vallarta	70.00	Autobús / Van	Radial	Metropolitana	BRM-02
3	El Porvenir-Puerto Vallarta	47.10	Van	Radial	Metropolitana	BRM-03
4	Nuevo Nayarit-Puerto Vallarta	41.80	Autobús	Radial	Metropolitana	BRM-04
5	Nuevo Nayarit-Puerto Vallarta 2	40.50	Autobús	Radial	Metropolitana	BRM-05
6	La Misión-Puerto Vallarta	53.40	Autobús	Radial	Metropolitana	BRM-06
7	Las Jarretaderas-Puerto Vallarta	31.30	Autobús	Radial	Metropolitana	BRM-07
8	Valle de Banderas-Puerto Vallarta	64.20	Autobús	Radial	Metropolitana	BRM-09
9	Punta de Mita-Puerto Vallarta	75.60	Autobús / Van	Radial	Metropolitana	BRM-09

Fuente: Secretaría de Movilidad, 2024; “Estudio integral de Movilidad orientado al Transporte Público Colectivo Urbano” del Banco Interamericano de Desarrollo y Cal y Mayor, 2024. Elaboración propia, 2025.

Finalmente, la categoría “Suburbana/Urbana” comprende dos rutas (ver Figura 52); Lo de Marcos-Puerto Vallarta e Higuera Blanca-Puerto Vallarta (ver Tabla 62).

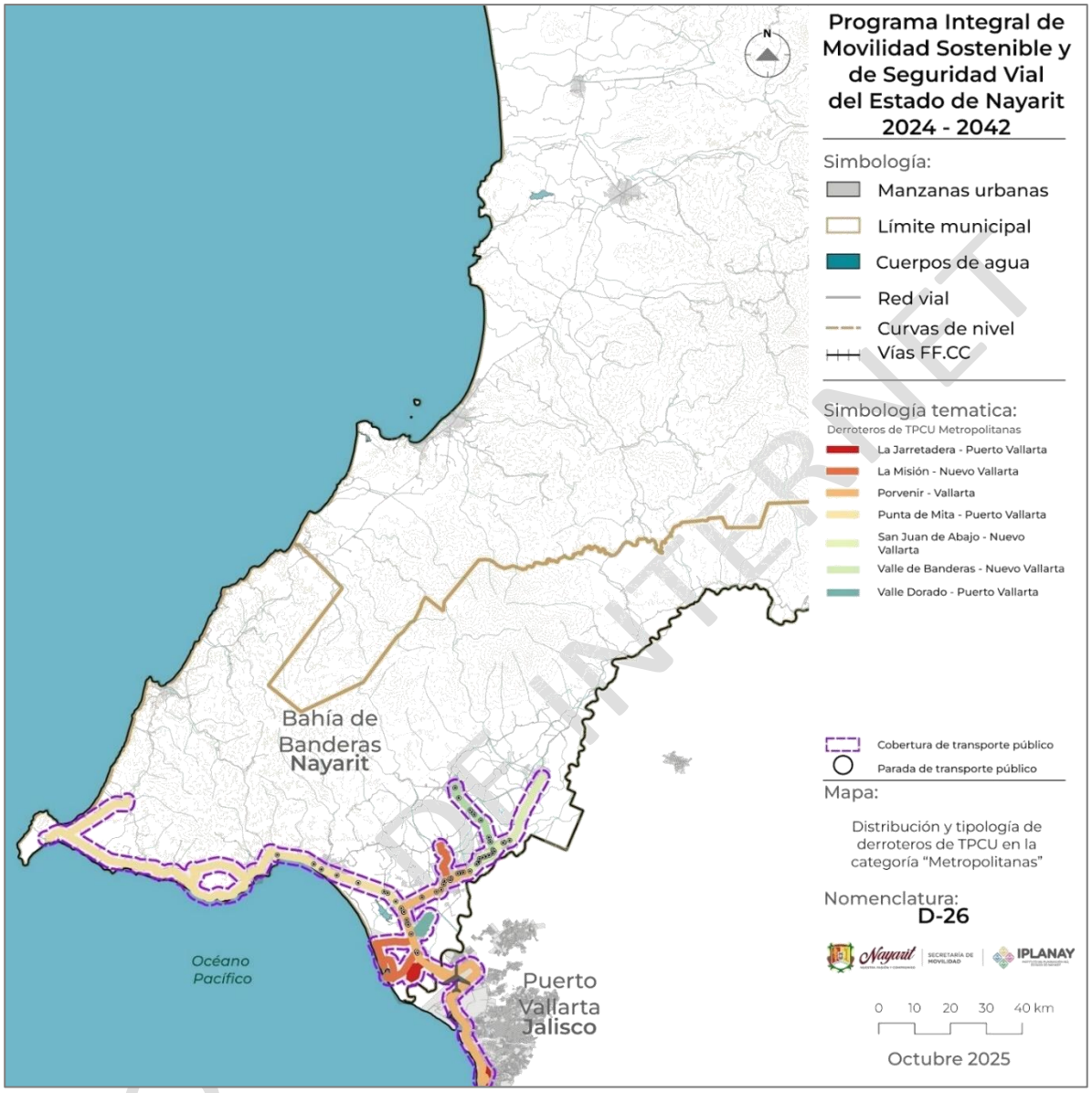
Tabla 62. Distribución y tipología de derroteros de TPCU en la categoría “Suburbana/urbana”.

No.	Derrotero	Km	Vehículo	Tipología	Función	Código
1	Lo de Marcos-Puerto Vallarta	115.80	Autobús	Diametral	Suburbana / Delegacional	BRS-01
2	Higuera Blanca-Puerto Vallarta	101.70	Autobús	Diametral	Suburbana / Delegacional	BRS-02

Fuente: Secretaría de Movilidad, 2024; Banco Interamericano de Desarrollo y Cal y Mayor, 2024. Elaboración propia, 2025.

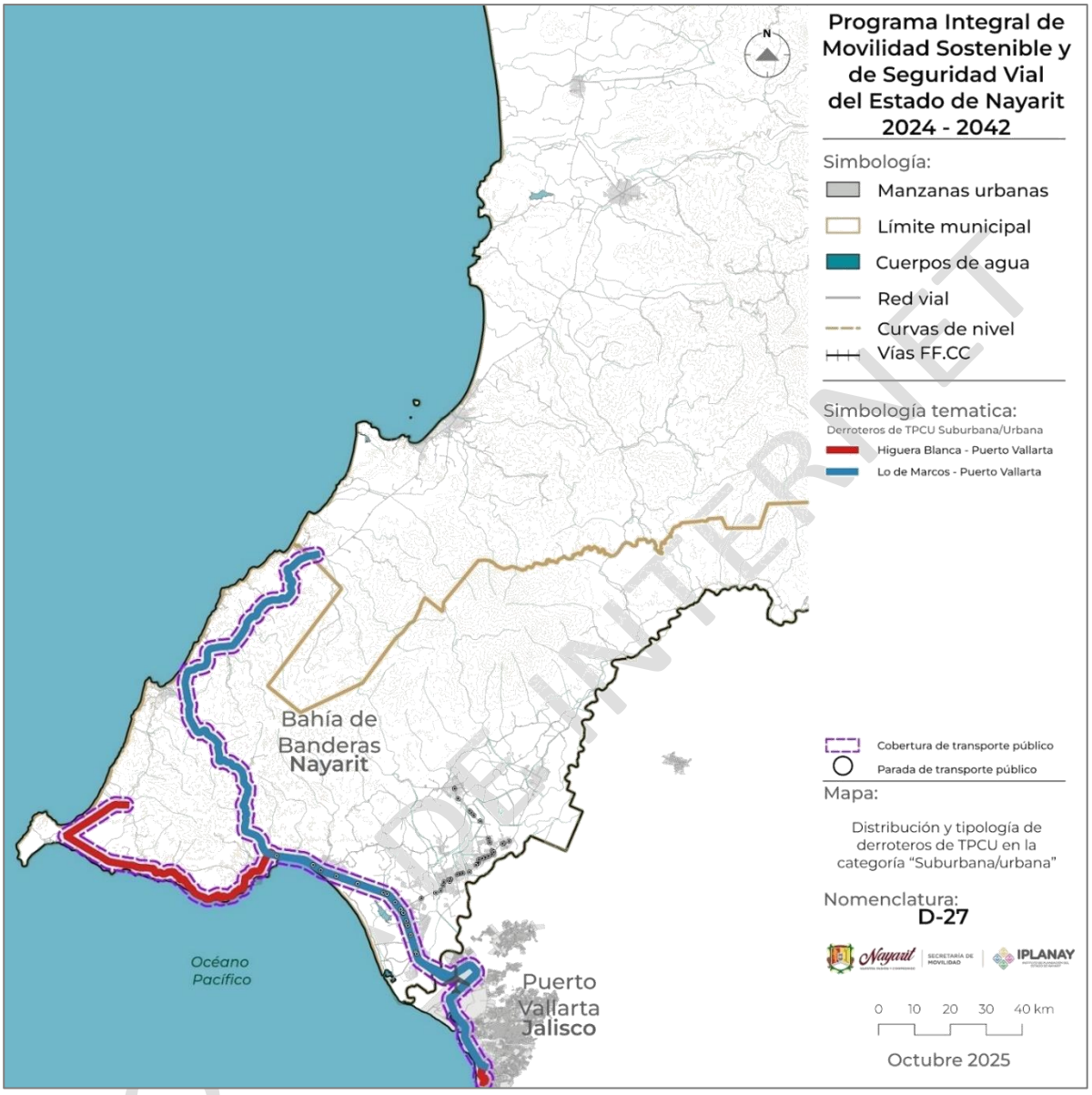
COPIA DE INTERNET

Figura 51. Mapa de rutas de la categoría “metropolitanas” del municipio de Bahía de Banderas (D-26).



Fuente: “Estudio integral de Movilidad orientado al Transporte Público Colectivo Urbano” del Banco Interamericano de Desarrollo y Cal y Mayor, 2024. Elaboración propia, 2025.

Figura 52. Mapa de rutas de la categoría “suburbana/urbana” del municipio de Bahía de Banderas (D-27).



Fuente: “Estudio integral de Movilidad orientado al Transporte Público Colectivo Urbano” del Banco Interamericano de Desarrollo y Cal y Mayor, 2024. Elaboración propia, 2025.

Cobertura y cuencas del TPCU en el municipio de Bahía de Banderas

En Bahía de Banderas, la cobertura del TPCU alcanza el 84%, lo que representa aproximadamente 140,318 personas con acceso al servicio de transporte a menos de 400 metros de distancia. El déficit de accesibilidad se concentra principalmente en las localidades de Sayulita, Punta de Mita y Bucerías (ver Figura 53). Con el fin de comprender la distribución y el alcance territorial del servicio, se establecieron las cuencas de transporte considerando las localidades de origen de las rutas dentro del municipio. Como resultado, se definieron nueve cuencas de captación, a las cuales tienen acceso las 21 rutas de transporte identificadas en la Figura 54.

En este caso, las rutas comparten tramos de vialidad en los que se traslapan (como la carretera a El Colomo y la carretera Tepic-Puerto Vallarta) y posteriormente van accediendo a las diferentes localidades y colonias de Bahía de Banderas. La cuenca de Bucerías no cuenta actualmente con un servicio dedicado a la atención de la localidad y dependen de los servicios que operan sobre la Carretera Tepic-Puerto Vallarta y, de los servicios de taxi en la modalidad de particular o colectivo, así como de aplicaciones digitales de transporte en vehículo. Sin embargo, se optó por generar esta cuenca debido a la demanda actual del transporte para futuras estrategias.

La cuenca con mayor demanda de personas usuarias es la de San Juan de Abajo, situada en la zona norte del municipio, que incluye 5 rutas de transporte y atiende aproximadamente a 23,000 personas pasajeras diarias (equivalente al 25.7% de la demanda total). Le siguen en importancia las cuencas de Punta Mita, con 5 rutas que transportan a 21,838 personas, y la cuenca de Valle de Banderas, también con 5 rutas y 15,738 pasajeros (ver Tabla 63).

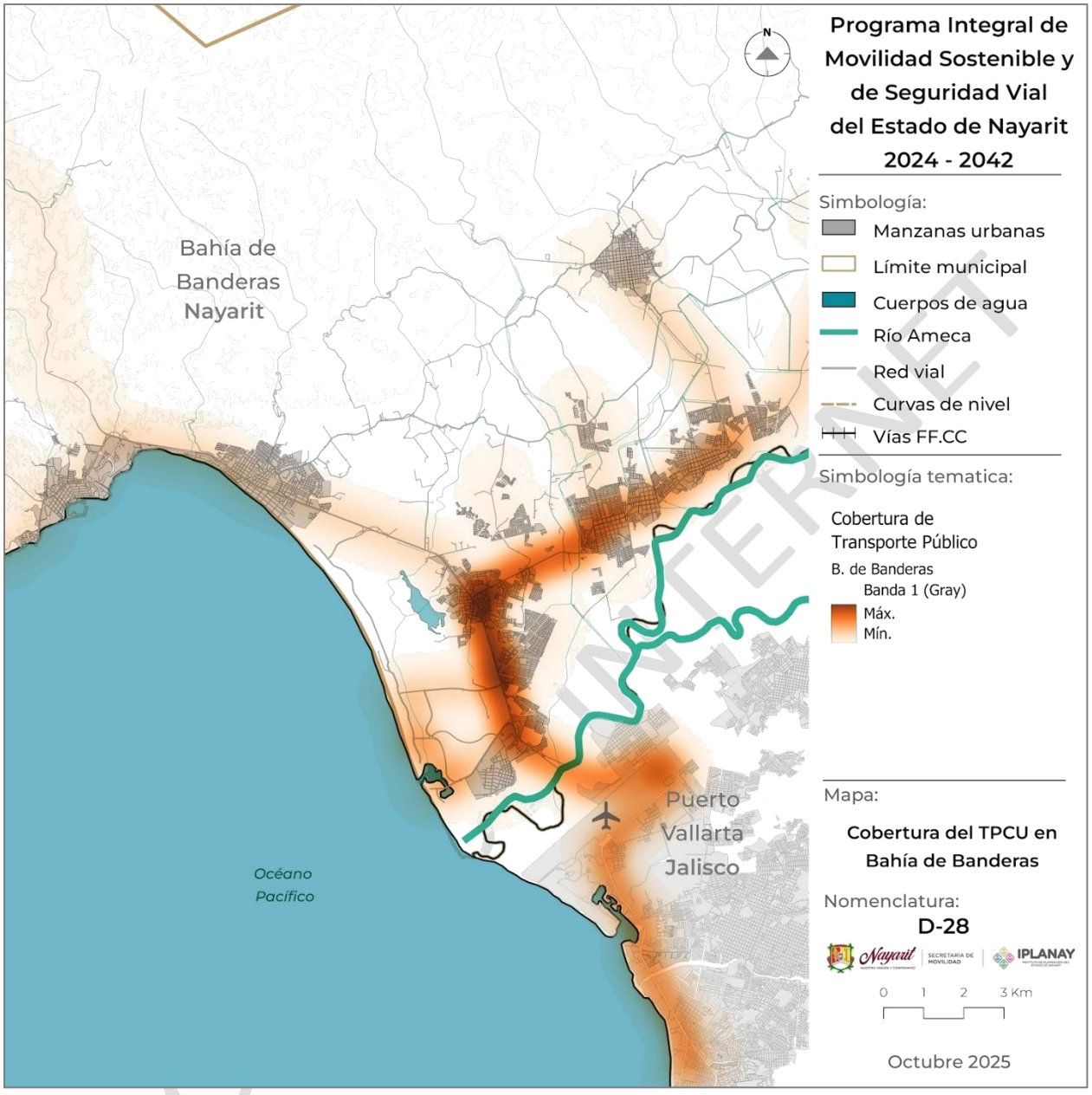
Tabla 63. Distribución de cuencas de Transporte Público en el municipio de Bahía de Banderas.

No.	Nombre de cuenca	Personas pasajeras al día	% de personas pasajeras al día	Número de rutas	% de rutas
1	Valle Dorado	1,464	1.6%	1	3.7%
2	Nuevo Vallarta – Nuevo Nayarit	6,941	7.8%	4	14.8%
3	Valle Esmeralda	7,714	8.6%	1	14.8%
4	San José del Valle	9,674	10.8%	1	7.4%
5	San Juan de Abajo	22,922	25.7%	4	18.5%
6	Valle de Banderas	15,738	17.6%	5	18.5%
7	Bucerías	0,00	0.0%	0	0.0%
8	Punta de Mita	21,838	24.5%	4	18.5%
9	Paraíso Vallarta	2,986	3.3%	1	3.7%

Fuente: Recuperado de estudio de Banco Interamericano de Desarrollo y Cal y Mayor, 2024.

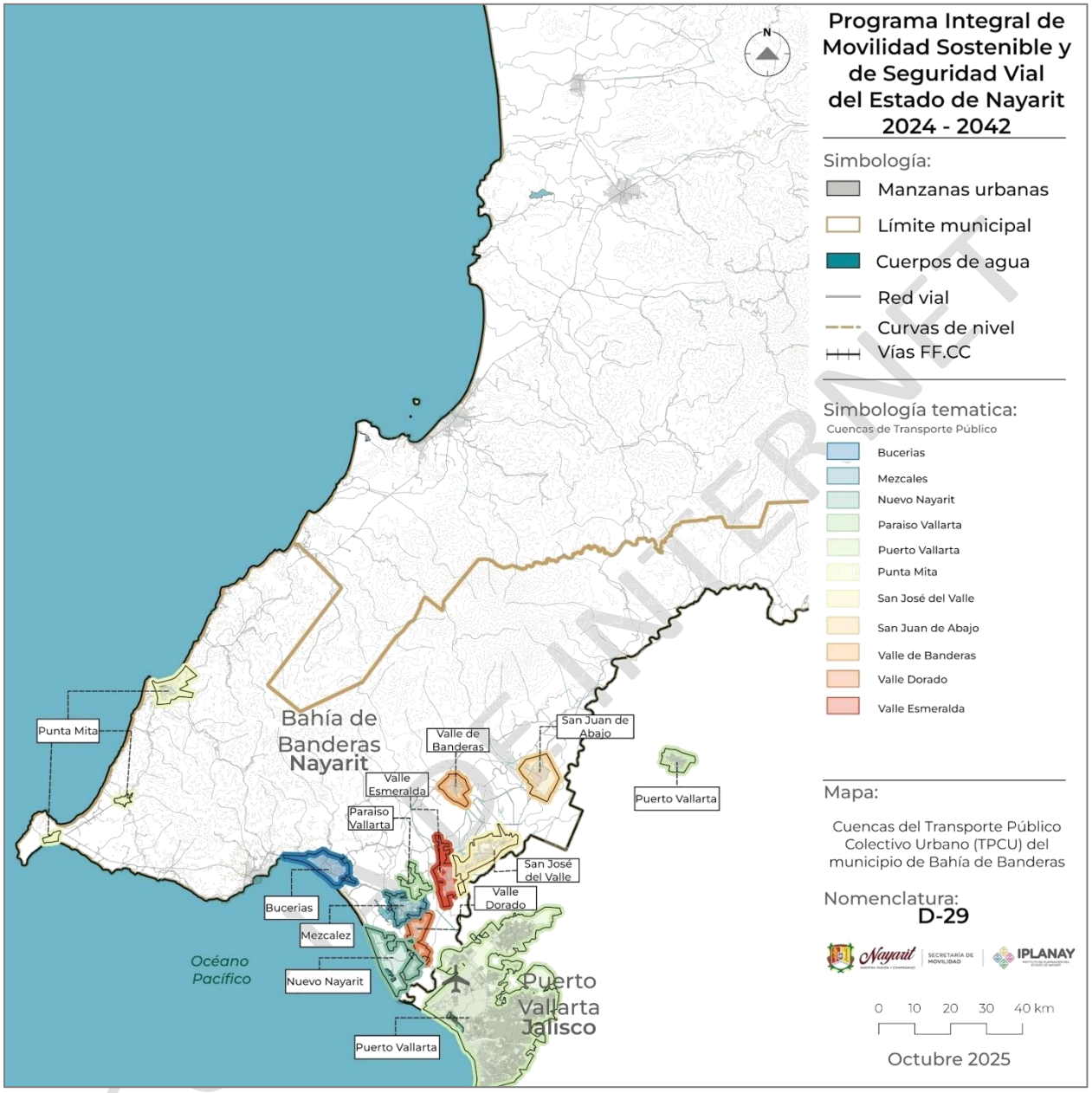
COPIA DE INTERNET

Figura 53. Mapa de cobertura del TPCU en Bahía de Banderas (D-28).



Fuente: "Estudio integral de Movilidad orientado al Transporte Público Colectivo Urbano" del Banco Interamericano de Desarrollo y Cal y Mayor, 2024. Elaboración propia, 2025.

Figura 54. Mapa de cuencas del Transporte Público Colectivo Urbano (TPCU) en Bahía de Banderas (D-29).



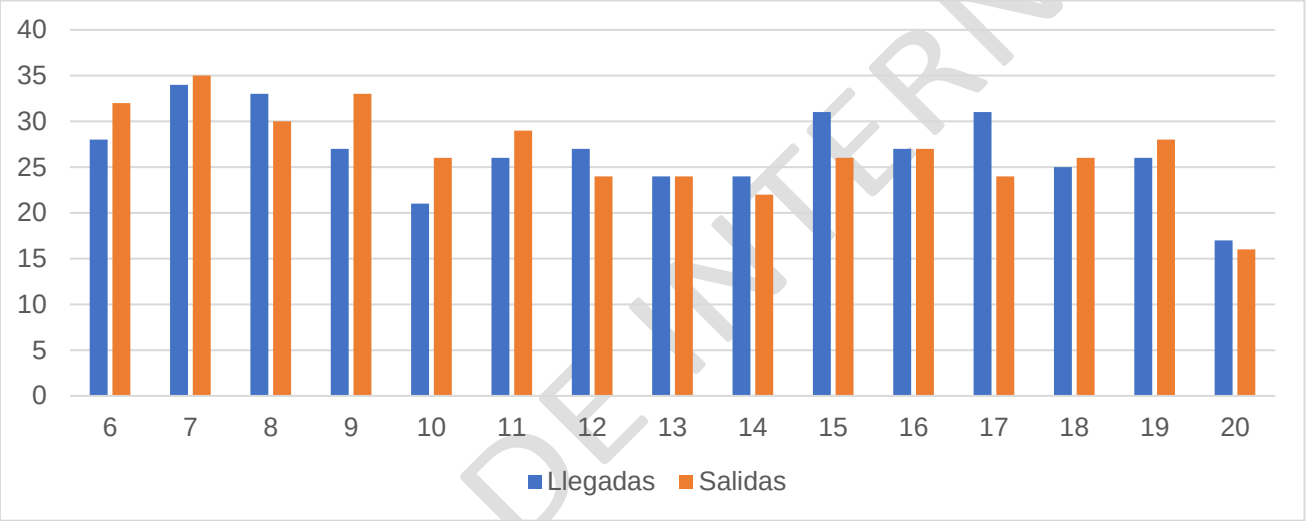
Fuente: "Estudio integral de Movilidad orientado al Transporte Público Colectivo Urbano" del Banco Interamericano de Desarrollo y Cal y Mayor, 2024. Elaboración propia, 2025.

Perfil de distribución de despachos

De acuerdo con el Banco Interamericano de Desarrollo, al estudiar el cierre de circuito de 5 rutas de transporte público, 4 de ellos localizados en el municipio de Bahía de Banderas en Nayarit y 1 en Puerto Vallarta, se registraron en total 803 despachos en las bases de transporte, presentándose en términos generales una simetría entre las llegadas y las salidas, recordando que las rutas en general son circulares.

De acuerdo con lo evidenciado en campo no se presenta rotación de unidades entre las rutas, es decir, cada vehículo es asignado para prestar el servicio exclusivamente en una de las rutas durante todo el periodo de operación. La ruta con mayor número de despachos es la ubicada en Paraíso con 114 salidas y 119 llegadas; es importante señalar que, si bien no es la ruta con el mayor número de unidades, es de las de menor longitud de recorrido por sentido y debido a ello las unidades pueden realizar un mayor número de servicios. Otro factor para considerar es la distribución de los despachos durante el día la cual, se integra en la figura de la parte inferior, mostrando que la mayor oferta de unidades se presenta en los periodos de la mañana, y que coinciden con la hora de máxima demanda (08:00 a 09:00), en este caso el número de despachos en la hora pico es de 94 con un máximo de 101 servicios a las 07:00 horas (ver Figura 55).

Figura 55. Perfil de distribución del número de despachos en las rutas de TPCU en la ZMIPVBB



Fuente: Recuperado del “Estudio integral de Movilidad orientado al Transporte Público Colectivo Urbano” del Banco Interamericano de Desarrollo y Cal y Mayor, 2024.

Frecuencia de paso y ocupación visual (FOV)

La frecuencia de paso y ocupación visual (FOV) para la ciudad de Bahía de Banderas se realizó en un horario de 6:00 horas a 22:00 horas en 4 estaciones establecidas, las cuales se señalan en la Tabla 64.

Tabla 64. Estaciones para frecuencia de paso (FOV) en Bahía de Banderas.

Estación	Ubicación	Entre calle	Y calle
FOV 1	Blvd. Riviera Nayarit	Blvd. La Fonda	Calle Valle de México
FOV 2	Carretera 200 Tepic - Puerto Vallarta	Calle Providencia	Callejón a la Laguna
FOV 3	Carretera al Colomo – Lázaro Cárdenas	Calle Magnolias	Calzada Constitución
FOV 4	Carretera al Colomo	Carretera San José del Valle	Calle del Pinar

Fuente: Recuperado del “Estudio integral de Movilidad orientado al Transporte Público Colectivo Urbano” del Banco Interamericano de Desarrollo y Cal y Mayor, 2024.

COPIA DE INTERNET

Derivado de la FOV, se evidencia que en el municipio de Bahía de Banderas existen 3 periodos de máxima demanda (ver Tabla 65).

Tabla 65. Ocupación vehicular horaria entre semana y fines de semana.

Hora	Ocupación entre semana	Ocupación en fin de semana
6:00	65%	55%
7:00	68%	46%
8:00	61%	43%
9:00	57%	41%
10:00	48%	39%
11:00	49%	37%
12:00	52%	37%
13:00	59%	49%
14:00	67%	63%
15:00	61%	63%
16:00	59%	61%
17:00	59%	57%
18:00	74%	56%
19:00	71%	41%
20:00	55%	37%
21:00	62%	53%

Fuente: “Estudio integral de Movilidad orientado al Transporte Público Colectivo Urbano” del Banco Interamericano de Desarrollo y Cal y Mayor, 2024. Elaboración propia, 2025.

El primero a las 7 am, con un total de 9,176 pasajeros y un promedio de 2,294 pasajeros por hora en cada estación. La segunda hora de máxima demanda se identifica a las 14 hrs. con un total de 8,631 pasajeros y un promedio de 2,158 pasajeros por hora en cada estación. Y, por último, a las 18 horas, donde hay otro periodo pico con un total de 9,679 pasajeros y un promedio de 2,420 pasajeros por hora en cada estación. En caso contrario, la hora valle se identificó a las 11 am con el 5.4% del total de la demanda de pasajeros del día y un promedio de 1,417 pasajeros por hora en cada estación.

Adicionalmente se infiere que, para un día entre semana, la interacción de la oferta y demanda de las rutas de transporte público en la zona evidencian una sobreoferta. En el periodo de máxima demanda (HMD) de la mañana se registró un 68% de nivel de ocupación vehicular y en el primer periodo de máxima demanda (HMD) de la tarde un 67%. Por último, para el segundo periodo de la tarde se obtuvo una ocupación del 74%. Asimismo, existe una sobreoferta de transporte con mayor peso en las horas valles y disminuye en las horas pico.

Por su parte, la FOV durante el fin de semana observa que el volumen de pasajeros representa aproximadamente el 46% de la demanda registrada en días hábiles. El periodo de máxima demanda se identifica alrededor de las 15:00 horas, con un ligero incremento secundario a las 9:00 horas, a diferencia del perfil de carga entre semana, que presenta mayores fluctuaciones a lo largo del día. Asimismo, se advierte que la sobreoferta del servicio mantiene una correlación directa con el factor de ocupación de las unidades. Mientras que en días hábiles el factor promedio de ocupación diaria alcanza el 60%, durante

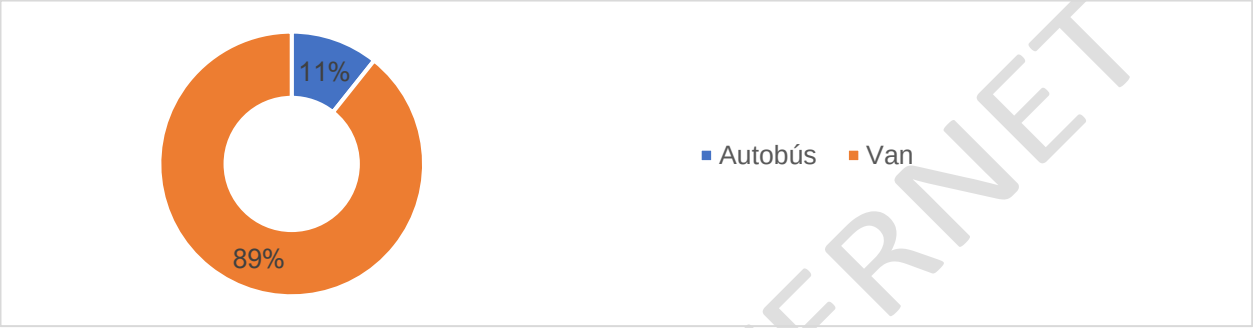
COPIA DE INTERNET

el fin de semana se reduce a un promedio de 49%, lo que evidencia una menor utilización de la capacidad instalada del sistema de transporte público en estos días.

Parque vehicular

Derivado del promedio de vehículos contabilizados en las rutas de referencia, la tipología vehicular está compuesta de la siguiente manera: el 89% corresponde a los Autobuses y el 11% se integra por vans. La Figura 56 muestra esta distribución.

Figura 56. Tipología vehicular del Transporte Público Colectivo Urbano en la ZMIPVBB.



Fuente: Recuperado del "Estudio integral de Movilidad orientado al Transporte Público Colectivo Urbano" del Banco Interamericano de Desarrollo y Cal y Mayor, 2024.

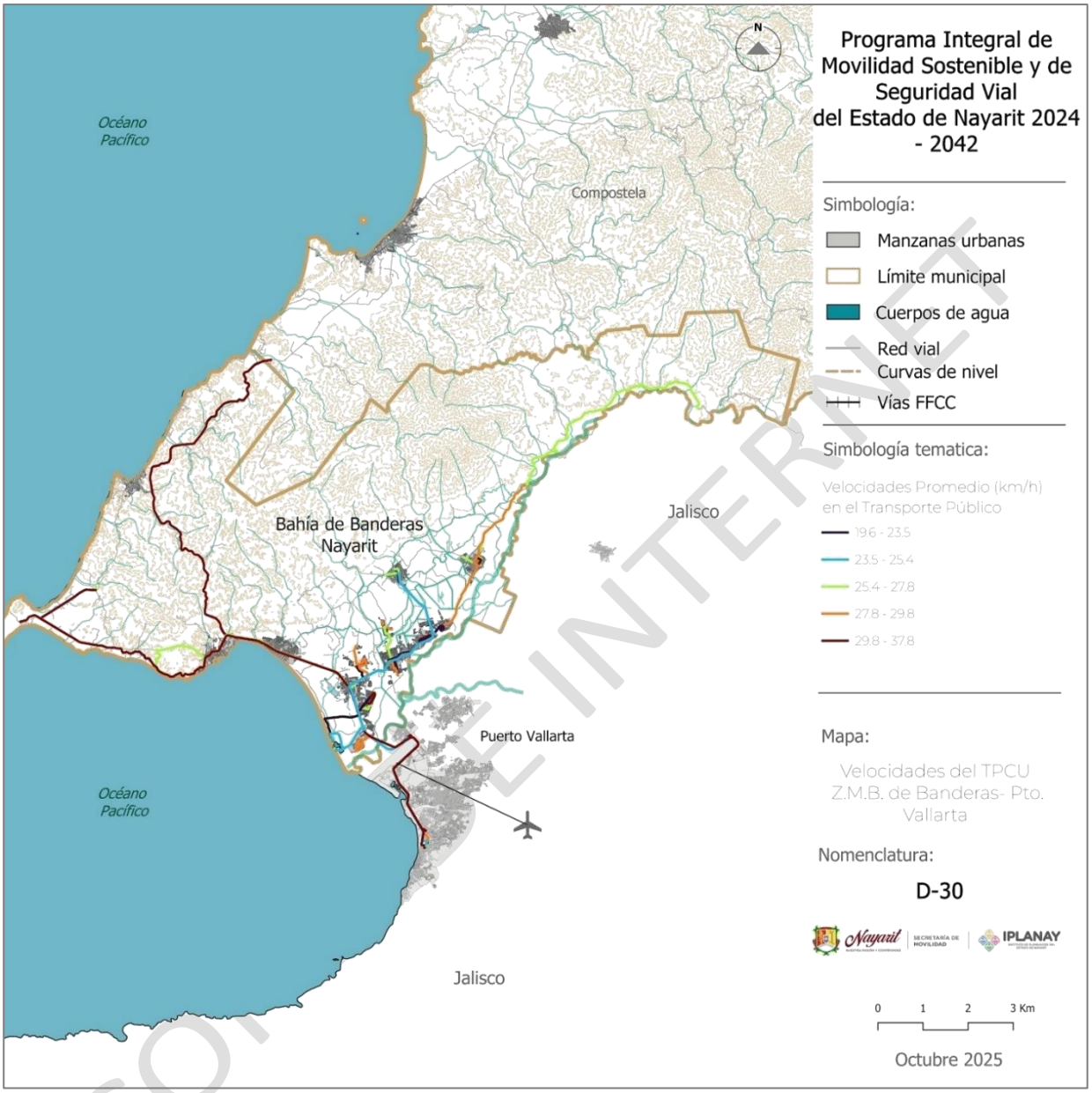
Velocidades del TPCU

En la ZMIPVBB, de acuerdo con los datos correspondientes al municipio de Bahía de Banderas, las velocidades en las vías utilizadas por el transporte público presentan una mayor variabilidad. Algunas rutas circulan sobre la carretera federal Tepic–Puerto Vallarta, lo que permite alcanzar velocidades más altas, dado que se realizan menos paradas para el ascenso y descenso de usuarios. Este comportamiento se asocia a la dispersión poblacional existente entre los tramos de Mezcales y Punta Mita.

Las velocidades más bajas se observan en los tramos donde las rutas ingresan a zonas urbanas densamente pobladas, como en San Juan de Abajo, con promedios cercanos a 15 km/h, y en el centro de Valle de Banderas, donde pueden descender hasta 5 km/h. En la carretera hacia El Colomo, las velocidades varían entre 15 km/h en zonas urbanas y hasta 50 km/h entre localidades como San Vicente y San José del Valle. Mientras que, las mayores velocidades se registran en la carretera federal Tepic–Puerto Vallarta, con rangos superiores a 60 km/h en el tramo comprendido entre Cruz de Huanacaxtle y Bucerías, así como entre Nuevo Nayarit y Puerto Vallarta (ver Figura 57).

COPIA DE INTERNET

Figura 57. Mapa de velocidades del TPCU en la Zona Metropolitana Interestatal de Puerto Vallarta – Bahía de Banderas (D-30).



Fuente: "Estudio integral de Movilidad orientado al Transporte Público Colectivo Urbano" del Banco Interamericano de Desarrollo y Cal y Mayor, 2024. Elaboración propia, 2025.

Principales puntos de ascensos y descensos

El estudio de ascensos y descensos se llevó a cabo dos días de marzo de 2024 a bordo de 6 rutas de transporte urbano seleccionadas para realizar los trabajos de campo en Bahía de Banderas, de 8:00 am a 4:00 pm. En este, se identificó que las rutas operan en 2 modalidades, la primera de ellas es que prestan el servicio como circuito, es decir, cuentan con base en uno de los extremos, mientras que, otro grupo de rutas cuenta con base en ambos extremos y es más sencillo distinguir el sentido de la ruta (ver Figura 58).

Figura 58. Mapa de puntos de ascenso y descenso de usuarios en la ZMIPVBB (D-31).



Fuente: "Estudio integral de Movilidad orientado al Transporte Público Colectivo Urbano" del Banco Interamericano de Desarrollo y Cal y Mayor, 2024. Elaboración propia, 2025.

Análisis de paradas identificadas en GPS

La concentración de puntos de ascenso y descenso (AD) se localiza principalmente a lo largo de los corredores viales estratégicos por los que circulan las rutas de transporte en los municipios de Bahía de Banderas y Puerto Vallarta. Entre los tramos más relevantes destacan la carretera a El Colomo, la carretera Valle de Banderas–San José, que conecta con la cabecera municipal; la carretera Tepic–Puerto Vallarta; y la carretera federal La Cruz de Huanacaxtle–Punta de Mita, que comunica directamente con la zona turística de Punta Mita.

Asimismo, se observa una alta densidad de puntos de AD, algunos ubicados sobre infraestructura formal de paradas y otros distribuidos de manera aleatoria a lo largo de los recorridos. Este patrón evidencia que las unidades realizan detenciones en cualquier punto solicitado por el usuario, especialmente en los tramos federales fuera de las zonas urbanas, donde la demanda es más dispersa.

Debido a su vocación turística, los municipios de Bahía de Banderas y Puerto Vallarta presentan una gran concentración de zonas de ascenso y descenso de pasajeros. El mapa de densidades de paradas (ver Figura 59) muestra agrupamientos significativos en distintas áreas urbanas de Bahía de Banderas, como San Vicente y San Juan de Abajo, así como en puntos específicos tales como la Terminal de Autobuses de ETN, el Centro Comercial Lago Real y la zona de Nuevo Vallarta. En el municipio de Puerto Vallarta, destacan las concentraciones localizadas en la Zona Hotelera, el Aeropuerto Internacional y los principales equipamientos situados sobre el Boulevard Francisco Medina Ascencio.

Principales puntos de ascenso y descenso de pasajeros en hora pico

Otro elemento de análisis corresponde a la determinación del número de pasajeros que ascienden y descienden en cada parada, con el propósito de identificar los puntos más representativos durante las horas pico y valle. Para ello, se realizó una expansión de la muestra de ascensos y descensos, a fin de obtener una estimación más precisa de los flujos de pasajeros.

Los resultados muestran que los mayores volúmenes de ascenso durante el periodo matutino se concentran en las zonas hoteleras de Nuevo Vallarta (en el municipio de Bahía de Banderas) y en la zona hotelera de Puerto Vallarta, Jalisco, principalmente sobre el Boulevard Francisco Medina Ascencio. Otro punto relevante de concentración de ascensos se ubica en el entronque de Mezcales, donde convergen la carretera Tepic–Puerto Vallarta y la carretera a El Colomo. En cuanto a los descensos de pasajeros, las paradas más representativas se localizan en Punta Mita, Las Juntas (en las cercanías de la Zona Militar) y en el entronque con el Fraccionamiento Santa Fe (ver Figuras 60 y 61).

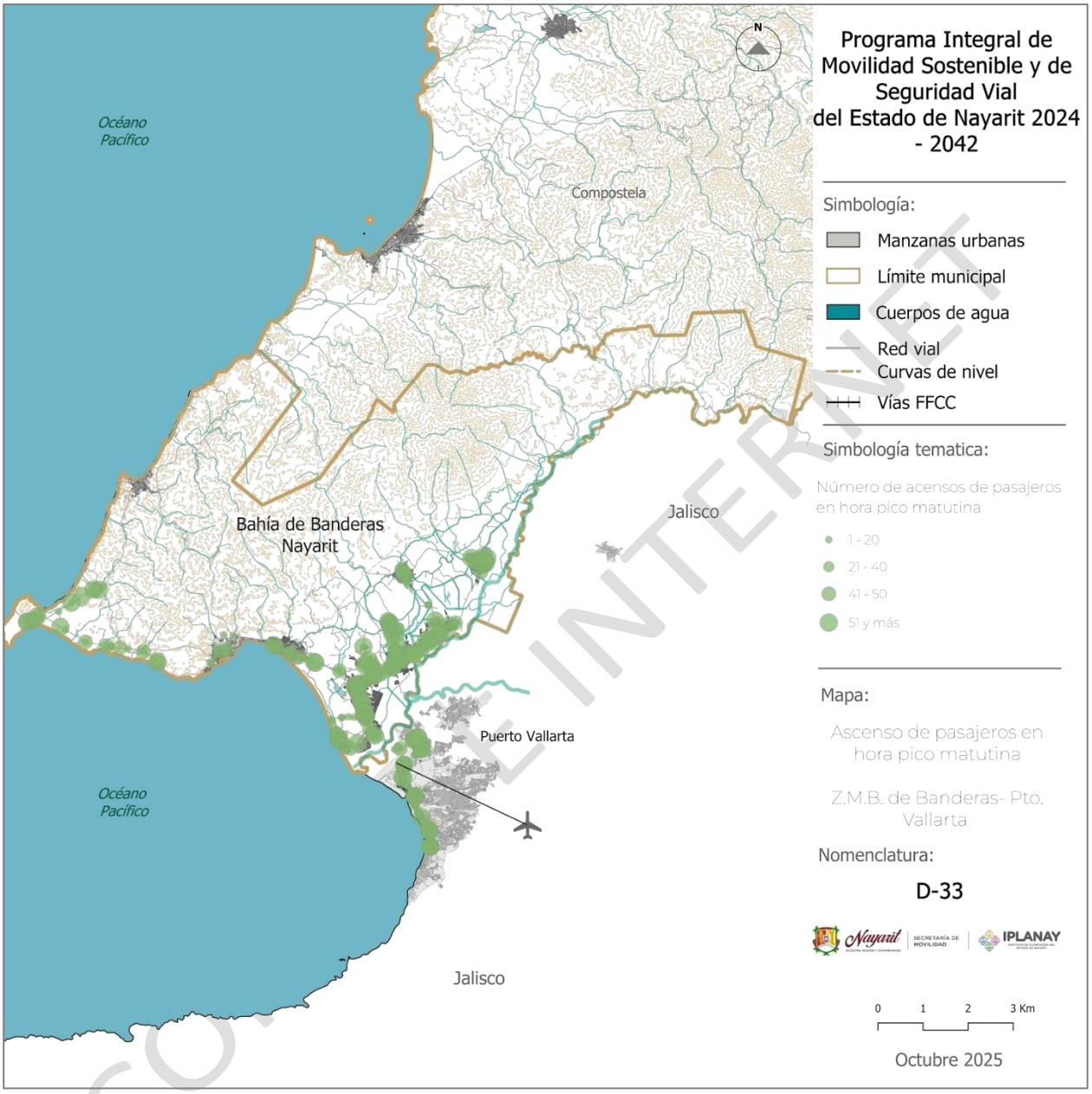
COPIA DE INTERNET

Figura 59. Mapa de concentración de paradas del TPCU en la Zona Metropolitana Interestatal de Puerto Vallarta – Bahía de Banderas Tepic (D-32).



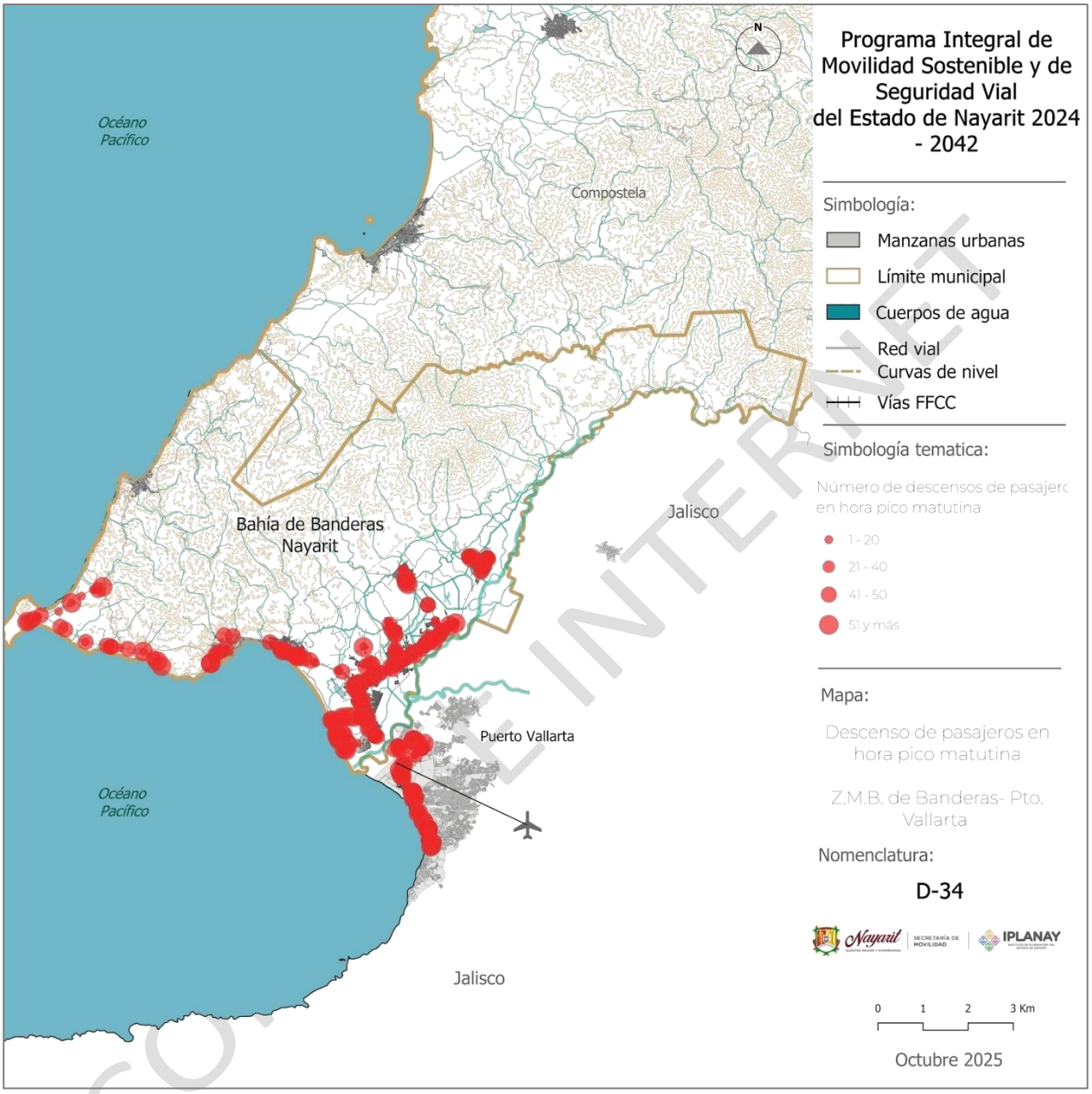
Fuente: "Estudio integral de Movilidad orientado al Transporte Público Colectivo Urbano" del Banco Interamericano de Desarrollo y Cal y Mayor, 2024. Elaboración propia, 2025.

Figura 60. Mapa de ascenso de pasajeros en la hora pico vespertina de la ZMIPVBB (D-33).



Fuente: “Estudio integral de Movilidad orientado al Transporte Público Colectivo Urbano” del Banco Interamericano de Desarrollo y Cal y Mayor, 2024. Elaboración propia, 2025.

Figura 61. Mapa de descenso de pasajeros en la hora pico vespertina de la ZMIPVBB (D-34).



Fuente: "Estudio integral de Movilidad orientado al Transporte Público Colectivo Urbano" del Banco Interamericano de Desarrollo y Cal y Mayor, 2024. Elaboración propia, 2025.

Horarios de servicio y tarifas

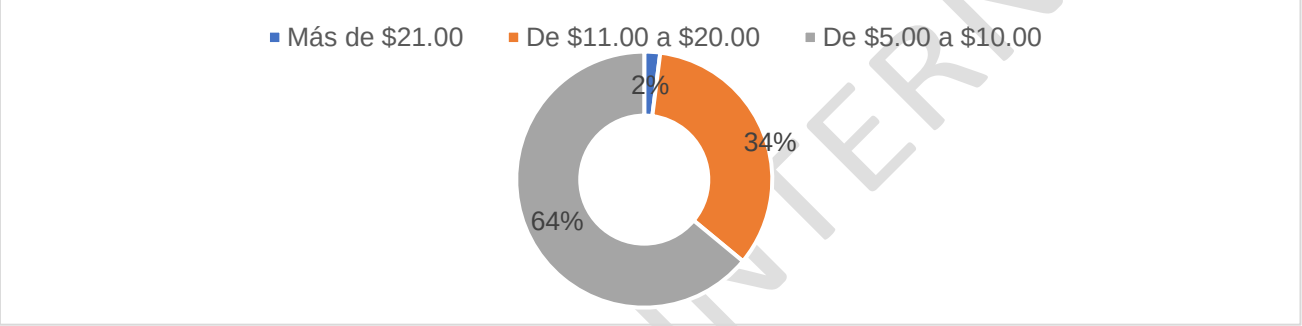
La tarifa del transporte público en el municipio de Bahía de Banderas es diferenciada, lo que significa que el costo del pasaje varía según la distancia recorrida o el trayecto entre el origen y el destino del usuario. En otras palabras, el monto a pagar depende del punto de inicio y del lugar al que se dirija el pasajero, reflejando así las diferencias en la longitud de los recorridos dentro del sistema de transporte interurbano y suburbano del municipio. Asimismo, el horario de servicio se extiende de 5:00 a.m. a 11:00 p.m., cubriendo las principales necesidades de movilidad de la población tanto en horas laborales o educativas.

Costo de viaje a bordo del transporte público

Esta variable considera el costo de viaje que la persona encuestada afirmó pagar al momento de utilizar únicamente el transporte público, cuyo dato fue tomado a partir de la cadena de viaje. En la Figura 62 se observan tres rangos de costos: $5 a $10, $11 a $20 y más de $21 (MXN) con sus respectivos porcentajes basados en el total de las personas usuarias encuestadas.

De acuerdo con esta, el 2% de las personas encuestadas gastó en el viaje referido entre $5 y$10; 34% de ellas, entre $11 y $20, y el 64% restante pagaron más de $21. Los costos por encima de los $10 corresponden a las personas usuarias en cuya cadena de viaje realizan algún transbordo y se desplazan de manera intermunicipal principalmente hacia Puerto Vallarta.

Figura 62. Rango de costos del TPCU.



Fuente: Recuperado del “Estudio integral de Movilidad orientado al Transporte Público Colectivo Urbano” del Banco Interamericano de Desarrollo y Cal y Mayor, 2024.

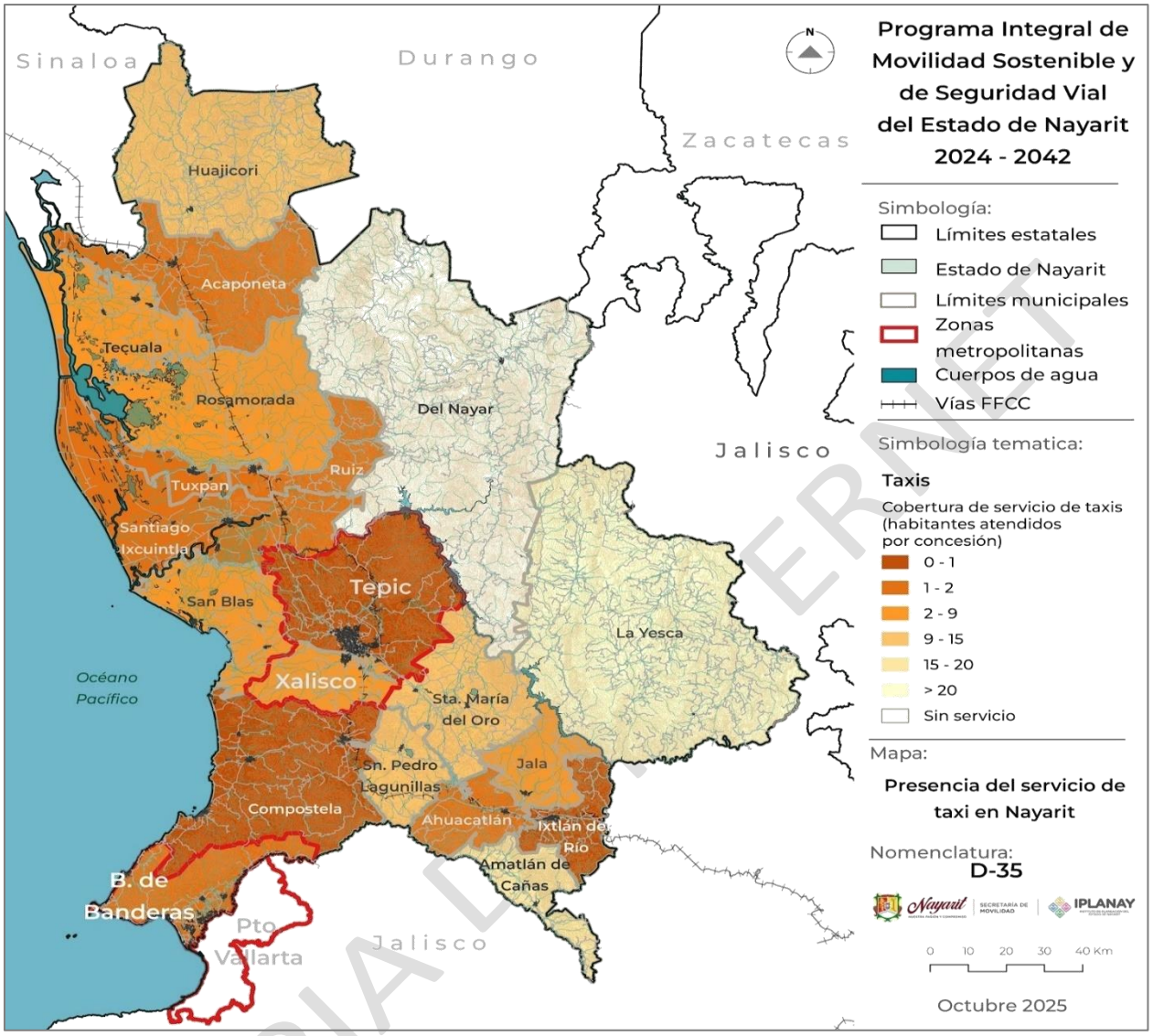
Respecto del costo por género de las personas usuarias encuestadas en el viaje referido, se obtuvo el costo mínimo, máximo y promedio para hombres y mujeres. Dentro de estos resultados, las mujeres pagaron en promedio $1 (MXN) menos que los hombres; en cuanto al costo máximo, una usuaria declaró haber pagado $59 desde la colonia Tierra Blanca en Bahía de Banderas hasta la colonia Centro Ixtapa en Puerto Vallarta, con una cadena de viaje caminata-combi/van-autobús-caminata. El costo máximo declarado por los hombres fue de $50. Este usuario se desplazó desde la colonia Las Gaviotas en Puerto Vallarta hasta Punta Mita, con la misma cadena de viaje que las mujeres caminata-combi/van-autobús-caminata. En cuanto al costo mínimo, tanto hombres como mujeres declararon la misma cantidad de $10.

Servicio de transporte público modalidad taxi

El servicio de transporte público en la modalidad taxi constituye un componente esencial de la movilidad en Nayarit. En este apartado se analiza su distribución y operación, con énfasis en las dos zonas metropolitanas del estado —Tepic y Bahía de Banderas—, donde se concentra la mayor parte de las concesiones. No obstante, también se reconoce la presencia de este servicio en los demás municipios, lo que contribuye a garantizar la conectividad local y regional en todo el territorio nayarita (ver Figura 63).

COPIA DE INTERNET

Figura 63.



Fuente: Secretaría de Movilidad, 2021. Elaboración propia, 2025.

Presencia y cobertura del servicio de taxi en los municipios de Nayarit

El servicio de taxi tiene presencia en 19 de los 20 municipios del estado, siendo Del Nayar el único sin registro de operación como se refleja en la Tabla 66. En esta, la tasa porcentual de población atendida por concesión registrada no refleja directamente una mejor cobertura, sino la carga de atención que cada vehículo debe asumir en cada territorio. En este sentido, los municipios con porcentajes más altos como La Yesca (28.4%), Amatlán de Cañas (17.91%) y Santa María del Oro (12.89%), indican que cada unidad registrada debe atender a una proporción mayor de la población, lo que evidencia una menor disponibilidad de servicio por habitante y, por tanto, mayor presión sobre la oferta existente. Por el contrario, los municipios con tasas menores al 2%, como Tepic, Compostela o Bahía de Banderas, cuentan con una mayor cantidad de concesiones en relación con su población, lo que sugiere una mejor capacidad de atención y cobertura operativa.

COPIA DE CONSULTA

Tabla 66. Presencia y cobertura del servicio de taxi en Nayarit.

Municipio	Presencia de servicio	Tasa (población atendida por concesión registrada)
Acaponeta	Si	1.38
Ahuacatlán	Si	1.41
Amatlán de Cañas	Si	17.91
Bahía de Banderas	Si	1.7
Compostela	Si	0.84
Del Nayar	No	0
Huajicori	Si	9.49
Ixtlán del Río	Si	0.68
Jala	Si	2.73
La Yesca	Si	28.4
Rosamorada	Si	2.11
Ruiz	Si	1.45
San Blas	Si	2.15
San Pedro Lagunillas	Si	9.54
Santa María del Oro	Si	12.89
Santiago Ixcuintla	Si	1.18
Tecuala	Si	2.43
Tepic	Si	0.52
Tuxpan	Si	1.15
Xalisco	Si	2.06

Fuente: Secretaría de Movilidad, 2021. Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

Servicio de taxi en Zonas Metropolitanas

Inventario de bases de taxis en la ZMT

De acuerdo con información del Banco Interamericano de Desarrollo (2024), en los principales corredores de la ZMT (Av. De los Insurgentes, Blvd. Tepic-Xalisco y Blvd. Luis Donaldo Colosio) se identificaron un total de 26 bases de taxis, las cuales sumaron 131 cajones destinados al estacionamiento de unidades. Los corredores con mayor concentración de bases fueron Avenida Insurgentes y Boulevard Tepic–Xalisco, con 10 bases cada uno; mientras que el Boulevard Luis Donaldo Colosio concentró 6 bases.

En cuanto a la distribución de cajones, la Avenida Insurgentes registró el mayor número, con 58 cajones; le siguieron el Boulevard Tepic–Xalisco, con 48, y el Boulevard Luis Donaldo Colosio, con 25. Asimismo, se identificaron 20 empresas concesionarias que operan las bases inventariadas. Entre las cuales, destacan Sitio 2 Portal Vázquez, con 4 bases y Sitio de Taxis 13 Central Camionera, con 3 bases. En la Tabla 67 se presentan los resultados detallados del inventario, la distribución de cajones y la relación de empresas concesionarias que operan en el municipio de Tepic.

Tabla 67. Inventario de bases de taxi en corredores de la ZMT.

Recorrido	Corredor	Empresa	No. Cajones
1	Avenida Insurgentes	Sitio de taxis 11	3
		Sitio de taxis 10 – Taxis amarillos	2
		Sitio de taxis	7
		Sitio de taxis 13 – Central camionera	12 (Interior)
			8 (Exterior)
		Sitio de taxis - Flores Magón	2
		Sitio de taxis - 50 Ley Rodeo	8
		Sitio de taxis 7 - Ómnibus	3
		Sitio de taxis - Chedraui	3
2	Boulevard Tepic-Xalisco	Sitio CTM – Flores Magón	4
		Sitio de taxis - Mololoa	3
		Sitio 2 - Portal Vázquez	3
			3
			3
			3
		Sitio 28	12
		Sitio - Siglo XXI	6
		Sitio - Distrito Vallarta Matatipac	9
		Sitio CTM Universidad	2
3	Boulevard Luis Donaldo Colosio	Sitio Puga	6
		Sitio – Taxis verdes	4
		Servitaxi de Tepic	4
		Sitio 33 – Puente amarillo	4
			3
		Sitio Plaza FORUM	4

Fuente: Recuperado del “Estudio integral de Movilidad orientado al Transporte Público Colectivo Urbano” del Banco Interamericano de Desarrollo y Cal y Mayor, 2024.

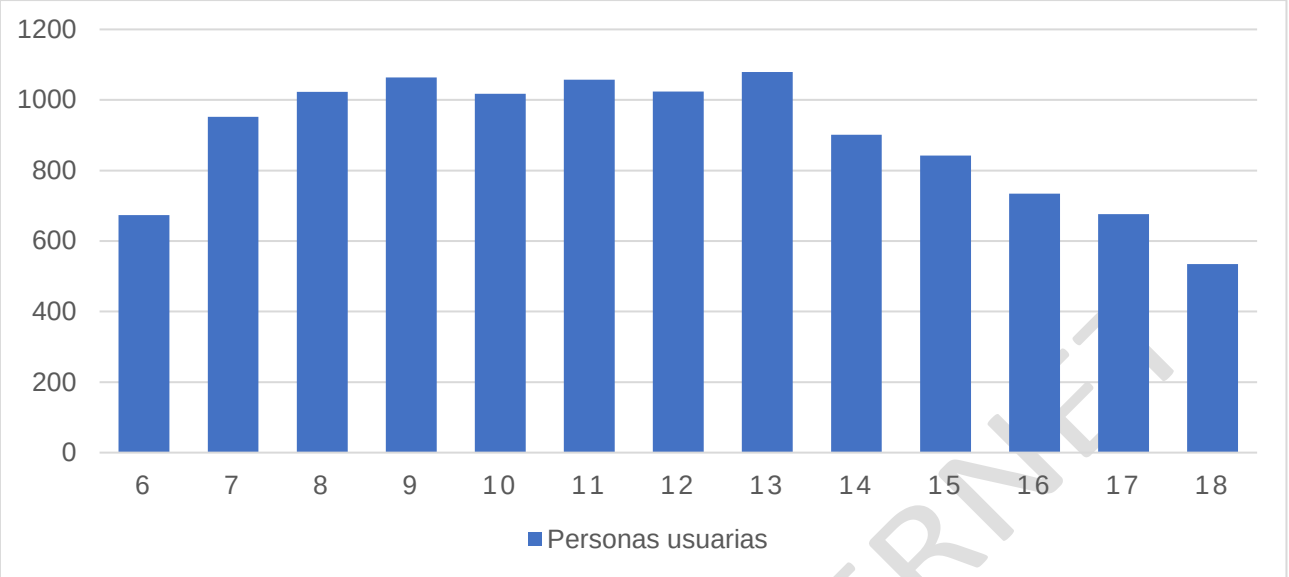
Demanda del transporte público en la modalidad taxi

El análisis de los registros de pasajeros por hora en las estaciones maestras del estudio de Frecuencia de Paso y Ocupación Visual (FOV) para un día entre semana permitió identificar el comportamiento de la demanda del servicio de taxi en los corredores más importantes de la Zona Metropolitana de Tepic. Los resultados muestran un único periodo de máxima demanda que se extiende de 9:00 a 13:59 horas, durante el cual los volúmenes de pasajeros se mantienen relativamente constantes, con un promedio de 1,079 pasajeros por hora por estación y un total de 6,264 pasajeros en las nueve estaciones observadas. La hora de máxima demanda (HMD) representa el punto crítico de operación del servicio. Posteriormente, la demanda disminuye gradualmente conforme avanza la tarde, evidenciando una menor necesidad de traslado o una menor disposición de los usuarios a pagar por un viaje rápido fuera de los horarios de mayor actividad.

En términos generales, la distribución por sentido de viaje se mantiene equilibrada, sin diferencias significativas a lo largo del día. Sin embargo, se observa un ligero incremento en dirección hacia las zonas de mayor concentración de empleo y comercio durante el periodo de mayor afluencia, particularmente entre las 7:00 y las 16:00 horas (ver Figura 64).

COPIA DE INTERNET

Figura 64. Demanda por hora de usuarios del servicio de taxi.



Fuente: Recuperado del “Estudio integral de Movilidad orientado al Transporte Público Colectivo Urbano” del Banco Interamericano de Desarrollo y Cal y Mayor, 2024.

Por su parte en fin de semana, los resultados evidencian una reducción significativa en la demanda, ya que el volumen de pasajeros en fin de semana representa únicamente el 21% de la demanda registrada entre semana. Esto confirma que los días laborales concentran la mayor actividad del sistema de taxis, mientras que durante el fin de semana la movilidad y la necesidad de transporte disminuyen considerablemente (ver Tabla 68).

En cuanto a la ocupación de los vehículos, se observó que los taxis operan con un promedio diario de 17%, alcanzando aproximadamente 19% durante la hora de máxima demanda. En términos prácticos, esto equivale a un pasajero por vehículo, lo que refleja una marcada sobreoferta de unidades en comparación con la demanda real. Esta situación genera un desequilibrio operativo y contribuye al incremento de la congestión vial, dado que un número considerable de vehículos circula con baja ocupación. Asimismo, se constató que la ocupación no supera el 22% en ningún momento del día, y durante los fines de semana desciende a un promedio de 15%, lo que evidencia un uso aún más limitado del servicio.

En conjunto, el análisis de oferta y demanda del servicio de taxi muestra que, aunque la demanda mantiene un comportamiento relativamente estable a lo largo del día, la capacidad disponible excede ampliamente las necesidades reales de los usuarios. Esto pone de manifiesto la importancia de revisar la regulación y redistribución de las concesiones, así como de implementar estrategias de optimización operativa que mejoren la eficiencia del sistema y reduzcan los efectos negativos sobre la movilidad urbana.

COPIA DE INTERNET

Tabla 68. Ocupación vehicular horaria del servicio de taxi.

Hora	Ocupación entre semana	Ocupación en fin de semana
6:00	19%	12%
7:00	19%	11%
8:00	18%	10%
9:00	17%	15%
10:00	17%	16%
11:00	17%	17%
12:00	17%	17%
13:00	19%	19%
14:00	19%	16%
15:00	17%	14%
16:00	16%	22%

Fuente: "Estudio integral de Movilidad orientado al Transporte Público Colectivo Urbano" del Banco Interamericano de Desarrollo y Cal y Mayor, 2024. Elaboración propia, 2025.

Vehículos del servicio de taxi

En la ZMT se observa una clara predominancia del servicio de transporte público en la modalidad taxi, el cual concentra aproximadamente el 87% del total de vehículos registrados. En contraste, el transporte público colectivo urbano y suburbano representan el 13%. Esta distribución evidencia que el sistema de movilidad local depende en gran medida del servicio de taxi, lo que refleja su papel central en la atención de la demanda cotidiana de transporte, pero también plantea la necesidad de equilibrar la oferta modal para fortalecer la eficiencia y sostenibilidad del sistema.

Inventario de Bases de Taxis en Bahía de Banderas (ZMIPVBB)

De acuerdo con la información obtenida en el presente estudio, en los principales corredores de Bahía de Banderas: Boulevard Riviera Nayarit y Carretera al Colomos. En ambos, se identificaron un total de 6 bases de taxis, que en conjunto suman 48 cajones destinados al estacionamiento de unidades. El corredor con mayor concentración de bases y cajones fue la Carretera al Colomo, con 5 bases y 35 cajones, mientras que el Boulevard Riviera Nayarit registró una base con 13 cajones**.**

En relación con las empresas concesionarias, se identificaron cuatro que operan las bases inventariadas, entre las cuales destaca Sitio Mezcales, con tres bases y un total de 15 cajones, consolidándose como la de mayor presencia en la zona de estudio. Le siguen Sitio San Vicente Plaza Central y Sitio San José Plaza Central, con 8 y 12 cajones, respectivamente, ubicadas sobre el corredor de la Carretera al Colomo, como se observa en la Tabla 69.

COPIA DE INTERNET

Tabla 69. Inventario de bases de taxi en corredores de la ZMIPVBB.

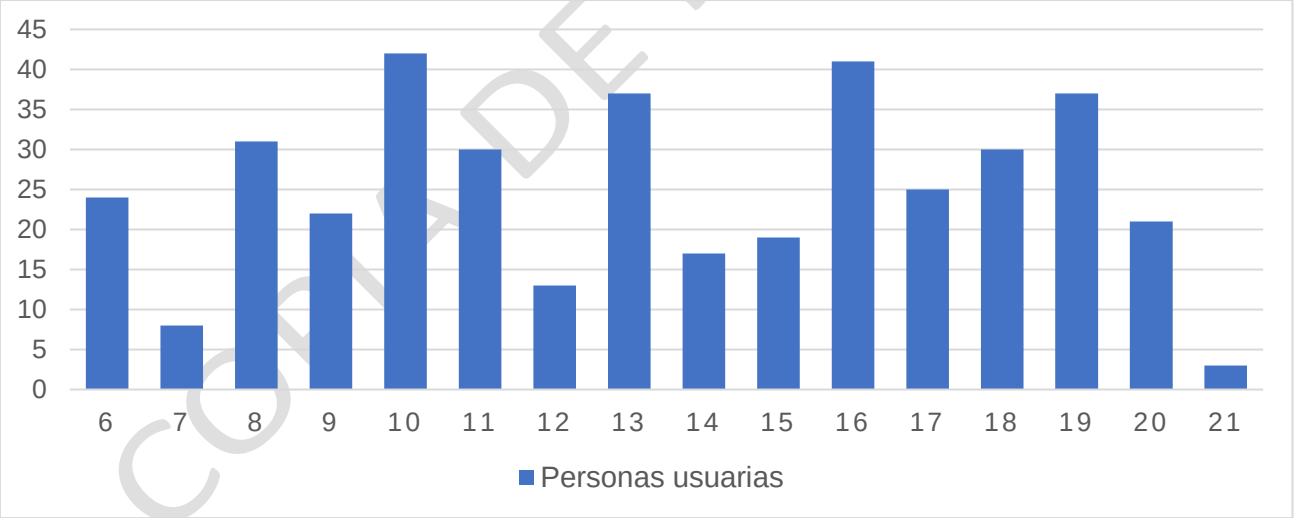
Recorrido	Corredor	Empresa	No. Cajones
4	Boulevard Riviera-Nayarit	Colectivo Bucerías	13
5	Carretera al Colomo	Sitio Mezcales	6
		Sitio Mezcales	3
		Sitio Mezcales	6
		Sitio San Vicente Plaza Central	8
		Sitio San José Plaza Central	12

Fuente: Recuperado del "Estudio integral de Movilidad orientado al Transporte Público Colectivo Urbano" del Banco Interamericano de Desarrollo y Cal y Mayor, 2024.

Demanda del servicio de taxi

Los recorridos por dos de los principales corredores de Bahía de Banderas evidencian que, el comportamiento del transporte público en la modalidad taxi registraron los horarios de mayor actividad, entre las 10:00 y las 16:00 horas, donde se concentra el mayor número de taxis en operación (ver Figura 65). Al verificar la demanda por sentido de viaje se observa que en las tardes la afluencia es mayor hacia las zonas habitacionales, lo cual coincide con el retorno de trabajadores a sus hogares. En contraste, durante la mañana la demanda se dirige hacia las zonas de empleo y comercio, destacando un incremento notable a las 8:00 a.m.

Figura 65. Demanda por hora de usuarios del servicio de taxi.



Fuente: Recuperado del "Estudio integral de Movilidad orientado al Transporte Público Colectivo Urbano" del Banco Interamericano de Desarrollo y Cal y Mayor, 2024.

El análisis comparativo entre un día hábil y un día de fin de semana muestra que el volumen de pasajeros en fin de semana representa apenas el 38% de la demanda registrada entre semana, lo que evidencia una disminución significativa de los desplazamientos en días no laborales.

COPIA DE INTERNET

En cuanto a la oferta del servicio, se identificó una clara sobreoferta de asientos y unidades en circulación, pues la ocupación promedio diaria apenas alcanza el 15%, y durante la hora de máxima demanda llega al 19%, equivalente a un pasajero por vehículo. Esto refleja un uso ineficiente de la capacidad instalada y contribuye al aumento de la congestión vehicular (ver Tabla 70).

Los resultados evidencian que el sistema de transporte público en la modalidad de taxi en Bahía de Banderas está caracterizado por una amplia disponibilidad de unidades, una baja ocupación promedio y una alta dependencia del taxi como modo de transporte, lo cual plantea la necesidad de implementar estrategias de regulación, redistribución y eficiencia del servicio para mejorar la movilidad en el municipio.

Tabla 70. Ocupación vehicular del servicio de taxi en Bahía de Banderas.

Hora	Ocupación entre semana	Ocupación en fin de semana
6:00	19%	12%
7:00	19%	11%
8:00	18%	10%
9:00	17%	15%
10:00	17%	16%
11:00	17%	17%
12:00	17%	17%
13:00	19%	19%
14:00	19%	16%
15:00	17%	14%
16:00	16%	22%
17:00	14%	17%
18:00	15%	17%
19:00	14%	12%
20:00	15%	11%
21:00	19%	17%

Fuente: “Estudio integral de Movilidad orientado al Transporte Público Colectivo Urbano” del Banco Interamericano de Desarrollo y Cal y Mayor, 2024. Elaboración propia, 2025.

Vehículos del servicio de taxi

En el municipio de Bahía de Banderas existía un total de más de 1,500 vehículos destinados al servicio de transporte público, de acuerdo con información de SeMovi en 2023, de los cuales los taxis representan la mayor proporción, con un 47% del total. En segundo lugar, se ubican los vehículos del servicio colectivo y urbano, que constituyen el 34%, seguidos del transporte suburbano, con 10%, y del servicio turístico, con 9%, orientado principalmente a la movilidad entre hoteles y centros de hospedaje.

Estas cifras confirman la predominancia de este servicio como el modo más extendido en la zona y el papel central en la atención de la demanda local de movilidad, tanto de residentes como de visitantes. Cabe mencionar que, la mayor parte de las unidades se localizan en la cabecera municipal y en las localidades urbanas de Nuevo Vallarta y Bucerías, zonas que concentran la actividad económica, turística y de servicios del municipio. Esta estructura evidencia la relevancia del servicio de taxi en el sistema de transporte público local, y reitera

COPIA DE INTERNET

la necesidad de continuar fortaleciendo su regulación y planeación para garantizar una movilidad más eficiente y sostenible.

Transporte público suburbano

El sistema de transporte público suburbano en el Estado de Nayarit constituye un componente esencial para la conectividad territorial y la integración funcional entre las suburbanas y urbanas. De acuerdo con la información de la Secretaría de Movilidad, hasta octubre de 2021, existía un registro de 67 rutas bajo la modalidad de colectivo. Las cuales han permitido la vinculación entre localidades urbanas y cabeceras municipales, principalmente (Ver Tablas 71 a, b y c).

Tabla 71a. Rutas del transporte público suburbano en el Estado de Nayarit (Parte 1).

No.		Origen-Destino		
	Tipo	**Origen**	**Destino**	**Municipio**
1	Colectivo	Marquezado		Ahuacatlán
2	Colectivo	Santa Cruz de Camotlán	Ahuacatlán	Ahuacatlán
3	Colectivo	Ahuacatlán	Santa Isabel	Ahuacatlán
4	Colectivo	Tetitlán	Ahuacatlán	Ahuacatlán
5	Colectivo	Uzeta	Ahuacatlán	Ahuacatlán
6	Colectivo	Valle Verde	Ahuacatlán	Ahuacatlán
7	Colectivo	Mezquites	Amatlán de Cañas	Amatlán de Cañas
8	Colectivo	Rosario	Amatlán de Cañas	Amatlán de Cañas
9	Colectivo	Estancia de los López	Amatlán de Cañas	Amatlán de Cañas
10	Colectivo	Las Varas	El Capomo	Compostela
11	Colectivo	Las Varas	La Peñita de Jaltemba	Compostela
12	Colectivo	Las Varas	Zacualpan	Compostela
13	Colectivo	Las Varas	Chacala	Compostela
14	Colectivo	Las Varas	Altavista	Compostela
15	Colectivo	Los Ayala	La Peñita de Jaltemba - Las Rosas	Compostela
16	Colectivo	Los Ayala	Rincón de Guayabitos - La Peñita de Jaltemba	Compostela
17	Colectivo	El Monteón	La Peñita de Jaltemba	Compostela
18	Colectivo	La Peñita de Jaltemba	Las Varas	Compostela
19	Colectivo	San Juan Peyotán		Del Nayar
20	Colectivo	Santa Teresa		Del Nayar
21	Colectivo	Zomatlán del Caimanero	Rosamorada	Rosamorada
22	Colectivo	San Miguelito	Rosamorada	Rosamorada
23	Colectivo	Presidio de los Reyes		Ruiz

Fuente: Secretaría de Movilidad, 2021. Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

Tabla 71b. Rutas del transporte público suburbano en el Estado de Nayarit (Parte 2).

No.		Origen-Destino		
	Tipo	Origen	Destino	Municipio
24	Colectivo	Puerta de Platanares		Ruiz
25	Colectivo	Ruiz	San Lorenzo	Ruiz
26	Colectivo	Ruiz	El Zopilote	Ruiz
27	Colectivo	San Pedro Ixcatán		Ruiz
28	Colectivo	Ruiz		Ruiz
29	Colectivo	Laguna de Mar	Ruiz	Ruiz
30	Colectivo	Milpas Viejas	Tecuala	Tecuala
31	Colectivo	Pajaritos	Tecuala	Tecuala
32	Colectivo	San Felipe Aztatán	Tecuala	Tecuala
33	Colectivo	Tecuala	Atotonilco	Tecuala
34	Colectivo	Tecuala	Camalotita	Tecuala
35	Colectivo	Tecuala	El Limón	Tecuala
36	Colectivo	Tecuala	Huajuquilla	Tecuala
37	Colectivo	Tecuala	La Presa	Tecuala
38	Colectivo	Tecuala	San Felipe Aztatán	Tecuala
39	Colectivo	Tecuala		Tecuala
40	Colectivo	Santa Cruz	San Blas	San Blas
41	Colectivo	Aticama	San Blas	San Blas
42	Colectivo	El Llano	San Blas	San Blas
43	Colectivo	La Palma - Aticama - La Bajada	San Blas	San Blas
44	Colectivo	Mojarritas	Santiago Ixcuintla	Santiago Ixcuintla
45	Colectivo	Puerta Azul	Santiago Ixcuintla	Santiago Ixcuintla
46	Colectivo	San Miguel Aztlán	Santiago Ixcuintla	Santiago Ixcuintla

Fuente: Secretaría de Movilidad, 2021. Elaboración propia, 2025.

Tabla 71c. Rutas del transporte público suburbano en el Estado de Nayarit (Parte 3).

No.		Origen-Destino		
	Tipo	Origen	Destino	Municipio
47	Colectivo	Sauta	Santiago Ixcuintla	Santiago Ixcuintla
48	Colectivo	Sentispac	Santiago Ixcuintla	Santiago Ixcuintla
49	Colectivo	Villa Juárez	Santiago Ixcuintla	Santiago Ixcuintla
50	Colectivo	Yago	Santiago Ixcuintla	Santiago Ixcuintla
51	Colectivo	Botadero	Santiago Ixcuintla	Santiago Ixcuintla
52	Colectivo	El Capomal	Santiago Ixcuintla	Santiago Ixcuintla
53	Colectivo	El Tambor	Santiago Ixcuintla	Santiago Ixcuintla
54	Colectivo	Estación Nanchi	Santiago Ixcuintla	Santiago Ixcuintla
55	Colectivo	Gavilán Chico	Santiago Ixcuintla	Santiago Ixcuintla
56	Colectivo	Tepic	Aguamilpa	Tepic
57	Colectivo	Tepic	El Refugio	Tepic
58	Colectivo	Tepic	La Corregidora	Tepic
59	Colectivo	Tepic	Camichín de Jauja	Tepic

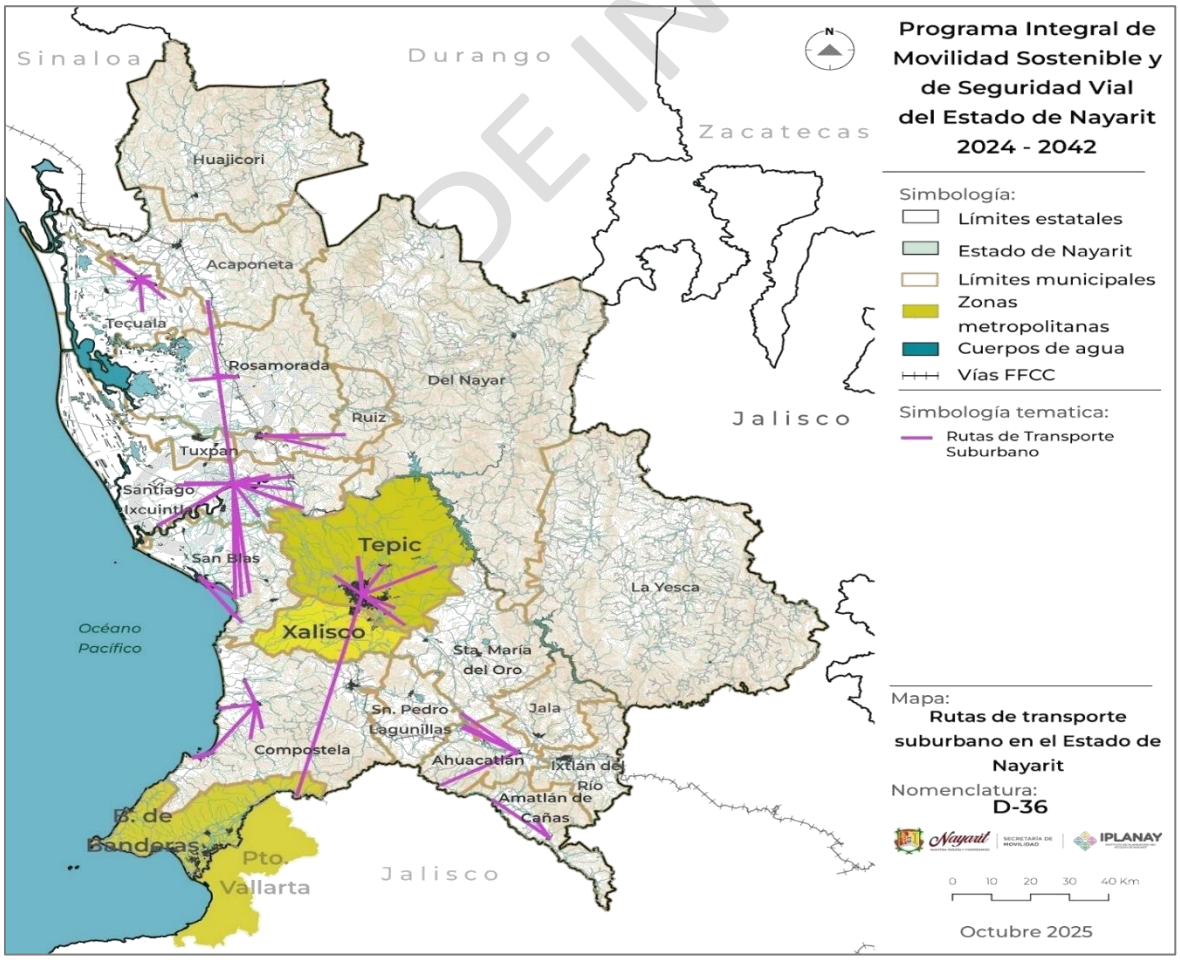
COPIA DE INTERNET

No.		Origen-Destino		
	Tipo	Origen	Destino	Municipio
60	Colectivo	Tepic	La Fortuna	Tepic
61	Colectivo	Tepic	Bellavista	Tepic
62	Colectivo	Tepic	3 de julio	Tepic
63	Colectivo	Tepic	6 de enero	Tepic
64	Colectivo	Tepic	El Trapichillo	Tepic
65	Colectivo	Tepic	San Andrés	Tepic
66	Colectivo	Tepic	Francisco I. Madero (Puga)	Tepic
67	Colectivo	Tepic	Santiago de Pochotitán	Tepic

Fuente: Secretaría de Movilidad, 2021. Elaboración propia, 2025.

Estas rutas se distribuyen a lo largo del territorio estatal, con presencia significativa en municipios como Ahuacatlán, Amatlán de Cañas, Compostela, Del Nayar, Rosamorada, Ruiz, Tecuala, San Blas, Santiago Ixcuintla y Tepic, los cuales concentran la mayor parte de los flujos de movilidad local y en su conjunto, conforman una red que articulan derroteros que facilitan la comunicación entre comunidades rurales y las zonas urbanas de mayor jerarquía (ver Figura 66).

Figura 66. Mapa de conectividad de rutas de transporte suburbano en el Estado de Nayarit (D-36).



Fuente: Secretaría de Movilidad, 2021. Elaboración propia, 2025.

En el caso de los municipios del sur, como Ahuacatlán y Amatlán de Cañas, las rutas suburbanas permiten la conexión de localidades de menor tamaño —como Santa Cruz de Camotlán, Tetitlán, Uzeta y Mezquites— con sus cabeceras municipales, asegurando la movilidad cotidiana de la población hacia servicios básicos y actividades productivas. Por su parte, en el municipio de Compostela, se identifican trayectos de relevancia regional que articulan su costa sur: Las Varas, La Peñita de Jaltemba, Las Varas, Chacala, Los Ayala y Rincón de Guayabitos. Además de atender la movilidad local, cumplen una función turística al enlazar destinos de playa y zonas hoteleras.

En la región occidente y norte, municipios como Tecuala, San Blas y Santiago Ixcuintla presentan una red de rutas que conectan zonas rurales con sus centros urbanos, siendo esenciales para el desplazamiento de trabajadores del campo y el intercambio comercial de productos. Finalmente, el municipio de Tepic concentra un número importante de rutas suburbanas, que vinculan la capital con comunidades periféricas y rurales como Aguamilpa, La Fortuna, Bellavista, Trapichillo, Francisco I. Madero (Puga) y Santiago de Pochotitán. Estas rutas configuran un sistema de movilidad intermunicipal de alta demanda, que contribuye a la integración metropolitana y al equilibrio territorial.

Transporte público intermunicipal

El sistema de transporte intermunicipal en el estado de Nayarit cumple una función estratégica al articular los distintos centros urbanos y rurales del territorio estatal, facilitando la conectividad social, económica y territorial entre municipios. Este sistema se compone principalmente de servicios colectivos que enlazan a la capital, Tepic, con las principales cabeceras municipales y localidades de relevancia regional, así como de rutas que vinculan zonas rurales con polos urbanos intermedios.

De acuerdo con el registro de 2021 de la Secretaría de Movilidad del Estado de Nayarit (SeMovi), se identifican 44 rutas intermunicipales operadas bajo el esquema de transporte colectivo, distribuidas en los distintos corredores viales del estado. La capital del estado, la ciudad de Tepic funge como nodo central de interconexión, por ello, concentra la mayor cantidad de salidas y llegadas hacia municipios como San Blas, Santa María del Oro, Santiago Ixcuintla, La Yesca, Compostela, Xalisco, Tuxpan, San Pedro Lagunillas, entre otros.

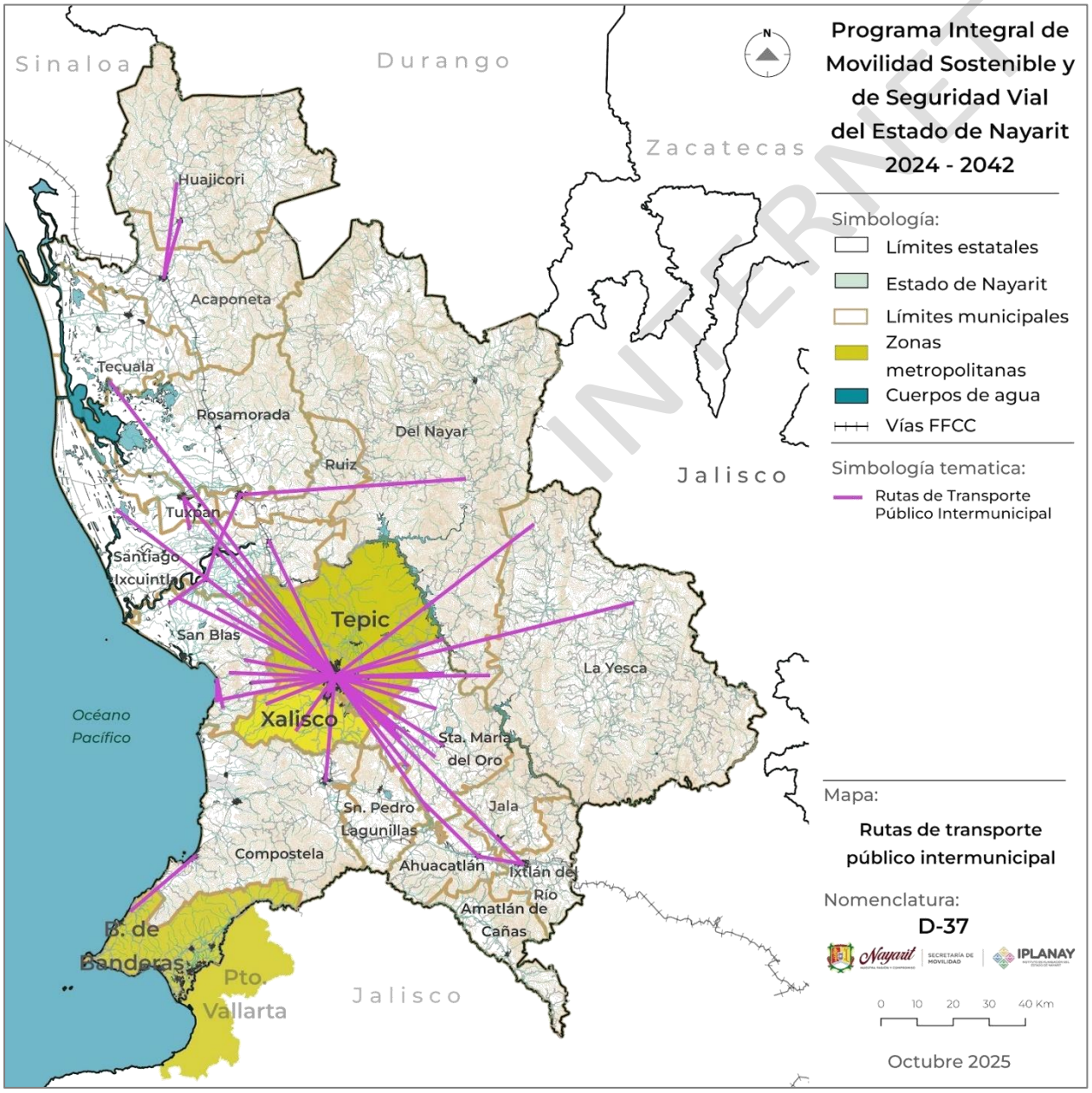
Entre las rutas más representativas se encuentran los trayectos Tepic–Compostela, Tepic–Santa María del Oro, Tepic–San Blas, y Tepic–Santiago Ixcuintla, que presentan alta frecuencia de desplazamientos y relevancia en términos de movilidad interurbana. Asimismo, se registran rutas de menor escala que conectan localidades rurales con cabeceras municipales, como Ruiz–Zoquipan (Del Nayar), Huajicori–Acaponeta, o La Peñita de Jaltemba–San Francisco (Bahía de Banderas), las cuales cumplen un papel esencial en la integración territorial de las zonas serranas y costeras.

En varios casos, las rutas incluyen tramos intermedios o destinos múltiples, lo que evidencia la complejidad del sistema y su capacidad de atender diversas demandas de transporte. Un ejemplo es la ruta Ixtlán del Río – Ahuacatlán – Chapalilla – Santa María del Oro, que vincula a tres municipios mediante una trayectoria continua, favoreciendo la movilidad entre regiones del sur del estado.

COPIA DE INTERNET

Estas rutas intermunicipales se desarrollan principalmente sobre la red carretera estatal y federal y aprovecha los ejes troncales y las vías secundarias que interconectan las cabeceras municipales. Su operación es fundamental para garantizar el acceso equitativo al transporte, la prestación de servicios y la cohesión territorial, especialmente en zonas donde la oferta de transporte suburbano o urbano es limitada (ver Figura 67). A continuación, en las Tablas 72 a y b se enlistan las rutas intermunicipales registradas hasta 2021 en SeMovi:

Figura 67. Mapa de rutas de transporte público intermunicipal en el Estado de Nayarit (D-37).



Fuente: Secretaría de Movilidad, 2021. Elaboración propia, 2025.

Tabla 72a. Rutas del transporte público intermunicipal en el Estado de Nayarit (Parte 1).

No.		Origen-Destino					
	Tipo	Origen	Municipio	Destino (1)	Municipio	Destino (2)	Municipio
1	Colectivo	La Peñita de Jaltemba	Compostela	San Francisco	Bahía de Banderas		
2	Colectivo	Quivinita	Huajicori	Acaponeta	Acaponeta		
3	Colectivo	Ixtlán del Río	Ixtlán del Río	Ahuacatlán	Ahuacatlán	Chapalilla	Santa María del Oro
4	Colectivo	Huajicori	Huajicori	Acaponeta	Acaponeta		
5	Colectivo	Ruiz	Ruiz	Santiago Ixcuintla - Villa Hidalgo - Guadalupe Victoria	Santiago Ixcuintla		
6	Colectivo	Ruiz	Ruiz	Zoquipan	Del Nayar		
7	Colectivo	Jalcocotán	San Blas	Tepic	Tepic		
8	Colectivo	La Bajada	San Blas	Tepic	Tepic		
9	Colectivo	Mecatán	San Blas	Tepic	Tepic		
10	Colectivo	Sauta	Santiago Ixcuintla	Tepic	Tepic		
11	Colectivo	Pozo de Ibarra	Santiago Ixcuintla	Tuxpan	Tuxpan	Tepic	Tepic
12	Colectivo	Villa Hidalgo	Santiago Ixcuintla	Tepic	Tepic		
13	Colectivo	Tepic	Tepic	Compostela	Compostela		
14	Colectivo	Tepic	Tepic	Puente de Camotlán	La Yesca		
15	Colectivo	Tepic	Tepic	Guadalupe Ocotán	La Yesca		
16	Colectivo	Tepic	Tepic	El Roble	La Yesca		
17	Colectivo	Tepic	Tepic	Santa Cruz - Aticama - El Llano	San Blas		
18	Colectivo	Tepic	Tepic	La Bajada	San Blas		
19	Colectivo	Tepic	Tepic	Reforma Agraria	San Blas		
20	Colectivo	Tepic	Tepic	Aután	San Blas		
21	Colectivo	Tepic	Tepic	Las Cuevas	Santa María del Oro		
22	Colectivo	Tepic	Tepic	La Labor	Santa María del Oro		
23	Colectivo	Tepic	Tepic	El Ahualamo	Santa María del Oro		
24	Colectivo	Tepic	Tepic	Colonia Moderna	Santa María del Oro		
25	Colectivo	Tepic	Tepic	Bukingham	Santa María del Oro		
26	Colectivo	Tepic	Tepic	Ahuapán	Santa María del Oro		

Fuente: Secretaría de Movilidad, 2021. Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

Tabla 72b. Rutas del transporte público intermunicipal en el Estado de Nayarit (Parte 2).

No.		Origen-Destino					
	Tipo	Origen	Municipio	Destino (1)	Municipio	Destino (2)	Municipio
27	Colectivo	Tepic	Tepic	Zapotanito	Santa María del Oro		
28	Colectivo	Tepic	Tepic	San Leonel	Santa María del Oro		
29	Colectivo	Tepic	Tepic	San José de Mojarras	Santa María del Oro		
30	Colectivo	Tepic	Tepic	Santa María del Oro	Santa María del Oro		
31	Colectivo	Tepic	Tepic	Miguel Hidalgo - El Salado	Santa María del Oro		
32	Colectivo	Tepic	Tepic	Tepetiltic	San Pedro Lagunillas		
33	Colectivo	Tepic	Tepic	Yago	Santiago Ixcuintla		
34	Colectivo	Tepic	Tepic	Villa Hidalgo	Santiago Ixcuintla		
35	Colectivo	Tepic	Tepic	Mexcaltitán	Santiago Ixcuintla		
36	Colectivo	Tepic	Tepic	Santiago Ixcuintla	Santiago Ixcuintla		
37	Colectivo	Tepic	Tepic	Tuxpan	Tuxpan		
38	Colectivo	Tepic	Tepic	Sánchez Vázquez	Xalisco		
39	Colectivo	Tepic	Tepic	Cofradía del Chocolón	Xalisco		
40	Colectivo	Tepic	Tepic	Trigomil	Xalisco		
41	Colectivo	Tepic	Tepic	Villas de Guadalupe	Xalisco		
42	Colectivo	Palapita 1	Xalisco	Tepic	Tepic		
43	Colectivo	Palapita 2	Xalisco	Tepic	Tepic		
44	Colectivo	Cofradia	Xalisco	Tepic	Tepic	Ixtlán del Río	Ixtlán del Río

Fuente: Secretaría de Movilidad, 2021. Elaboración propia, 2025.

Presencia y cobertura del servicio de transporte colectivo en Nayarit

De acuerdo con información de la Secretaría de Movilidad del Estado de Nayarit, el servicio colectivo se encuentra presente en 19 de los 20 municipios del estado, con excepción de Jala, donde no se registra cobertura. Sin embargo, la tasa porcentual de población atendida por concesión registrada muestra amplias diferencias territoriales que reflejan los desequilibrios en la distribución del servicio. Los municipios con tasas más elevadas, como Del Nayar (48.14%), La Yesca (13.89%), Ahuacatlán (6.68%) y Acaponeta (6.61%), evidencian que cada unidad colectiva debe atender a una proporción significativamente mayor de la población, lo que indica una menor disponibilidad de transporte y una oferta limitada frente a la demanda existente. En estos casos, la cobertura del servicio resulta insuficiente, especialmente en zonas rurales o de difícil acceso, donde las condiciones geográficas incrementan los costos y la complejidad de operación.

Por el contrario, los municipios con tasas menores al 2.5%, como Santa María del Oro (0.51%), Bahía de Banderas (1.16%), Tuxpan (1.17%) y San Pedro Lagunillas (1.41%), Santiago Ixcuintla (1.68%), Tecuala (1.83%) o Tepic (2.10%), presentan una mayor proporción de concesiones en relación con su población, lo que se traduce en una mejor

COPIA DE INTERNET

cobertura y accesibilidad al servicio colectivo. En este contexto, se identifica una distribución desigual de la oferta de transporte colectivo, donde las regiones serranas y de baja densidad poblacional muestran déficits estructurales en comparación con los municipios urbanos y turísticos (ver Tabla 73).

Tabla 73. Presencia y cobertura del servicio de transporte colectivo en Nayarit.

Municipio	Presencia de servicio colectivo	Tasa (porcentaje de población atendida por concesión registrada)
Acaponeta	Si	6.61
Ahuacatlán	Si	6.68
Amatlán de Cañas	Si	2.82
Bahía de Banderas	Si	1.16
Compostela	Si	2.96
Del Nayar	Si	48.14
Huajicori	Si	2.48
Ixtlán del Río	Si	4.56
Jala	No	0
La Yesca	Si	13.89
Rosamorada	Si	4.86
Ruiz	Si	2.44
San Blas	Si	1.36
San Pedro Lagunillas	Si	1.41
Santa María del Oro	Si	0.51
Santiago Ixcuintla	Si	1.68
Tecuala	Si	1.83
Tepic	Si	2.1
Tuxpan	Si	1.17
Xalisco	Si	3.07
	Total	100

Fuente: Secretaría de Movilidad, 2021. Elaboración propia, 2025.

Percepciones sociales de la calidad y seguridad en el transporte público

El análisis de percepciones de los usuarios sobre el servicio de transporte público colectivo en las Zonas Metropolitanas del Estado de Nayarit se basa en encuestas de opinión realizadas en 2023 y 2024 con el objeto de servir como fundamento para la toma de decisiones que permitan fortalecer y optimizar el Sistema de Transporte Público.

Perfil de los usuarios y modalidad de uso

Los hábitos de transporte y los perfiles demográficos difieren notablemente entre las localidades encuestadas (ver Tabla 74). En Bahía de Banderas, la mayoría de los encuestados fueron mujeres (54%), siendo el grupo de edad más grande el de 46 años o más (39%), y su ocupación predominante es la de empleado (67%). Estos usuarios utilizan principalmente el colectivo o combi (75.5%) y lo hacen con alta frecuencia, específicamente los siete días de la semana en un 51.5% de los casos. En contraste, en Tepic-Xalisco, la mayoría fueron hombres (54%), el grupo de edad más grande correspondió a personas de

COPIA DE INTERNET

18 a 25 años (34%), y la ocupación principal es la de estudiante (35%). En esta zona, el modo de transporte más utilizado es el urbano (77%), con una frecuencia mayoritaria de uso de cinco días a la semana (27%).

Tabla 74. Comparación del perfil de los usuarios.

	Tepic	**Bahía de Banderas**
Género	54% hombres	54% mujeres
Edad mayoritaria	34% 18-25	39% 46+
Ocupación	35% estudiantes	67% empleados
Transporte más utilizado	77% urbano	75.5% colectivo

Fuente: Secretaría de Movilidad, 2023-2024. Elaboración propia, 2025.

Indicadores de calidad del servicio: costo, trato y tiempos

Los indicadores de calidad, como se muestra en la Tabla 75, revelan una disparidad significativa en la percepción del servicio. Mientras que la mayoría de los usuarios en Tepic (89%) consideran que el costo del pasaje es justo, en Bahía de Banderas, el 74.5% lo percibe como caro. Respecto al trato del operador, el 85% de los usuarios en Tepic lo califica como bueno, mientras que, en Bahía de Banderas, la opinión está dividida, con el 50% considerándolo malo o muy malo. La sobrecarga de pasajeros es un problema más acentuado en Bahía de Banderas, donde el 88.5% considera que existe una sobrecarga que incomoda su viaje, cifra mucho mayor que el 49% reportado en la ZMT.

En la percepción del tiempo de viaje también varían; el 71% de los usuarios de Tepic confía en la puntualidad, mientras que el 58.5% en Bahía de Banderas no confía en la puntualidad de llegada a las paradas. Además, un 42.5% de los encuestados en Bahía de Banderas percibe sus viajes como largos, con una duración entre 60 a más de 90 minutos. No obstante, el 68% de los usuarios en Tepic considera que su viaje es de duración regular.

Tabla 75. Indicadores de calidad del servicio

Indicador	**Bahía de Banderas**	**Tepic-Xalisco**
Costo del pasaje	El 74.5% lo considera caro.	El 89% lo considera justo.
Trato del operador	El 50% lo considera bueno, pero el restante 50% lo considera malo o muy malo.	El 85% lo considera bueno.
Sobrecarga de Pasajeros	El 88.5% considera que existe sobrecarga que incomoda su viaje.	El 49% considera que existe sobrecarga.
Confianza en Puntualidad	El 58.5% no confía en la puntualidad de llegada a las paradas.	El 71% confía en la puntualidad.
Duración del viaje	El 42.5% considera que su viaje es largo (60 a más de 90 minutos).	El 68% considera que su viaje es regular.

Fuente: Secretaría de Movilidad, 2023-2024. Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

Infraestructura, cobertura y acceso a la información

En temas de infraestructura y gestión de rutas, existe una marcada diferencia de necesidades y percepciones. Una gran mayoría de usuarios en Tepic (86%) considera que sí existe suficiente cobertura de transporte, contrastando con Bahía de Banderas, donde el 61% opina que la cobertura es insuficiente. Las posturas sobre los carriles exclusivos también divergen: el 97% de los usuarios de Bahía de Banderas considera necesaria su existencia en zonas congestionadas, mientras que, en Tepic, el 59% de los usuarios respondió que no deberían existir.

El déficit de información es un problema generalizado que afecta ambas zonas. En Bahía de Banderas es crítico, ya que el 77.5% no tiene información sobre rutas, horarios o paraderos, y un alto 89.5% no sabe dónde consultar rutas o presentar reclamos sobre el servicio. En caso contrario, en Tepic el 53% percibe que sí hay información, sin embargo, un 67% de los usuarios tampoco sabe dónde consultar rutas o hacer un reclamo. Finalmente, respecto a las condiciones de los vehículos, aunque la condición general de la flota es considerada buena en Tepic (77%) y en Bahía de Banderas (48%), la higiene interior sigue siendo un problema, calificada como mala por el 40% de los usuarios en Tepic y el 34% en Bahía de Banderas.

Indicadores de seguridad y estilo de manejo

Aunque la incidencia directa de robos o asaltos al interior del vehículo es baja en ambas regiones (98.5% en Bahía de Banderas y 98% en Tepic reportaron no haber sufrido asaltos), otros factores de seguridad vial y social generan preocupación. En Bahía de Banderas, el estilo de manejo de los operadores es percibido como un riesgo de seguridad por el 78% de los usuarios, quienes lo consideran "amante de la velocidad" (44.5%) o "irresponsable" (33.5%). En Tepic, si bien el 62% lo califica como amable, el 39% restante lo percibe como amante de la velocidad, irresponsable o agresivo. Adicionalmente, en Tepic, el 12% de los usuarios mencionó haber observado al menos un asalto dirigido a los operadores.

La seguridad social, específicamente el acoso sexual, muestra el contraste más alarmante. Mientras que el 88% de los usuarios en Bahía de Banderas reportó no haber sufrido acoso durante el traslado, en Tepic, el 35% de los encuestados sí manifestó haber sufrido acoso por lo menos una vez. Dentro de este grupo de víctimas de acoso en Tepic, el 75% fueron mujeres, y el 39% de los casos correspondieron al rango de edad de 18 a 25 años.

Servicio de transporte especializado (nacionales e internacionales)

Oferta aeroportuaria

De acuerdo con la Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transporte (SICT) y la Agencia Federal de Aviación Civil, la infraestructura aeroportuaria en el Estado de Nayarit se compone de un total de 39 instalaciones aéreas, distribuidas en 38 aeródromos y un aeropuerto con servicio comercial (ver Figura 68). Esta red cumple funciones estratégicas en la conectividad territorial, especialmente en regiones de difícil acceso y baja densidad poblacional, lo que contribuye tanto al transporte de personas como a la logística y atención de emergencias.

COPIA DE INTERNET

Figura 68. Mapa de infraestructura aérea en el Estado de Nayarit (D-38).



Fuente: Aeropuertos y aeródromos por municipio de INEGI, 31 de diciembre de 2023. Elaboración propia, 2025.

El Aeropuerto Internacional de Tepic-Riviera Nayarit constituye la principal infraestructura aeroportuaria del estado, al concentrar la operación de vuelos comerciales y de carga, conectando a la capital con destinos nacionales e internacionales. Su papel es esencial en la articulación de la movilidad aérea de Nayarit, al integrarse con los corredores carreteros y turísticos de la entidad.

Por su parte, los 38 aeródromos distribuidos en 10 municipios complementan la cobertura del sistema aeroportuario estatal. Destacan los municipios de La Yesca, con 16 aeródromos y Del Nayar, con 12, los cuales presentan una topografía compleja y una red carretera limitada; en estos territorios, la aviación ligera constituye un medio fundamental para el acceso a servicios básicos, el acceso a insumos y la atención de emergencias médicas o de protección civil (ver Tabla 76).

Tabla 76. Infraestructura aeroportuaria por municipio en Nayarit.

Municipios	Aerodromos	Aeropuertos
Acaponeta	1	
Amatlán de Cañas	1	
Bahía de Banderas	1	
Compostela	2	
Del Nayar	12	
Ixtlán del Río	1	
La Yesca	16	
Santiago Ixcuintla	1	
Tepic	2	1
Tuxpan	1	
Total estatal	38	1

Fuente: Aeropuertos y aeródromos por municipio de INEGI, 31 de diciembre de 2023. Elaboración propia, 2025.

La suma de las deficiencias y aciertos percibidos culmina en una gran divergencia en la satisfacción general. En Bahía de Banderas, la mayoría (53.5%) reportó una percepción general del servicio como mala o muy mala. Por el contrario, en Tepic-Xalisco, el 76% de los usuarios expresó tener una buena satisfacción con el servicio.

Situación del Aeropuerto Internacional Tepic-Riviera Nayarit

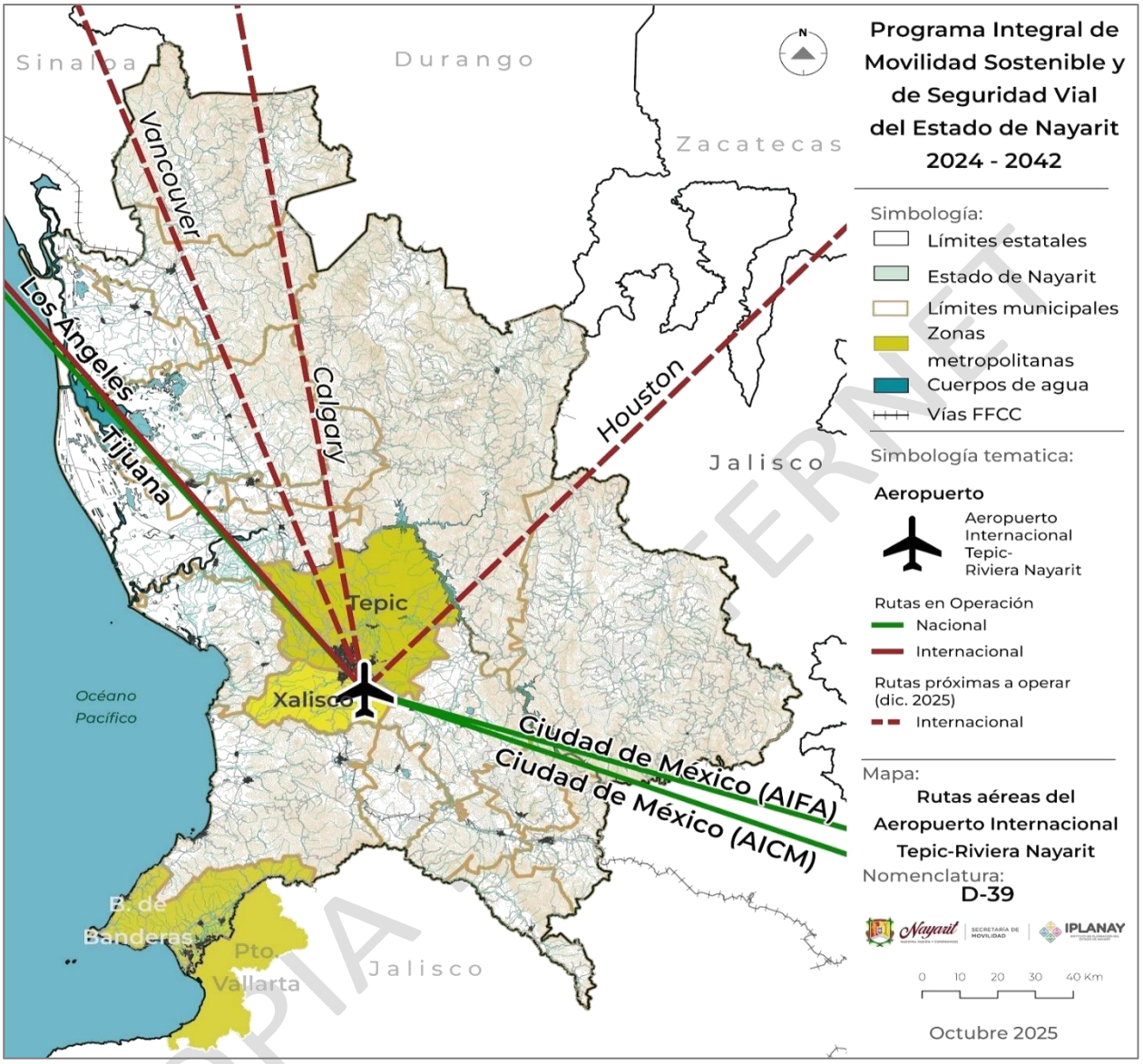
El Aeropuerto Internacional Tepic-Riviera Nayarit representa la única opción en el estado para la conectividad comercial y privada aérea a nivel nacional e internacional. Este, se localiza en el municipio de Xalisco dentro de la Zona Metropolitana de Tepic (ZMT). Actualmente, el aeropuerto cuenta con cuatro rutas de las cuales tres son nacionales y una internacional conectando al estado con las ciudades de Ciudad de México, Tijuana y Los Ángeles, mismas que son operadas por tres aerolíneas.

Es importante señalar que, el aeropuerto se encuentra en un proceso de modernización y ampliación que busca convertirlo en una infraestructura moderna para una mayor captación de pasajeros, ofreciendo una variedad de nuevas rutas, atendiendo las necesidades de los turistas nacionales e internacionales con una inversión anunciada de más de 250 millones de dólares. El Aeropuerto Internacional de la Riviera Nayarit está proyectado para atender hasta 4 millones de pasajeros, con infraestructura y servicios de clase mundial, una operación segura y confiable, tecnología de punta, de manera sustentable por su diseño y planeación.

Derivado de la modernización y ampliación se han anunciado 3 rutas internacionales nuevas que entrarán en funcionamiento a partir de diciembre de 2025 conectando a Tepic y al estado con ciudades de Norteamérica; Vancouver y Calgary en Canadá y Houston en los Estados Unidos de América. Estas nuevas rutas sumaran tres aerolíneas más a las que actualmente operan (ver Figura 69; Tabla 77).

COPIA DE INTERNET

Figura 69. Mapa de rutas aéreas del Aeropuerto Internacional Tepic-Riviera Nayarit (D-39).



Fuente: Secretaría de Turismo. Elaboración propia, 2025.

COPIA INTERNET

Tabla 77. Rutas en operación y próximas por operar en el Aeropuerto Internacional Tepic-Riviera Nayarit.

Nacionales	
Tepic-Ciudad de México	Aeroméxico
Tepic-Ciudad de México (AIFA)	Viva
Tepic-Tijuana	Volaris
Internacionales	
Tepic-Los Ángeles	Viva
Próximas rutas	
Tepic-Vancouver	Air Canada
Tepic-Houston	United Express
Tepic-Calgary	Westjet

Fuente: Secretaría de Turismo. Elaboración propia, 2025.

Volumen de pasajeros atendidos

De acuerdo con información del Aeropuerto Internacional Tepic–Riviera Nayarit proporcionada a Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) se registra una tendencia variable en el volumen de pasajeros atendidos durante el periodo 2023–2025, lo que refleja tanto las condiciones de la demanda nacional como la reciente apertura de rutas internacionales. En 2023, se movilizaron 244,531 pasajeros, de los cuales 244,512 correspondieron a vuelos nacionales y únicamente 19 a internacionales, lo que evidencia un enfoque predominantemente doméstico en las operaciones del aeropuerto. Para 2024, el total de pasajeros atendidos fue de 213,316, cifra que representa una ligera reducción respecto al año anterior, atribuible principalmente a ajustes operativos y a la estabilización de la demanda interna posterior a la recuperación del sector aéreo. No obstante, se observa un incremento marginal en el número de pasajeros internacionales, que pasó de 19 a 138, anticipando el interés por ampliar la conectividad exterior del estado. En 2025, con datos acumulados hasta septiembre, el aeropuerto reporta 164,106 pasajeros, de los cuales 156,278 son nacionales y 7,828 internacionales. Este notable incremento en el flujo internacional se explica por el inicio de operaciones del vuelo Tepic–Los Ángeles a partir de julio de 2025, que ha fortalecido la vinculación de Nayarit con la comunidad migrante y con el mercado turístico de California, EU (ver Tabla 78).

Tabla 78. Volumen de pasajeros atendidos en el Aeropuerto Internacional Tepic-Riviera Nayarit.

Año	Nacionales	Internacionales	Total
2023	244,512	19	244,531
2024	213,178	138	213,316
2025*	156278	7828	164,106
* Datos al mes de septiembre			

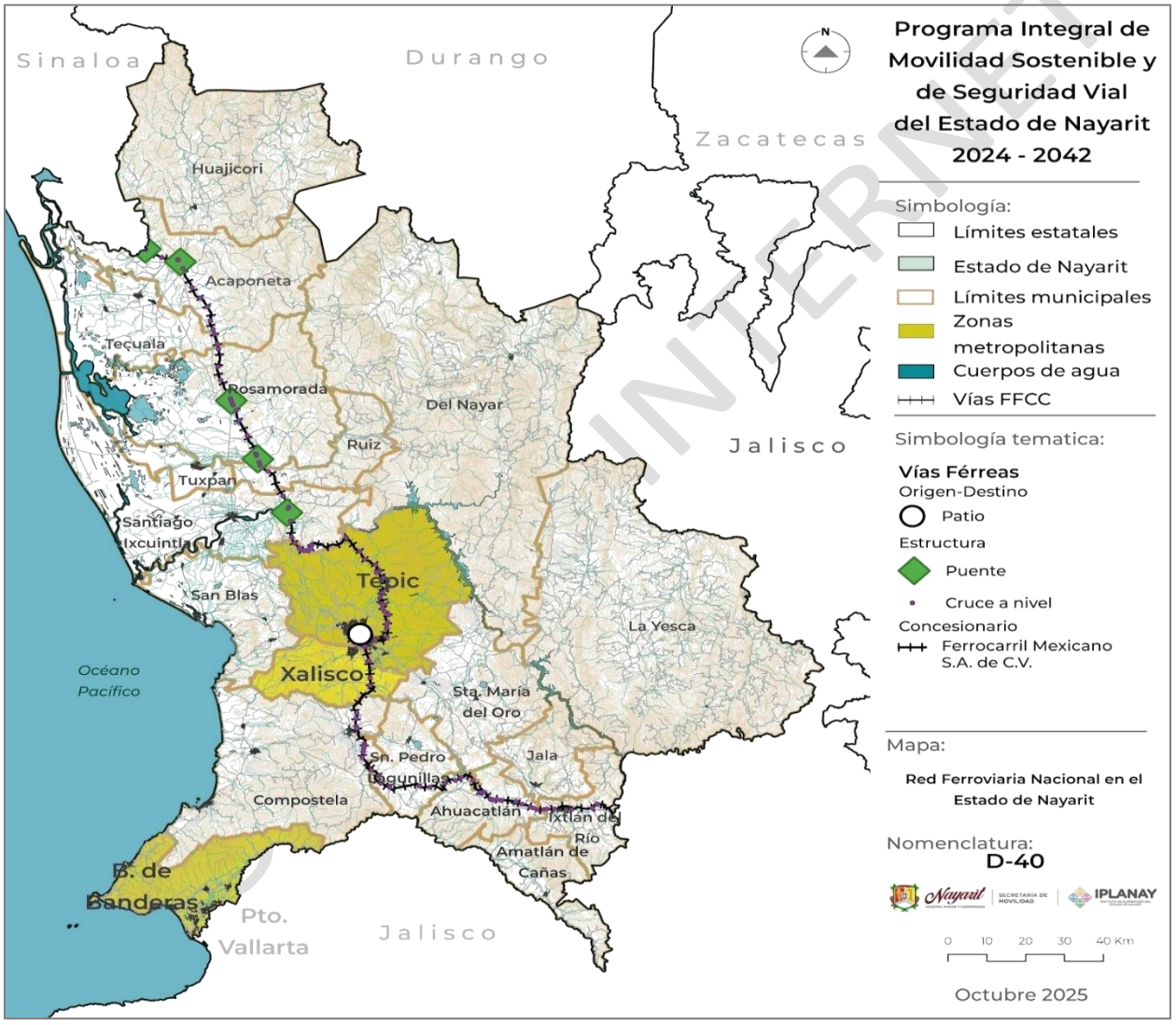
Fuente: Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA). Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

Oferta ferroviaria y volúmenes de carga

De acuerdo con información de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) y la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (ARTF), el Estado de Nayarit cuenta con una red ferroviaria de 356 kilómetros, correspondiente a la línea Pacífico Norte, la cual forma parte del sistema nacional de transporte de carga operado por Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V. Del total de la red, 311 kilómetros corresponden a vías troncales y ramales, mientras que los 35 kilómetros restantes son vías secundarias que complementan la conectividad territorial (ver Figura 70).

Figura 70. Mapa de Red Ferroviaria Nacional en el Estado de Nayarit (D-40).



Fuente: Secretaría de Turismo. Elaboración propia, 2025.

Durante el año 2023, el volumen total de carga transportado por esta infraestructura superó las 1,200 toneladas, destacando el movimiento de productos agrícolas (980 toneladas) y mercancías industriales (234 toneladas). Esta dinámica refleja la relevancia del transporte ferroviario como un medio estratégico para el traslado de bienes de alto volumen y bajo costo, los cuales fortalecen la competitividad logística del estado y su integración con los corredores económicos del noroeste del país.

Distribución férrea por municipio de Nayarit

De acuerdo con información de la Red Ferroviaria Nacional (2024), el Estado de Nayarit presenta una distribución desigual entre los municipios. La mayor longitud de vía férrea se localiza en el municipio de Tepic, con 65.76 km, seguido por Acaponeta (54.9 km), Rosamorada (36.14 km) y San Pedro Lagunillas (31.55 km). Otros municipios con presencia relevante son Ahuacatlán, Compostela, Ixtlán del Río, Santa María del Oro, Santiago Ixcuintla y Xalisco, con longitudes menores pero funcionales para la conexión regional. En contraste, municipios como Amatlán de Cañas, Bahía de Banderas, Del Nayar, Huajicori, Jala, La Yesca, San Blas, Tecuala y Tuxpan no cuentan con infraestructura ferroviaria registrada. La distribución evidencia una concentración del sistema ferroviario en la zona centro y norte del estado, particularmente en torno al eje Tepic–Acaponeta (ver Tabla 59a y 59b).

Tabla 59. Distribución férrea en Nayarit.

Municipio	Longitud de la vía (km)
Acaponeta	54.9
Ahuacatlán	26.14
Amatlán de Cañas	0
Bahía de Banderas	0
Compostela	24.49
Del Nayar	0
Huajicori	0
Ixtlán del Río	24.48
Jala	0
La Yesca	0
Rosamorada	36.14
Ruiz	10.06
San Blas	0
San Pedro Lagunillas	31.55
Santa María del Oro	5.5
Santiago Ixcuintla	28.82
Tecuala	0
Tepic	65.76
Tuxpan	0
Xalisco	17.31

Fuente: Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) y la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (ARTF), 2023. Elaboración propia, 2025.

Análisis del sistema ferroviario y su integración en la movilidad estatal.

El sistema ferroviario en Nayarit forma parte del corredor Pacífico Norte que lo conectan con importantes centros logísticos del país. Actualmente, el movimiento de carga ferroviaria es reducido, con apenas 120 toneladas anuales transportadas, lo que refleja un bajo aprovechamiento de esta infraestructura en comparación con su potencial para el traslado de mercancías y productos agrícolas. En las zonas urbanas, el ferrocarril presenta cruces a nivel y conflictos viales que requieren atención prioritaria, tanto por razones de seguridad como para mejorar la convivencia entre modos de transporte. La falta de equipamiento adecuado como señalización activa, barreras o pasos a desnivel incrementa el riesgo de incidentes y limita la integración segura del sistema ferroviario con la movilidad urbana.

COPIA DE INTERNET

La próxima operación del tren de pasajeros nacional en la ruta México–Nogales representa una oportunidad estratégica para Nayarit. Este proyecto podría reactivar la función del ferrocarril en el estado, promoviendo la conectividad interregional y ofreciendo una alternativa sustentable al transporte por carretera. No obstante, su adecuada incorporación al sistema de movilidad estatal requerirá planear estaciones de acceso, enlaces con transporte público, infraestructura peatonal y ciclista, y acciones coordinadas entre los distintos niveles de gobierno y operadores ferroviarios.

Dinámica portuaria y estructura marítima

El municipio de San Blas concentra la Capitanía Regional del Puerto de San Blas, a cargo de la Secretaría de Marina, que funge como instancia rectora de la operación y seguridad marítima en el estado. La infraestructura portuaria se articula con especialización funcional diferenciada. En materia de administración portuaria, el municipio de Bahía de Banderas cuenta con capitanías de puerto en La Cruz de Huanacaxtle y Nuevo Vallarta, y el municipio de Compostela con una capitanía en Chacala y Boca de Chila (al 2025), lo que contribuye al control operativo y a la seguridad marítima en sus áreas de influencia.

El análisis de infraestructura evidencia que San Blas y La Cruz de Huanacaxtle concentran mayor capacidad instalada, tanto en obras de protección como en áreas de almacenamiento. San Blas dispone de 3,491 m de obras de protección y 264 m de atraque (pesquero y turístico), así como 26,250 m² de almacenamiento, consolidándose como punto estratégico para actividades mixtas (turismo y pesca). La Cruz de Huanacaxtle registra 1,798 m de atraque turístico y 140 m de atraque pesquero, con una orientación predominante al turismo náutico. Por su parte, Nuevo Nayarit presenta 3,331 m de atraque turístico, posicionándose como nodo especializado para embarcaciones recreativas, mientras que Chacala mantiene una infraestructura de menor escala, orientada principalmente a la pesca ribereña. Puerto Balleto, ubicado en Isla María Madre (municipio de San Blas), adquiere relevancia operativa en el contexto de los proyectos de desarrollo vinculados con la región insular.

Tabla 60. Infraestructura portuaria de Nayarit.

Entidad federativa Puerto	Obras de protección (m)	Obras de atraque (m)				Áreas de almacenamiento (m2)
		Comercial	Pesquera	Turística	Otros	
Nayarit	6,065	0	308	5,370	356	26,350
Chacala	535	0	36	0	0	100
La Cruz de Huanacaxtle	611	0	140	1,798	0	0
Nuevo Nayarit	1,428	0	0	3,331	154	0
Puerto Balleto	0	0	0	0	90	0
San Blas	3,491	0	132	132	112	26,250

Fuente: Recuperado del Programa Sectorial de Desarrollo Urbano y Movilidad Incluyente, 2020.

COPIA DE INTERNET

VII. SÍNTESIS DE LOS DIAGNÓSTICOS Y LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Síntesis del diagnóstico general

En las siguientes Tablas 61 a y b se resumen los hallazgos más relevantes obtenidos del diagnóstico general del PIMSSVEN 2024–2042, los cuales permiten comprender el estado actual de los apartados sociales y económicos vinculados a la movilidad y la seguridad vial.

Tabla 61a. Principales hallazgos del diagnóstico general del PIMSSVEN (parte 1).

Tema	Síntesis
Población	Población total de 1,235,456 habitantes, de los cuales el 50.4% son mujeres y el 49.6% hombres.
	Para finales del año 2025 la entidad alcanzará una población de 1,374,307 personas.
	Sociedad predominantemente joven en edad productiva.
Migración	En los últimos 34 años, Nayarit ha presentado un saldo neto migratorio negativo.
	El municipio con mayor porcentaje de población migrante fue Bahía de Banderas.
	Durante el año 2020 se contabilizaron 13,609 personas que salieron del Estado.
	Los principales municipios de origen de la población emigrante fueron Tepic (30.4%), Bahía de Banderas (18.2%) y Santiago Ixcuintla (8.6%).
Población urbana y rural	72% de población es urbana y un 28% es población rural.
	Tendencia sostenida hacia la urbanización.
Densidad	Densidad de población de 44.4 habitantes por kilómetro cuadrado.
Personas con discapacidad	El 19.56% de la población presenta alguna discapacidad, limitación o condición mental.
	Nayarit supera la media nacional del 4.90%, registrando un 5.52% de su población con discapacidad.
	Entre las principales discapacidades se identifican la motriz, que representa el 41.46%, seguida de la visual con 25.63%, la auditiva con 12.11%, la mental con 11.54% y la de lenguaje con 9.27%
Población infantil	Residen 263,592 niñas y niños de 0 a 11 años.
	El 50.84% corresponde a niños y el 49.16% a niñas.
	Las edades de mayor concentración se ubican en los 8 y 10 años.
Población adulta mayor	Residen 157,159 personas adultas mayores de 60 años o más, de las cuales 81,214 son mujeres y 75,945 son hombres.
	El grupo de personas adultas mayores representan el 12.72% de la población estatal.
	El segmento con mayor concentración corresponde a las personas de 60 a 64 años.
Mujeres	Residen más de 623,000 mujeres, lo que equivale al 50.4% de la población estatal.
	El análisis por grupos quinquenales de edad muestra que cerca de la mitad de la población femenina se concentra entre los 0 y 29 años.
Estudiantes	Durante el ciclo escolar 2023–2024, en el Estado de Nayarit se registró una matrícula total de 333,760 estudiantes.
	El nivel educativo con mayor concentración de estudiantes fue el de educación primaria, con un total de 131,995 alumnos.
	El 51.06% corresponde a estudiantes del sexo masculino y el 48.94% a estudiantes del sexo femenino
Proyección de población	Para el año 2042, la población estatal ascenderá a 1,496,163 personas.
	La tasa de crecimiento anual promedio estimada para el periodo 2025–2042 es de 0.76%.
	Tendencia hacia la desaceleración demográfica.

Fuente: Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

Tabla 61b. Principales hallazgos del diagnóstico general del PIMSSVEN (parte 1).

Tema	Síntesis
PEA	La Población Económicamente Activa (PEA) asciende a un total de 635,734 personas.
	362,771 son hombres y 272,963 son mujeres.
Población ocupada	La población ocupada asciende a 619,858 personas, lo que representa el 97.50% de la Población Económicamente Activa (PEA).
	En términos de su distribución sectorial, la población ocupada se concentra mayoritariamente en el sector terciario, con un 65.96% del total. El sector primario emplea al 17.50%, mientras que el sector secundario concentra al 16.68% de los trabajadores
	La mayoría de la población ocupada percibe un ingreso de más de dos y hasta tres salarios mínimos,
Población desocupada	Población desocupada de 15,876 personas, lo que equivale al 2.50% de la Población Económicamente Activa.
	El 74% de la población desocupada, equivalente a 11,795 personas, se encuentra en el rango de 15 a 44 años.
Unidades económicas	Total, de 64,937 unidades económicas activas
	El 54% opera en la informalidad, mientras que el 46% corresponde a unidades formales
	Emplean a 256,320 personas, de las cuales 195,289 se encuentran en empleos formales y 61,031 en condiciones de informalidad laboral

Fuente: Elaboración propia, 2025.

Síntesis del diagnóstico de la movilidad y la seguridad vial

En la siguientes Tablas 62 a-f se resumen los hallazgos más relevantes obtenidos del diagnóstico técnico vinculado a la movilidad y la seguridad vial del PIMSSVEN 2024–2042, los cuales permiten comprender el escenario actual en el que nos encontramos en estas materias.

Tabla 62a. Principales hallazgos del diagnóstico de la movilidad y la seguridad vial del PIMSSVEN (parte 1).

Ordenamiento Territorial	Fragmentación de los asentamientos humanos.
	Ocupación irregular de suelo en periferias y áreas rurales.
	Aparición de fraccionamientos alejados de los centros de trabajo y servicios.
	Carencia de planeación integral y su gestión que articule transporte, infraestructura y equipamiento urbano.
	Impactos ambientales negativos, como pérdida de suelo agrícola y ecosistemas, incremento en emisiones contaminantes y reducción de espacios naturales de recarga hídrica.
	Únicamente algunos municipios cuentan con instrumentos de planeación urbana y de ordenamiento territorial.
	Débil coordinación entre planeación urbana y movilidad.

Fuente: Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

Tabla 62b. Principales hallazgos del diagnóstico de la movilidad y la seguridad vial del PIMSSVEN (parte 2).

Equipamientos urbanos relevantes	La calidad, distribución y accesibilidad del equipamiento inciden directamente en la seguridad vial, la eficiencia de los desplazamientos y la equidad en el acceso a los servicios básicos de transporte.
	En el ámbito metropolitano, se identifica una mayor concentración de equipamientos de alta jerarquía, tales como universidades, hospitales de especialidad, parques metropolitanos, edificios gubernamentales y zonas financieras, los cuales estructuran la dinámica de movilidad cotidiana.
Demanda de la movilidad	Se realizan 47,062,456 viajes mensuales en el Estado de Nayarit, con un promedio de 1,568,749 viajes diarios.
	Los sábados y domingos concentran el mayor volumen de desplazamientos.
	Entre las 5 y las 9 de la mañana se concentra aproximadamente el 33% de los viajes diarios.
	Por la tarde se observa un segundo pico de movilidad entre las 17:00 y las 20:00 horas, registrándose cerca del 24% de los viajes en un día.
Demanda de la movilidad	Clara predominancia de los desplazamientos motorizados, que representan 82.9% del total de viajes, equivalentes a 1,299,712 desplazamientos por día.
	En contraste, los viajes realizados caminando constituyen 15.6% del total diario (alrededor de 244,938 traslados).
	Los desplazamientos en bicicleta representan únicamente 1.5% de los viajes diarios (aproximadamente 24,050 viajes).
	El recorrido promedio diario total en el Estado de Nayarit alcanza los 111.67 kilómetros.
	Alta dispersión territorial de los desplazamientos y dependencia del vehículo motorizado para cubrir distancias medias y largas.
	Los viajes a pie registran un recorrido promedio de 0.97 kilómetros
	Los viajes en bicicleta presentan un recorrido promedio de 2.82 kilómetros.
	Un total de 359 pares origen–destino, con un volumen mensual estimado de 47 millones de viajes, lo que representa un promedio diario cercano a 1.57 millones de desplazamientos entre y dentro de los municipios de todos los medios de transporte.
	La hora de mayor volumen de viajes en todos los modos de transporte es a las 8:00 a. m.
	El par con mayor volumen de viajes tomando en cuenta todos los modos de transporte corresponde al municipio de Tepic, con 574,902 viajes diarios internos.
	Viajes entre Tepic y Xalisco: 38,207 viajes diarios y en sentido inverso Xalisco–Tepic: 37,672 viajes diarios.
	La duración promedio de los desplazamientos entre Tepic y Xalisco es de 17 minutos, con velocidades promedio entre 41 y 45 km/h y distancias aproximadas de 12 km.

Fuente: Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

Tabla 62c. Principales hallazgos del diagnóstico de la movilidad y la seguridad vial del PIMSSVEN (parte 3).

Viajes peatonales	Se identificaron 48 pares origen–destino, con un volumen mensual estimado de 7 millones de viajes, lo que representa un promedio diario cercano a 245 mil desplazamientos pie.
	El domingo como el día con mayor cantidad de viajes.
	El mayor volumen de viajes cambia a las 07:00 a. m.
	Velocidad promedio de 5 km/h, una duración media de 12 minutos.
	Los diez municipios con mayor número de desplazamientos peatonales son Tepic, Bahía de Banderas, Santiago Ixcuintla, Compostela, San Blas, Xalisco, Tecuala, Ixtlán del Río, Tuxpan y Ruiz.
	El municipio de Tepic presenta el mayor volumen de viajes peatonales, con 66,367 desplazamientos, seguido de Bahía de Banderas con 46,022 y Santiago Ixcuintla con 21,638.
Viajes en bicicleta	En este modo de transporte se identificaron 51 pares origen–destino, con un volumen mensual estimado de 721 mil viajes, lo que representa un promedio diario de 24 mil desplazamientos.
	Mayor volumen de viajes es a las 08:00 a. m.
	El lunes es el día con mayor cantidad de viajes.
	Los indicadores de desempeño del sistema muestran una velocidad promedio de 16 km/h.
	Duración media de 11 minutos.
	Distancia promedio recorrida de 3 km.
	Los diez municipios con mayor número de viajes ciclistas registrados son Tepic, Bahía de Banderas, Compostela, Santiago Ixcuintla, Ixtlán del Río, Xalisco, San Blas, Ruiz, Acaponeta y Tecuala.
Red de caminos	Longitud de 15,729.06 km representando el 2% de la red nacional
	Los municipios con mayor presencia de tramos de cuota son Compostela (141.63 km), San Pedro Lagunillas (114.46 km) y Tepic (110.52 km).
	Los datos reflejan que la red municipal concentra el mayor porcentaje de longitud, con presencia significativa en municipios como Del Nayar (613.24 km), La Yesca (821.59 km) y Huajicori (274.83 km),
	La red estatal presenta una longitud media de alrededor de 70 km por municipio, destacando Bahía de Banderas (77.07 km), Santa María del Oro (62.64 km) y Compostela (100.82 km),
	La red federal alcanza mayor longitud en Tepic (257.31 km), Compostela (238.21 km) y Bahía de Banderas (95.64 km
	La administración federal tiene a su cargo 1,483.82 kilómetros
	La administración estatal gestiona 1,341.83 kilómetros
	La administración municipal comprende 3,279.38 kilómetros,
	En Nayarit, la red vial local tiene una extensión total de 3,887.16 km
	En términos de condición de circulación, se identifica una clara prevalencia de las vialidades de doble sentido, con 3,223.39 km, que representan el 82% de la red.
Infraestructura peatonal	En términos generales, la disponibilidad promedio de banquetas en el estado alcanza alrededor del 41.6%.
	Los municipios como Xalisco (73.72%), Ahuacatlán (59.38%) y Bahía de Banderas (53.77%) presentan los niveles más altos de cobertura de banquetas.
	Respecto a la disponibilidad de rampas para personas con discapacidad, el promedio estatal es considerablemente bajo, con un valor medio de 10.8%.
	Los municipios con mejor desempeño existencia de rampas relativo son Bahía de Banderas (22.01%), Xalisco (20.55%) y Tuxpan (14.29%).

Fuente: Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

Tabla 62d. Principales hallazgos del diagnóstico de la movilidad y la seguridad vial del PIMSSVEN (parte 4).

Infraestructura ciclista	La disponibilidad de ciclovías es reducida, los valores en la mayoría de los municipios no superan el 0.10%. Destacan Tepic (0.37%), Compostela e Ixtlán del Río (0.14%)
	En cuanto a la disponibilidad de aparcamiento para bicicletas, el indicador muestra una mayor presencia en algunos municipios. Amatlán de Cañas (0.85%), Compostela (0.33%), Del Nayar (0.12%) y Tepic (0.81%) presentan los valores más altos
Parque Vehicular	Crecimiento promedio anual de 3.6%. del parque vehicular
	Las motocicletas son el segmento con el crecimiento más acelerado del parque vehicular estatal (10.5%).
Siniestralidad Vial	Crecimiento promedio anual del 29.1% de los siniestros viales al 2023.
	Colisión con motociclista y la colisión entre vehículos concentraron la mayor proporción de los incidentes, con 847 y 824 casos respectivamente
	Durante el año 2024 la principal causa de siniestros está asociada al factor humano, específicamente al conductor.
	El 3.2% de los siniestros se reportó aliento alcohólico por parte del conductor
	La mayoría de los incidentes no genera afectaciones graves a las personas, pero sí implica costos económicos y congestión vial
	El 12.86% de los casos el conductor responsable se reporta del sexo femenino
	Del total del número de víctimas, el 38.3 % corresponde a peatones, 24.8% a motociclistas, 12.7% ocupantes de vehículo motorizado, 10.7% ocupantes de autobús o vehículo de carga, ciclistas 0.6% y otros con 0.6%.
	En 2021, se registraron 301 víctimas, cifra que aumentó a 347 en 2023, lo que representa un crecimiento promedio anual del 7.37%.
	En 2021 se registraron 782 heridos, mientras que para 2023 la cifra ascendió a 1,256, lo que representa un aumento total del 61% en tres años y una tasa de crecimiento anual promedio del 26.7%.
	El mes con mayor número de incidentes en el año 2024 fue marzo, con 284 casos, equivalente al 10.4% del total anual. Este incremento coincide con el periodo vacacional de Semana Santa.
	Concentración de accidentes durante los fines de semana, particularmente los sábados y domingos, que en conjunto representan más del 34% del total.
	Picos más altos entre las 12:00 y las 18:00 horas, periodo en el que se concentra la mayor parte de los desplazamientos laborales, escolares y comerciales.
Siniestralidad vial	El municipio de Tepic concentra el 25.5% de los siniestros registrados
	El municipio de Tepic concentra el mayor número de personas lesionadas con 322 heridos (27.4%) y 10 víctimas fatales (18.2%).
	En términos proporcionales, los municipios que presentan mayor gravedad de los hechos (mayor proporción de víctimas respecto a heridos) son Bahía de Banderas (10%), Compostela (9%), Tecuala (15%) y Santa María del Oro (13%).
	Durante el año 2023, en la red federal se registraron 265 siniestros viales, en los cuales estuvieron involucrados 416 vehículos.
	En la red federal en el año 2023 se reportaron 51 fallecimientos en el sitio y 193 personas lesionadas, mientras que el valor estimado de los daños materiales ascendió a 48,898.9 miles de pesos.
	El tramo Tepic–Puerto Vallarta (Xalisco–Cruz de Huanacaxtle) destaca como el más crítico en términos de seguridad vial, al concentrar 76 siniestros (22.2% del total estatal), 17 víctimas fatales, 56 lesionados y daños materiales estimados en 17.3 millones de pesos.
	El Libramiento de Norte de Tepic presenta una alta severidad, con 10 personas fallecidas y 22 lesionadas,

Fuente: Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

Tabla 62e. Principales hallazgos del diagnóstico de la movilidad y la seguridad vial del PIMSSVEN (parte 5).

Transporte Público	Las Zonas Metropolitanas concentran 76 rutas de transporte dentro del territorio del Estado de Nayarit.
	La Zona Metropolitana de Tepic cuenta con un inventario de 55 rutas; 40 rutas urbanas, 4 rutas metropolitanas y 11 rutas suburbanas/urbanas.
	La Zona Metropolitana Interestatal Puerto Vallarta Bahía de Banderas cuenta con 52 rutas; El municipio de Bahía de Banderas cuenta con 10 rutas urbanas, 9 metropolitanas y 2 suburbanas/urbanas.
Transporte Público Zona Metropolitana Tepic	Las rutas actuales del transporte público colectivo urbano en la Zona Metropolitana de Tepic registran una cobertura del 99% de la mancha urbana.
	Entre las 7:00 y las 9:00 horas, se registra un promedio de 1,577 pasajeros por hora Tepic
	Las unidades de transporte público operan con un promedio de ocupación del 43%**.**
	El volumen de pasajeros en fin de semana representa únicamente el 17% de la demanda registrada entre semana.
	Las velocidades más bajas se registran en el área central de la ciudad, con rangos de entre 5 y 10 km/h.
	El 65% corresponde a camionetas tipo van (103 unidades) y el 35% se integra por autobuses (55 unidades).
	El 86% de las personas encuestadas gastó en el viaje referido entre $5 y $10 exclusivamente en transporte público.
	Las personas usuarias que pagan entre $11 y $20 en transporte público corresponden al 13%; quienes pagan más de $21, pertenecen al 1% restante. Las mujeres encuestadas pagaron $1 más que los hombres.
Transporte Público Zona Metropolitana Interestatal Puerto Vallarta Bahía de Banderas	Se identifican 11 rutas urbanas, 9 metropolitanas y 2 suburbanas/urbanas
	A las 18 horas se registra un total de 9,679 pasajeros y un promedio de 2,420 pasajeros por hora en cada estación
	El periodo de máxima demanda se identifica alrededor de las 15:00 horas
	Las velocidades más bajas se observan en los tramos donde las rutas ingresan a zonas urbanas densamente pobladas, como en San Juan de Abajo, con promedios cercanos a 15 km/h, y en el centro de Valle de Banderas, donde pueden descender hasta 5 km/h.
	El 89% corresponde a los Autobuses y el 11% se integra por vans.
	El 2% de las personas encuestadas gastó en el viaje referido entre $5 y $10; 34% de ellas, entre $11 y $20, y el 64% restante pagaron más de $21
	Las mujeres pagaron en promedio $1 menos que los hombres
Servicio de taxi Zona Metropolitana de Tepic	Total, de 26 bases de taxis, las cuales sumaron 131 cajones destinados al estacionamiento de unidades
	Los resultados muestran un único periodo de máxima demanda que se extiende de 9:00 a 13:59 horas, con un promedio de 1,079 pasajeros por hora por estación y un total de 6,264 pasajeros.
	Marcada sobreoferta de unidades en comparación con la demanda real
Servicio de taxi Zona Metropolitana Interestatal Puerto Vallarta Bahía de Banderas	En ambos, se identificaron un total de 6 bases de taxis, que en conjunto suman 48 cajones destinados al estacionamiento de unidades.
	Los horarios de mayor actividad, entre las 10:00 y las 16:00 horas,
	Sobreoferta de asientos y unidades en circulación, pues la ocupación promedio diaria apenas alcanza el 15%.

Fuente: Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

Tabla 62f. Principales hallazgos del diagnóstico de la movilidad y la seguridad vial del PIMSSVEN (parte 6).

Transporte público intermunicipal	Registro de 67 rutas bajo la modalidad de colectivo suburbano
	Se identifican 44 rutas intermunicipales operadas bajo el esquema de transporte colectivo, distribuidas en los distintos corredores viales del estado.
Oferta ferroviaria	Total, de 356 km. Servicio de transporte de carga administrado por la empresa Ferrocarril Mexicano S.A. de C.V.
	Durante el año 2023 se transportó por este tipo de infraestructura más de 1,200 toneladas de carga principalmente de productos agrícolas y en segundo lugar mercancía industrial.
	Tepic cuenta con la mayor longitud de este tipo de infraestructura registrando más de 65 km en su territorio seguido de Rosamorada con un poco más de 36 km.
	La próxima operación del tren de pasajeros nacional en la ruta México–Nogales representa una oportunidad estratégica para Nayarit.
Oferta aeroportuaria	39 instalaciones aéreas, distribuidas en 38 aeródromos y un aeropuerto con servicio comercial.
	El Aeropuerto Internacional de Tepic-Riviera Nayarit constituye la principal infraestructura aeroportuaria del estado.
	El aeropuerto Internacional de Tepic-Riviera Nayarit se encuentra en un proceso de modernización y ampliación que busca convertirlo en una infraestructura moderna para una mayor captación de pasajeros.
	Actualmente el aeropuerto Internacional de Tepic-Riviera Nayarit cuenta con cuatro rutas de las cuales tres son nacionales y una internacional conectando al estado con las ciudades de Ciudad de México, Tijuana y Los Ángeles.
	Derivado de la modernización y ampliación se han anunciado 3 rutas internacionales nuevas que entrarán en funcionamiento a partir de diciembre de 2025 conectando a Tepic y al estado con las ciudades de Vancouver y Calgary en Canadá como con la ciudad de Houston en los Estados Unidos de América.
	Durante 2025, con datos acumulados hasta septiembre, el Aeropuerto Internacional de Tepic-Riviera Nayarit reporta 164,106 pasajeros, de los cuales 156,278 son nacionales y 7,828 internacionales.
Oferta marítima	San Blas concentra la Capitanía Regional y funge como eje rector de operación y seguridad marítima en el estado.
	La mayor capacidad instalada se localiza en San Blas y La Cruz de Huanacaxtle, con infraestructura clave de protección, atraque y almacenamiento.
	Nuevo Nayarit se especializa en turismo náutico, Chacala en pesca ribereña y Puerto Balleto emerge como nodo estratégico insular.

Fuente: Elaboración propia, 2025.

Participación ciudadana

Perspectivas de la movilidad y la seguridad vial: Percepciones ciudadanas

El análisis desde la participación social para la movilidad y la seguridad vial en el Estado de Nayarit sirve como base fundamental para la justificación y desarrollo del PIMSSVEN. Para ello, se emplea un enfoque de análisis cualitativo y de percepción, el cual, busca identificar de manera precisa las principales problemáticas que afectan el ejercicio del Derecho a la Movilidad en el estado.

Este apartado nace de discursos correspondientes a las participaciones recabadas en los foros de consulta ciudadana realizados durante 2019 en Tepic, Bahía de Banderas y Santiago Ixcuintla y de las encuestas de percepción de la Secretaría de Movilidad del Estado de Nayarit, aplicados en 2023 y 2024. Los hallazgos revelaron un conjunto de problemas que se agruparon en cuatro grandes ejes: el sistema de transporte público colectivo urbano; la infraestructura para la movilidad activa y la accesibilidad universal; la falta de regulación e implementación de la normativa vigente y la necesidad de educación y concientización vial.

COPIA DE INTERNET

Sistema de Transporte Público Colectivo
Los hallazgos del foro evidencian que el Sistema de Transporte Público Colectivo Urbano (STPCU) constituye un punto crítico dentro de la movilidad estatal, presentando desafíos fundamentales en términos de asequibilidad, calidad del servicio y conectividad.

Asequibilidad y equidad tarifaria
La necesidad de un transporte público asequible fue el tema mayormente mencionado (34 veces). Esto es especialmente relevante para grupos como estudiantes, personas adultas mayores y con alguna discapacidad. Los discursos relevantes de este segmento señalan que:

- Los estudiantes a menudo necesitan tomar más de dos autobuses para llegar a sus destinos y enfrentan problemas con el respeto al descuento en la tarifa.

- La planeación debe impulsar el diseño de sistemas tarifarios que fortalezcan la rentabilidad y calidad del servicio, al tiempo que se amplíen las opciones para generar incentivos al uso frecuente.

- Las políticas públicas deben considerar incentivos para el uso de transporte especializado, laboral o escolar, para que incremente su uso y reduzca las opciones de transporte individualizado.

Calidad, accesibilidad y seguridad en las unidades de transporte
En segundo lugar (mencionado 31 veces), se identificó la necesidad de contar con unidades de transporte apropiadas para todas las personas. Pues de acuerdo con la percepción de los participantes, las unidades actuales no cumplen con los requerimientos básicos de accesibilidad, seguridad y limpieza. En ese sentido, se mencionó que:

- Es necesario buscar y definir estándares de seguridad, revisión físico-mecánica y de emisiones para las unidades de transporte público.

- Impulsar la modernización de la flota vehicular considerando criterios de accesibilidad universal.

- Asimismo, definir estándares de diseño y calidad en los servicios de transporte público e impulsar la transición hacia tecnologías menos contaminantes.

Ineficiencia operativa y conectividad de rutas
Los participantes también mencionaron que existen deficiencias en la operación que afectan la experiencia de la persona usuaria. Entre los argumentos más mencionados, se encuentran los siguientes:

- Existe una falta de regularidad en los horarios de las rutas de transporte público (mencionada 14 veces), no todas las rutas operan en la noche, no tienen un horario fijo y no hay manera de tener información sobre posibles atrasos.

- Es necesario tener rutas más conectadas, especialmente hacia los centros de educación.

COPIA DE INTERNET

- Se requiere facilitar la integración de los servicios de transporte intermunicipales y suburbanos con los urbanos, metropolitanos. Esto implica promover que las ciudades transiten a sistemas integrados en redes (nodos y troncales, con rutas alimentadoras y complementarias).

- Asimismo, la necesidad específica de transportes escolares por motivos de seguridad, horarios y costos.

Deficiencias en infraestructura para la movilidad activa y la accesibilidad universal

Los foros de consulta evidenciaron que la infraestructura destinada a peatones y ciclistas presenta deficiencias significativas, lo que genera condiciones de inseguridad, incomodidad y exclusión. Esta situación contraviene el principio de priorizar a las personas usuarias de la vía y limita la capacidad de desarrollar un sistema de movilidad seguro, accesible e inclusivo, que fomente el transporte activo como alternativa sostenible y equitativa.

Inseguridad e inaccesibilidad peatonal
El problema mayormente mencionado por parte de la ciudadanía es la falta de banquetas accesibles, seguras y confortables para caminar. Esta deficiencia se manifiesta en múltiples aspectos que limitan el ejercicio del derecho a la movilidad, como:

- La presencia constante de obstáculos, como postes y puestos ambulantes, así como un mal estado general de las banquetas, lo que limita la seguridad y fluidez del tránsito peatonal.

- La ausencia de elementos básicos de accesibilidad universal que faciliten el tránsito de todas las personas, incluyendo aquellas con discapacidad.

- Además, se señaló la necesidad de contar con arbolado y mobiliario urbano adecuado para garantizar el confort. Esto implica asegurar que se cumpla con las especificaciones de vías urbanas establecidas en la NOM-SEDATU-004-2023.

Inexistencia de red ciclista segura
El segundo problema identificado en este tema fue la inexistencia de ciclovías y de un reglamento que regule su uso. Los participantes destacaron que actualmente no existe una red de ciclovías segura, que proteja a los ciclistas del tránsito vehicular y permita desplazamientos confiables dentro de las ciudades. Esta carencia limita el desarrollo de la movilidad activa y restringe la adopción de la bicicleta como un medio de transporte.

Además, se enfatizó la integración de infraestructura ciclista a una red de movilidad intermodal que garantice conexiones seguras con transporte público y otros modos de transporte.

Carencias en señalización e infraestructura
La ciudadanía expresó de manera constante dos problemáticas principales. En primer lugar, la falta de paradas de transporte público dignas. En segundo lugar, se destacó la necesidad de contar con señalética apropiada, capaz de orientar y proteger a todos los usuarios de la vía, especialmente a quienes no utilizan vehículos motorizados para fortalecer la seguridad vial y promover una movilidad más inclusiva y accesible.

COPIA DE INTERNET

Falta de regulación e implementación de la normativa vigente
Este apartado se identificó como un factor crítico para la transformación de la movilidad, dado que la sociedad percibe deficiencias en la aplicación de la normativa vigente y una falta de certeza jurídica en los procesos, lo que limita la efectividad de las políticas públicas y la confianza de la ciudadanía en las acciones de regulación y control.

Control y regulación de la normatividad.
La necesidad de regular y aplicar las normas vigentes fue mencionada 28 veces, con especial énfasis en conductores de transporte público, taxis y motocicletas. Los argumentos mencionados fueron los siguientes:

- Es necesario fortalecer la regulación de motocicletas, incorporar en los reglamentos municipales el uso obligatorio de cascos certificados e indumentaria reflectante y protectora para conductores y pasajeros. Asimismo, homologar las acciones en los reglamentos para promover el uso correcto y seguro de motocicletas en las zonas urbanas y metropolitanas.

- Regular y reevaluar los modelos de emisión de concesiones de taxis con el fin de mejorar el servicio, priorizar la accesibilidad, la seguridad, la limpieza y satisfacción de las personas usuarias.

- Finalmente, fortalecer la inspección y las auditorías de seguridad vial, mediante el establecimiento, actualización e implementación de normatividad específica para supervisar la infraestructura.

Licencias y conocimiento de conductores
Existe una preocupación de la ciudadanía por la conducta de los usuarios en la vía, lo que evidencia la necesidad de mejorar la regulación de los procesos de obtención de licencias y concesiones, así como los procedimientos actuales para su renovación, para garantizar que todas las personas que manejen cuenten con los conocimientos y habilidades necesarios para conducir de manera segura y responsable.

Los participantes señalaron que una medida concreta para fortalecer estos conocimientos consiste en emitir licencias condicionadas a la aprobación de pruebas prácticas que evalúen de manera prioritaria el conocimiento sobre los principales factores de riesgo, señalización vial, normas de tránsito y manejo seguro en condiciones reales de circulación.

Precarización laboral en el Transporte Público Colectivo Urbano (TPCU)
Un tema sensible identificado es la falta de regulación clara entre concesionarios y conductores de transporte, lo que ha generado preocupación por la protección laboral y los derechos básicos de los trabajadores, muchos de los cuales operan bajo condiciones contractuales informales, sin prestaciones, seguridad social, jornadas reguladas ni mecanismos de supervisión adecuados, afectando tanto su dignidad y bienestar como la calidad y seguridad del servicio. Los participantes mencionaron que esta problemática requiere armonizar los marcos normativos y reglamentarios para garantizar derechos laborales mínimos, condiciones de trabajo seguras y responsabilidades claras para concesionarios y conductores, y así, fortalecer un sistema de transporte profesionalizado, seguro y sostenible que considere de manera integral la protección de los trabajadores y la eficiencia del servicio de TPCU.

COPIA DE INTERNET

Educación y concientización vial
La conciencia social y la formación de los actores clave son reconocidas como esenciales para fortalecer la seguridad vial y promover una convivencia ordenada y responsable en las zonas urbanas.

Concientización general y práctica de la Jerarquía de la Movilidad
Las participaciones de la ciudadanía coincidieron en que es importante concientizar a la población en general, y de manera particular a los conductores de vehículos motorizados, sobre la importancia de implementar los principios de la Jerarquía de la Movilidad. Este enfoque prioriza a los modos de transporte más vulnerables, como peatones, ciclistas y usuarios del transporte público, y busca garantizar la seguridad de todos los actores en la vía. La concientización debe apoyarse en campañas educativas, programas de sensibilización y estrategias de comunicación que promuevan la responsabilidad compartida y un cambio cultural en el comportamiento vial.

Capacitación a conductores del Transporte Público Colectivo Urbano
De manera complementaria, se destacó la urgente necesidad de capacitar a los conductores del Transporte Público Colectivo Urbano (TPCU), pues fue un argumento mencionado en 30 intervenciones. Estas capacitaciones deben ir más allá de los aspectos técnicos y normativos del tránsito. También, deben incorporar habilidades de atención y trato hacia los usuarios, así como formación en seguridad vial, manejo defensivo y protocolos de emergencia.

Resultados del Foro de Análisis y Presentación de los Avances del Programa Integral de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial del Estado de Nayarit (PIMSSVEN) 2025.

La Secretaría de Movilidad del Estado de Nayarit (SEMOVI), en coordinación con el Instituto de Planeación del Estado de Nayarit (IPLANAY), el día 22 de octubre, llevaron a cabo el Foro de Consulta Ciudadana como parte del proceso participativo para la validación del Programa Integral de Movilidad Sustentable y Seguridad Vial, en el cual participaron 189 personas en plenaria (ver Figura 71). El foro representó un espacio de diálogo plural orientado a identificar prioridades, retos y oportunidades para el apartado estratégico en torno a tres ejes: movilidad activa y desarrollo urbano, transporte público y especializado y seguridad vial en el estado de Nayarit (ver Figura 72).

COPIA DE INTERNET

Figura 71. Plenaria del foro de análisis y presentación de los avances del PIMSSVEN.



Fuente: IPLANAY, 2025.

Figura 72. Mesa temática de movilidad y desarrollo urbano del foro de análisis y presentación de los avances del PIMSSVEN.



Fuente: IPLANAY, 2025.

El foro se realizó en las instalaciones del Hotel Nekie, en Tepic y tuvo como objetivo validar el contenido del Programa Integral de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial del Estado de Nayarit mediante la participación de la ciudadanía, mejorar su pertinencia y asegurar su legitimidad social. En este, participaron representantes de la sociedad civil organizada, personas con discapacidad, jóvenes, estudiantes, académicos, transportistas, operadores, comerciantes, sector privado y funcionariado público estatal y municipal.

En el foro se presentaron tres conferencias magistrales en torno a la movilidad sostenible, la seguridad vial y la síntesis del diagnóstico del programa. Después de esto, los participantes se dividieron en las tres mesas temáticas, anteriormente mencionadas. Cada mesa respondió de manera colaborativa a las preguntas: ¿Por qué es importante este tema?, ¿Qué queremos lograr?, ¿Qué actividades debemos realizar para lograrlo? y ¿Qué efectos esperamos si no se implementan estas acciones?

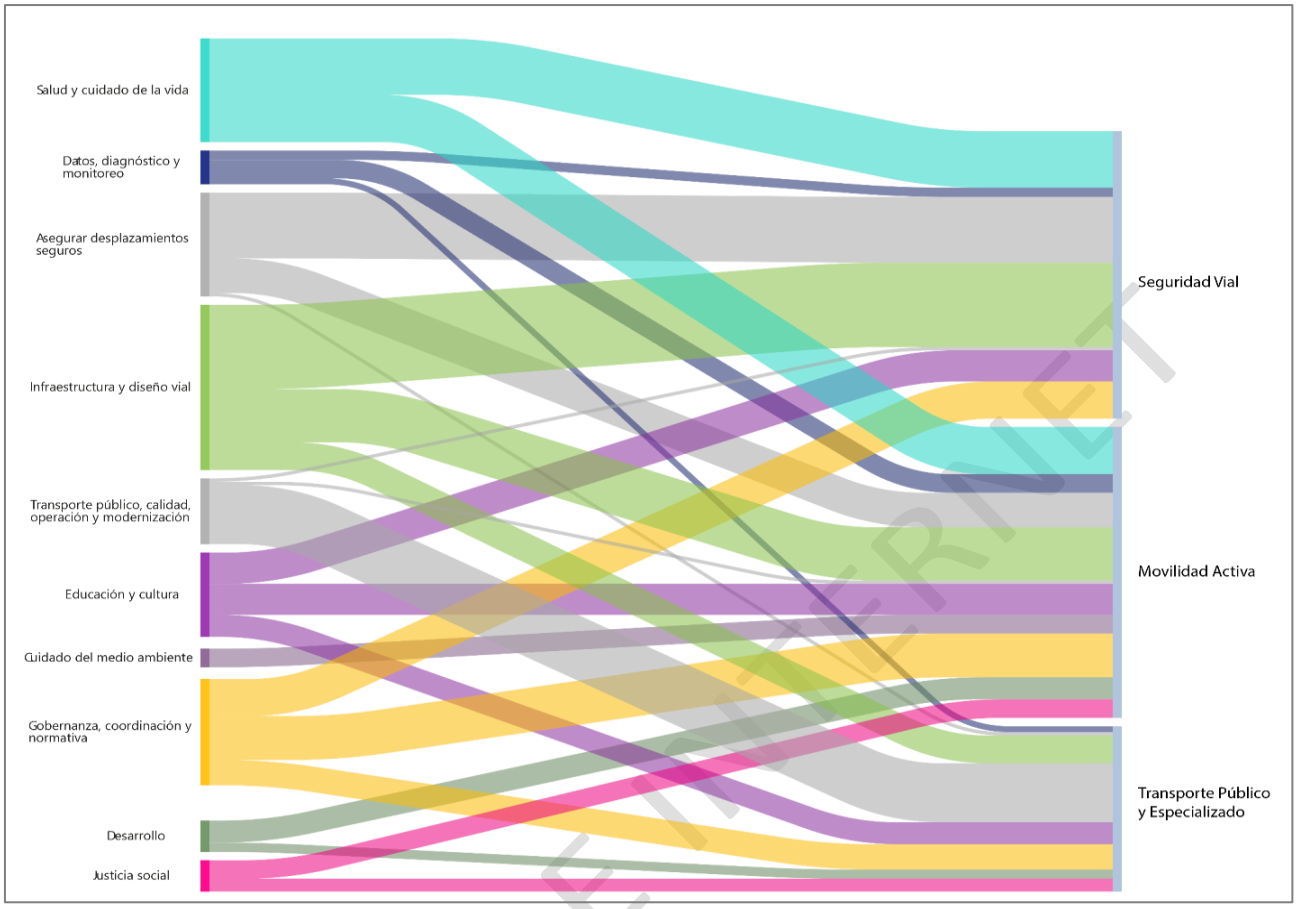
El diálogo fue sistematizado a partir de notas, transcripciones y materiales generados por los participantes. Posteriormente, la información fue analizada cualitativamente mediante el software Atlas.ti, aplicando una codificación temática que permitió identificar los principales tópicos, objetivos y propuestas ciudadanas. Los resultados del análisis se integraron en una matriz general de categorías y se visualizaron mediante nube de palabras (ver Figura 73) y un diagrama de Sankey (ver Figura 74), que reflejan la frecuencia y relación entre los temas abordados en las tres mesas.

Figura 73. Nube de palabras general de las palabras más mencionados en las tres mesas de trabajo.



Fuente: Elaboración propia en Atlas.ti, 2025.

Figura 74. Relación entre códigos y mesas temáticas (Diagrama de Sankey).



Fuente: Elaboración propia en Atlas.ti, 2025.

Resultados por mesa temática

Movilidad activa y desarrollo urbano

En la mesa de movilidad y desarrollo urbano participaron 22 personas. Las y los participantes enfatizaron la relevancia de promover entornos urbanos que prioricen la movilidad peatonal y ciclista, al reconocer sus beneficios para la salud, la sostenibilidad ambiental y la equidad en el acceso al espacio público; como prioridad se abordó, el fortalecimiento de la infraestructura, la educación vial para usuarios y conductores y la consolidación de políticas públicas que garanticen la seguridad y la accesibilidad universal.

Entre las propuestas destacadas se incluyeron la creación de redes de ciclovías conectadas, el diseño de calles completas, campañas de promoción del uso de la bicicleta y programas de bici pública. Una de las frases representativas del grupo señaló: “Necesitamos calles pensadas para las personas, no sólo para los autos”, lo cual refleja el consenso sobre la importancia de una movilidad centrada en las personas. En la Tabla 63 se ilustran la síntesis de los hallazgos de esta mesa:

COPIA DE INTERNET

Tabla 63. Síntesis de los hallazgos de la mesa de movilidad activa y desarrollo urbano.

Título de mesa:	**Movilidad activa y desarrollo urbano**	**Número de participantes:**	**22**
Pregunta	Aportaciones ciudadanas (síntesis)	Códigos asociados	Citas representativas
¿Por qué es importante este tema?	La movilidad activa es fundamental para garantizar desplazamientos saludables, accesibles y seguros, especialmente en áreas urbanas donde el peatón y el ciclista son los usuarios más vulnerables.	Infraestructura peatonal; ciclovías; accesibilidad universal	“Porque permite el desplazamiento de forma masiva, porque es un derecho humano, nos abre la posibilidad de realizar nuestras actividades cotidianas.”
¿Qué queremos lograr?	Contar con infraestructura peatonal y ciclista continua, segura y conectada; garantizar accesibilidad universal; y promover que más personas se muevan caminando o en bicicleta.	Calles completas; red ciclista	“Lograr seguridad, convivencia y conversaciones”
¿Cómo lo podremos lograr?	Mejorando banquetas y cruces, creando ciclovías seguras, promoviendo programas de educación vial y generando entornos urbanos caminables.	Diseño seguro; educación vial	“fomentar la participación a través de las estructuras sociales que existen, reactivando asociaciones civiles, ONG”
¿Qué efectos esperamos?	Entornos urbanos más saludables, menos uso del auto particular, calles más seguras y una mayor calidad de vida.	Visión del tema; movilidad sostenible; inclusión	“ciudades amigables para futuras generaciones”

Fuente: Elaboración propia, 2025.

Transporte público y especializado

En la mesa de transporte público y especializado participaron 11 personas. En esta, se destacó que la mayoría de la población se traslada cotidianamente mediante este modo de transporte, por lo que garantizar su calidad, seguridad y eficiencia resulta una prioridad para la movilidad sostenible en Nayarit. Los participantes subrayaron la necesidad de modernizar las unidades, mejorar la cobertura y la accesibilidad al servicio, así como fortalecer la capacitación de operadores.

Entre las propuestas más relevantes se plantearon la renovación de flota, la reorganización de rutas, la implementación de paradas seguras e infraestructura adecuada y la integración modal y tarifaria. Por su parte, en el transporte especializado se hizo énfasis en el transporte fluvial que conecta las zonas serranas del estado. Una de las frases más destacadas fue: “El transporte público debe ser digno, accesible y pensado para la mayoría que dependemos de él”. En la Tabla 64 se ilustran la síntesis de los hallazgos de esta mesa:

COPIA DE INTERNET

Tabla 64. Síntesis de los hallazgos de la mesa de transporte público y especializado.

Título de mesa:	**Transporte público y especializado**	**Número de participantes:**	**11**
Pregunta	Aportaciones ciudadanas (síntesis)	Códigos asociados	Citas representativas
¿Por qué es importante este tema?	La mayoría de las personas dependen del transporte público para estudiar, trabajar y acceder a servicios; su calidad impacta directamente la equidad y la movilidad cotidiana.	Cobertura; accesibilidad; movilidad cotidiana	“Porque nos garantiza el desplazamiento de todos en el estado de manera eficiente y segura.”
¿Qué queremos lograr?	Contar con un sistema eficiente, seguro y accesible, con rutas claras, unidades en buen estado y operadores profesionales.	Modernización; rutas; calidad del servicio	“Unidad social que el transporte público sea de todos, que la responsabilidad sea de todos usuario, transportistas y secretaría”
¿Cómo lo podremos lograr?	Reordenando rutas, modernizando unidades, capacitando operadores, mejorando paradas y creando un sistema de gestión.	Reorganización; profesionalización; infraestructura	“Dialogo constantes entre permisionarios, autoridades y usuario”
¿Qué efectos esperamos?	Reducción de tiempos de traslado, mayor seguridad, mejor experiencia del usuario y un sistema más accesible para personas con discapacidad.	Accesibilidad; servicio digno	“Un sistema de transporte público que sea accesible para todos.”

Fuente: Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

Seguridad vial

Las aportaciones de la mesa de seguridad vial giraron en torno a la necesidad de reducir los siniestros viales y preservar la vida de las personas usuarias de la vía pública. Los 18 participantes coincidieron en que la seguridad vial debe abordarse como una política pública integral basada en prevención, infraestructura segura, educación y cumplimiento normativo.

Los aspectos mayormente mencionados señalan el fortalecimiento de la cultura vial, el mejoramiento de la fiscalización y el cumplimiento de la normativa, así como intervenciones puntuales para garantizar infraestructura adecuada para todos los modos de transporte. Se mención la posibilidad de llevar a cabo campañas permanentes de sensibilización, cursos de capacitación vial, la implementación de cruces seguros y la creación de una agencia estatal especializada en movilidad y seguridad vial. Una de las expresiones ciudadanas señaló lo siguiente: “Queremos transitar sin miedo, con respeto y con infraestructura que proteja la vida”, lo cual resume el enfoque humano y preventivo que prevaleció en las discusiones. En la Tabla 65 se ilustran la síntesis de los hallazgos de esta mesa:

Tabla 65. Síntesis de los hallazgos de la mesa de seguridad vial.

Título de mesa:	**Seguridad vial**	**Número de participantes:**	**18**
Pregunta	Aportaciones ciudadanas (síntesis)	Códigos asociados	Citas representativas
¿Por qué es importante este tema?	La seguridad vial es prioritaria para evitar siniestros, proteger la vida y garantizar que todas las personas puedan desplazarse sin miedo, especialmente niños y personas mayores.	siniestros viales; vulnerabilidad	“Porque conlleva la integridad propia y de las familias”
¿Qué queremos lograr?	Reducir siniestros, regular velocidades, mejorar cruces, fortalecer educación vial y asegurar cumplimiento del reglamento.	regulación; infraestructura segura	“Crear condiciones óptimas para el uso de la vialidad y la interacción”
¿Cómo lo podremos lograr?	Con cruces seguros, señalamiento adecuado, campañas permanentes de educación, profesionalización de operadores y mayor vigilancia.	fiscalización; datos; coordinación	“Hace falta presencia de autoridad donde siempre pasan accidentes.”
¿Qué efectos esperamos?	Vialidades más seguras, menos siniestros, respeto entre usuarios y una cultura vial basada en la corresponsabilidad.	cultura vial; accesibilidad	“convocar nuevos modelos de seguridad vial, priorizar el uso de transporte público y la movilidad alterna está enfocado a eficientizar la movilidad.”

Fuente: Elaboración propia, 2025.

Análisis transversal

El análisis de los tres ejes temáticos permitió identificar coincidencias sustantivas entre las mesas. En todas se enfatizó la necesidad de fortalecer la educación y la cultura vial, mejorar la infraestructura segura y promover la colaboración interinstitucional. Asimismo, se destacó la importancia de priorizar a las personas en el diseño urbano y de incorporar criterios de equidad, accesibilidad y sostenibilidad en todas las políticas de movilidad.

Los resultados de estas mesas evidencian la interrelación entre los temas prioritarios debatidos en estas mesas, lo que muestra como las categorías de infraestructura, educación y normatividad son las más recurrentes. Este foro permitió recopilar aportaciones valiosas de diversos sectores de la sociedad nayarita, para generar una visión compartida sobre la necesidad de transitar hacia una movilidad sostenible y segura. Las propuestas derivadas de las mesas temáticas se integrarán como insumo fundamental para la formulación del apartado estratégico del PIMSSVEN, lo cual fortalece sus ejes y las líneas de acción prioritarias.

COPIA DE INTERNET

VIII. ESTRATEGIA DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y LA SEGURIDAD VIAL

Misión

El PIMSSVEN 2024-2042 impulsa la formulación, implementación, gestión y evaluación de políticas públicas alineadas al marco jurídico y normativo para proporcionar un Sistema Estatal de Movilidad accesible, eficiente, sostenible, seguro e inclusivo, que garantice el desplazamiento de personas y bienes e integre la infraestructura, la seguridad y el equipamiento vial, en coordinación con organismos internacionales, el gobierno federal y los ayuntamientos municipales.

Visión

La implementación del PIMSSVEN 2024-2042 garantiza el Derecho Humano a la Movilidad en condiciones de equidad, inclusión y sostenibilidad para todas las personas en el Estado de Nayarit. Asimismo, el Sistema Estatal de Movilidad ofrece opciones de traslado ágiles, seguras, económicas y ambientalmente responsables en todos los municipios, con calidad humana y responsabilidad social.

Objetivo general

Establecer un Sistema Estatal de Movilidad que coordine, planee, gestione y ejecute las políticas públicas, programas e inversiones en materia de movilidad vinculadas al desarrollo urbano, mediante la colaboración entre las autoridades federales, estatales y municipales, con el fin de garantizar el desplazamiento de personas y bienes en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad en el Estado de Nayarit.

Objetivos específicos

1. Impulsar un sistema de movilidad activa seguro, accesible y continuo para las personas, articulado con un desarrollo urbano sostenible, compacto y de proximidad.

2. Garantizar un sistema de transporte público y especializado sostenible, eficiente, seguro, accesible y digno.

3. Proteger la vida de todas las personas mediante la reducción de siniestros viales, la fiscalización efectiva y una gestión integral basada en datos.

Ejes estratégicos

Los ejes estratégicos del PIMSSVEN constituyen la base para orientar las acciones, programas e inversiones que permitirán transformar la movilidad y la seguridad vial en Nayarit. Estos ejes integran una visión integral, con el propósito de promover desplazamientos más seguros, eficientes, sostenibles e inclusivos para todas las personas.

Eje estratégico 1: Movilidad activa y desarrollo territorial

El “Eje estratégico 1: Movilidad activa y desarrollo territorial” se compone de cuatro estrategias, las cuales, buscan principalmente impulsar la creación de entornos urbanos seguros, accesibles y bien conectados que prioricen los desplazamientos a pie, en bicicleta y otros modos no motorizados; la integración de la movilidad y la infraestructura en la planeación territorial y el desarrollo urbano; la consolidación de ciudades compactas, bajo un enfoque de proximidad; el diseño de calles completas y el aumento del espacio público,

COPIA DE INTERNET

así como, promover condiciones que favorezcan la salud, la sostenibilidad y el bienestar humano.

Estrategia 1.1: Infraestructura para la movilidad activa

Esta estrategia busca desarrollar y consolidar una red estatal de infraestructura peatonal, ciclista y de micromovilidad segura, accesible e incluyente, con base en los lineamientos de diseño universal y criterios de equidad y de cuidados, que priorice los entornos rurales, periurbanos y urbanos con mayores necesidades de conectividad, a fin de mejorar las condiciones de desplazamiento y garantizar la movilidad de todas las personas. Para ello, en las Tablas 66 a y b se describen las líneas de acción, los horizontes y los responsables de esta estrategia.

Tabla 66a. Líneas de acción de la Estrategia 1.1: Infraestructura para la movilidad activa.

Código	Línea de acción	Horizonte	Responsable	Corresponsable
1.1.1	Fomentar la construcción de infraestructura peatonal y de accesibilidad en los municipios con menor cobertura de este tipo de infraestructura.	C, M y L	Secretaría de Infraestructura	Secretaría de Movilidad y Ayuntamientos
1.1.2	Redistribuir y recuperar espacios subutilizados en la circulación de vehículos motorizados para aumentar el espacio público a escala humana.	M y L	Secretaría de Infraestructura	Secretaría de Movilidad y Ayuntamientos
1.1.3	Diseñar e implementar cruces peatonales seguros en aquellos puntos que se cataloguen como prioritarios en los municipios y en la red estatal.	C, M y L	Secretaría de Infraestructura	Secretaría de Movilidad y Ayuntamientos
1.1.4	Impulsar en conjunto con los municipios las banquetas libres en los principales corredores de movilidad.	C, M y L	Secretaría de Infraestructura	Secretaría de Movilidad y Ayuntamientos
1.1.5	Impulsar la sustitución de puentes peatonales que prioricen la movilidad motorizada por la construcción de pasos a nivel seguros en casos aplicables.	M y L	Secretaría de Infraestructura	Secretaría de Movilidad y Ayuntamientos
1.1.6	Fomentar, desarrollar e implementar proyectos y programas de pacificación del tránsito en zonas estratégicas de los municipios.	M	Secretaría de Movilidad	Secretaría de Infraestructura
1.1.7	Impulsar la construcción de infraestructura ciclista y peatonal en zonas rurales y periurbanas, priorizando caminos escolares, centros de salud, equipamientos y zonas productivas.	M y L	Secretaría de Movilidad	Secretaría de Infraestructura
1.1.8	Promover corredores multimodales que integren bici-estacionamientos, ciclopuertos y zonas de espera seguras en terminales de transporte público.	M y L	Secretaría de Infraestructura	Secretaría de Movilidad

Fuente: Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

Tabla 66b. Líneas de acción de la Estrategia 1.1: Infraestructura para la movilidad activa.

Código	Línea de acción	Horizonte	Responsable	Corresponsable
1.1.9	Definir una Red Estatal Prioritaria de Movilidad Activa, con tramos estratégicos por municipio, que sirva como marco para inversiones locales.	C	Secretaría de Movilidad	IPLANAY
1.1.10	Promover la adecuación de entornos urbanos con criterios de accesibilidad, pacificación del tránsito y seguridad vial de los equipamientos urbanos relevantes en el estado.	C, M y L	Secretaría de Infraestructura	Secretaría de Movilidad y Ayuntamientos
1.1.11	Impulsar la peatonalización de centros históricos y plazas principales del estado.	M y L	Secretaría de Infraestructura	Secretaría de Movilidad y Ayuntamientos
1.1.12	Construir la red de ciclovías regionales por la red estatal.	M y L	Secretaría de Infraestructura	Secretaría de Movilidad y Ayuntamientos
1.1.13	Impulsar el desarrollo e implementación de sistemas de bicicleta pública con suficiencia económica.	L	Secretaría de Movilidad	Secretaría de Economía
1.1.14	Construir una red de infraestructura enfocada a la micromovilidad eléctrica en las ciudades.	M y L	Secretaría de Infraestructura	Secretaría de Movilidad y Ayuntamientos
1.1.15	Incentivar el uso de las bicicletas en las pequeñas localidades, recuperando el prestigio de los “pueblos bicicleteros” con sistemas públicos y con equipamientos para la guarda segura e incluyente de esta alternativa de transporte.	M y L	Secretaría de Movilidad	Secretaría de Infraestructura
1.1.16	Integrar la infraestructura peatonal y ciclista con otros modos de transporte considerando sus necesidades de operación.	C, M y L	Secretaría de Infraestructura	Secretaría de Movilidad y Ayuntamientos
1.1.17	Crear y adaptar los vehículos de transporte público para el traslado de bicicletas e infraestructura en terminales y estaciones que faciliten la multimodalidad.	M y L	Secretaría de Movilidad	
1.1.18	Aumentar la red de ciclovías del estado que incorpore y conecte la infraestructura ciclista ya existente.	M y L	Secretaría de Infraestructura	Secretaría de Movilidad y Ayuntamientos
1.1.19	Crear un programa de accesibilidad universal en edificios de la administración pública.	M	Secretaría de Infraestructura	Secretaría de Movilidad

Fuente: Elaboración propia, 2025.

Estrategia 1.2: Infraestructura, conectividad y desarrollo territorial

Esta estrategia busca consolidar una conectividad territorial más eficiente y segura a través de la mejora continua de la red vial y carretera del Estado de Nayarit. Asimismo, la integración de criterios de accesibilidad, seguridad vial y la articulación de los distintos modos de transporte a escala regional. Además, pretende orientar la planificación, construcción y mantenimiento de la infraestructura regional para reducir los tiempos de desplazamiento y promover el desarrollo sostenible en las localidades urbanas y rurales, con el fin de fortalecer la cohesión y la competitividad. Para ello, en las Tablas 67 a y b se describen las líneas de acción, los horizontes y los responsables de esta estrategia.

COPIA DE INTERNET

Tabla 67a. Líneas de acción de la Estrategia 1.2: Infraestructura, conectividad y desarrollo regional.

Código	Línea de acción	Horizonte	Responsable	Corresponsable
1.2.1	Impulsar el diseño y construcción de infraestructura vial regional, urbana, suburbana y rural para la conectividad del estado.	M	Secretaría de Infraestructura y Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.	Secretaría de Desarrollo Sustentable e IPLANAY
1.2.2	Construir corredores que brinden conectividad del Aeropuerto Internacional Tepic-Riviera Nayarit con los destinos turísticos del estado.	C y M	Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.	Secretaría de Infraestructura
1.2.3	Fomentar la creación de la red de movilidad y transportes público y especializado vinculada a y para la red ferroviaria.	C	Secretaría de Infraestructura y Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.	Secretaría de Desarrollo Sustentable e IPLANAY
1.2.4	Homologar los proyectos carreteros de acuerdo con el “Manual de Proyecto Geométrico de Carreteras” de la SICT	C, M y L	Secretaría de Movilidad	Secretaría de Infraestructura
1.2.5	Realizar el programa de señalización y legibilidad de la red estatal de caminos conforme a nueva nomenclatura vial.	C	Secretaría de Movilidad	Secretaría de Infraestructura y Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.
1.2.6	Realizar el programa de mantenimiento permanente de la red estatal de caminos.	C, M y L	Secretaría de Infraestructura y Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.	
1.2.7	Fortalecer la resiliencia de la infraestructura carretera mediante criterios de adaptación al cambio climático.	C, M y L	Secretaría de Infraestructura y Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.	

Fuente: Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

Tabla 67b. Líneas de acción de la Estrategia 1.2: Infraestructura, conectividad y desarrollo regional.

Código	Línea de acción	Horizonte	Responsable	Corresponsable
1.2.8	Establecer un sistema estatal de monitoreo de la red estatal de caminos, con indicadores de estado físico, siniestralidad, flujos de movilidad y tiempos de traslado para orientar la toma de decisiones.	M y L	Secretaría de Movilidad y Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana	Secretaría de Infraestructura
1.2.9	Construir estaciones multimodales que faciliten la conexión entre los diferentes modos de transporte en la escala regional.	C, M y L	Sector privado, Secretaría de Infraestructura y Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.	Secretaría de Movilidad

Fuente: Elaboración propia, 2025.

Estrategia 1.3: Gobernanza y fomento de la movilidad sostenible

Esta estrategia busca fortalecer los procesos de planeación, gestión y coordinación entre instituciones y ciudadanía para impulsar un sistema de movilidad más equitativo, sostenible y ambientalmente responsable. Esto, a partir de políticas públicas, programas de capacitación, espacios de participación social y acciones que promuevan el uso de modos activos y la integración multimodal; la reducción de los costos de transporte; el incremento de beneficios ambientales, así como, esquemas de gobernanza que garanticen la participación equitativa de todos los grupos sociales en la toma de decisiones. Para ello, en las Tablas 68 a y b se describen las líneas de acción, los horizontes y los responsables de esta estrategia.

Tabla 68a. Líneas de acción de la Estrategia 1.3: Gobernanza y fomento de la movilidad sostenible.

Código	Línea de acción	Horizonte	Responsable	Corresponsable
1.3.1	Acompañar al sector público y privado en el desarrollo, implementación y seguimiento de planes de movilidad institucional para promover la movilidad sostenible.	C, M y L	Secretaría de Movilidad	IPLANAY
1.3.2	Acompañar y apoyar al sector público y privado en la creación esquemas de incentivos para la promoción de la movilidad sostenible (apoyo para compra y uso de bicicletas, biciestacionamientos, acceso a sistemas de bicicleta pública, etc.).	M y L	Secretaría de Movilidad	Ayuntamientos, sector público y privado
1.3.3	Fomentar programas para incentivar la caminata y viajes en bicicleta hacia y desde los centros educativos.	C, M y L	Secretaría de Movilidad	Ayuntamientos

Fuente: Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

Tabla 68b. Líneas de acción de la Estrategia 1.3: Gobernanza y fomento de la movilidad sostenible.

Código	Línea de acción	Horizonte	Responsable	Corresponsable
1.3.4	Impulsar el diseño e implementación de capacitación para el uso de la bicicleta a mujeres, niñas y niños para garantizar el acceso al derecho a la movilidad autónoma y segura.	C, M y L	Secretaría de Movilidad	
1.3.5	Establecer jornadas de impulso al uso de la bicicleta, a través de paseos ciclistas, rodadas controladas en puntos turísticos representativos de los diferentes municipios.	C, M y L	Secretaría de Movilidad	Ayuntamientos
1.3.6	Realizar programas de difusión de la movilidad activa como modo de transporte y en beneficio de la salud	C, M y L	Secretaría de Movilidad	Ayuntamientos
1.3.7	Generar incentivos para las personas que hagan uso del transporte público y la micromovilidad como modos de transporte.	C, M y L	Secretaría de Movilidad	Ayuntamientos
1.3.8	Establecer mesas de trabajo con el sector social organizado para atender necesidades ciudadanas.	C, M y L	Secretaría de Movilidad	Sector social
1.3.9	Realizar eventos que promuevan la cooperación, la difusión y las alianzas estratégicas para mejorar la movilidad sostenible y la seguridad vial.	C, M y L	Secretaría de Movilidad	
1.3.10	Desarrollar un sistema de monitoreo y análisis de la calidad del aire integrado con datos de transporte motorizado, que permita evaluar emisiones por tipo de transporte y definir acciones de mitigación.	M y L	Secretaría de Desarrollo Sustentable y Secretaría de Administración Finanzas	Secretaría de Movilidad y Ayuntamientos

Fuente: Elaboración propia, 2025.

Estrategia 1.4: Planeación, normativa y gobernabilidad de la movilidad

Esta estrategia pretende impulsar la integración efectiva del ordenamiento territorial con la planeación y la gestión de la movilidad mediante instrumentos técnicos y normativos que articulen el desarrollo urbano, la distribución de actividades y las redes de transporte, con el fin de promover desplazamientos más eficientes, seguros y sostenibles. Para ello, en las Tablas 69 a, b y c se describen las líneas de acción, los horizontes y los responsables de esta estrategia.

COPIA DE INTERNET

Tabla 69a. Líneas de acción de la Estrategia 1.4: Planeación, normativa y gobernabilidad de la movilidad.

Código	Línea de acción	Horizonte	Responsable	Corresponsable
1.4.1	Emitir lineamientos estatales de diseño universal para infraestructura peatonal, ciclista y de micromovilidad, armonizados con estándares nacionales e internacionales.	C y M	Secretaría de Movilidad	IPLANAY y Secretaría de Infraestructura
1.4.2	Crear una plataforma para el monitoreo de avances estatales y municipales en materia de movilidad y seguridad vial.	C	Secretaría de Movilidad	IPLANAY y Ayuntamientos
1.4.3	Integrar de forma obligatoria estándares de accesibilidad universal para la autorización y ejecución de proyectos de infraestructura vial.	C	Secretaría de Movilidad	Secretaría de Infraestructura
1.4.4	Fomentar la actualización de reglamentos de construcción a nivel local alineados a la normativa federal y estatal vigente.	C y M	IPLANAY	Secretaría de Movilidad
1.4.5	Diseñar las normas y los criterios para que los reglamentos de construcción y las leyes urbanísticas promuevan la correcta gestión de los estacionamientos en espacios públicos y privados, priorizando la construcción de viviendas sin estacionamientos.	C y M	Secretaría de Movilidad	
1.4.6	Diseñar las normas y los criterios para establecer ubicación y gestión de depósitos de vehículos.	C y M	Secretaría de Movilidad	
1.4.7	Impulsar convenios de coordinación Estado–Municipios para priorizar proyectos de infraestructura peatonal, ciclista y de micromovilidad.	C, M y L	Secretaría de Movilidad	Despacho del Ejecutivo
1.4.8	Impulsar el funcionamiento del Consejo Estatal de Movilidad	C, M y L	Secretaría de Movilidad	
1.4.9	Crear mesas técnicas municipales y regionales para articular redes ciclistas y peatonales entre municipios limítrofes y zonas periurbanas.	C, M y L	Secretaría de Movilidad	
1.4.10	Acompañar técnica y metodológicamente a los municipios en la elaboración de sus programas, estrategias y proyectos ejecutivos de movilidad activa.	C, M y L	Secretaría de Movilidad	IPLANAY
1.4.11	Estandarizar metodologías de conteos peatonales y ciclistas, así como estudios de origen–destino con perspectiva de género.	C	Secretaría de Movilidad	IPLANAY
1.4.12	Consolidar los procesos de evaluación y dictaminación de fraccionamientos y acciones de urbanización en materia de movilidad e impacto vial entre los municipios y el estado.	C	Secretaría de Desarrollo Sustentable	Secretaría de Movilidad e IPLANAY

Fuente: Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

Tabla 69b. Líneas de acción de la Estrategia 1.4: Planeación, normativa y gobernabilidad de la movilidad.

Código	Línea de acción	Horizonte	Responsable	Corresponsable
1.4.13	Monitorear anualmente los avances municipales e integrar reportes comparativos de desempeño para orientar la inversión pública.	M y L	IPLANAY	Secretaría de Desarrollo Sustentable, Secretaría de Movilidad y Secretaría de Administración y Finanzas
1.4.14	Garantizar que los programas de ordenamiento territorial y desarrollo urbano consideren a la movilidad y el transporte, como elemento estructural del desarrollo de los asentamientos humanos.	C, M y L	Secretaría de Desarrollo Sustentable	IPLANAY y Secretaría de Movilidad
1.4.15	Realizar la propuesta de armonización del marco normativo y jurídico estatal con el federal, en materia de ordenamiento territorial y desarrollo urbano, para que ambos sean congruentes, con principios y objetivos compartidos en materia de movilidad.	C	Secretaría de Desarrollo Sustentable	IPLANAY y Secretaría de Movilidad
1.4.16	Crear una guía metodológica para la elaboración programas de desarrollo urbano de escala metropolitana y municipal, donde la movilidad y el transporte sea un elemento estructural del desarrollo de estos asentamientos humanos.	C	IPLANAY	Secretaría de Movilidad y Secretaría de Desarrollo Sustentable
1.4.17	Institucionalizar los procesos de gestión de la movilidad y la seguridad vial entre los tres órdenes de gobierno.	C	Secretaría de Movilidad	Ayuntamientos y Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.
1.4.18	Capacitar a los servidores públicos involucrados en el proceso de diseño y ejecución de obra pública para asegurar la correcta implementación de la Norma Oficial Mexicana en materia de estructura y diseño para vías urbanas.	C, M y L	Secretaría de Movilidad y Secretaría de Infraestructura	IPLANAY
1.4.19	Impulsar la creación de programas de movilidad municipales y metropolitanos.	C, M y L	Secretaría de Movilidad	IPLANAY
1.4.20	Realizar Encuesta Origen-Destino en la red estatal de caminos y en los principales corredores de las zonas metropolitanas.	C, M y L	Secretaría de Movilidad	IPLANAY
1.4.21	Promover la realización de Encuestas Origen-Destino en los municipios del estado.	C, M y L	Secretaría de Movilidad	IPLANAY

Fuente: Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

Tabla 69c. Líneas de acción de la Estrategia 1.4: Planeación, normativa y gobernabilidad de la movilidad.

Código	Línea de acción	Horizonte	Responsable	Corresponsable
1.4.22	Incrementar las capacidades técnicas de los servidores públicos en materia de movilidad sostenible.	C, M y L	Secretaría de Movilidad	IPLANAY
1.4.23	Realizar un programa de intercambio de experiencias en materia de movilidad sostenible y seguridad vial.	C, M y L	Secretaría de Movilidad	
1.4.24	Promover la realización de perfiles de usuarios y aforos en todas sus modalidades en los municipios.	C, M y L	Secretaría de Movilidad	IPLANAY, IMPLANES y colectivos
1.4.25	Promover la actualización de la jurisdicción de vías federales, estatales y municipales para mejorar su gestión.	M y L	Ayuntamientos, Secretaría de Movilidad	Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, Secretaría de Infraestructura y Despacho del Ejecutivo
1.4.26	Impulsar a nivel municipal la creación de áreas exclusivas de movilidad independientes a las de seguridad pública.	C, M y L	Secretaría de Movilidad	Despacho del Ejecutivo y Secretaría General de Gobierno
1.4.27	Crear un fondo exclusivo para la movilidad sostenible y el fomento de la seguridad vial.	M y L	Secretaría de Movilidad	Secretaría de Administración y Finanzas
1.4.28	Evaluar y dictaminar los estudios de evaluación de la movilidad de obra pública y privada.	C, M y L	Secretaría de Movilidad	Secretaría de Desarrollo Sustentable y Ayuntamientos

Fuente: Elaboración propia, 2025.

Eje estratégico 2: Transporte público y especializado

El “Eje estratégico 2: Transporte público y especializado” se compone de cinco estrategias y pretende mejorar la calidad, cobertura y funcionamiento del transporte en el estado. Establece acciones para modernizar el transporte público, atender a grupos que requieren servicios especializados y fortalecer la gestión del traslado de personas, bienes y mercancías. Asimismo, impulsa la coordinación con otros modos para asegurar desplazamientos seguros y eficientes.

Estrategia 2.1: Fortalecimiento normativo e institucional del transporte

Esta estrategia pretende consolidar las capacidades del Estado para planear, regular y gestionar el transporte público y especializado, a través de la actualización del marco jurídico, el fortalecimiento de las instituciones responsables, la profesionalización del personal técnico y la modernización de los sistemas de monitoreo, registro y atención ciudadana. Asimismo, promover la coordinación intergubernamental, la vinculación con el sector privado y la integración de criterios de movilidad en los instrumentos de planeación, con el fin de asegurar una operación eficiente, transparente y acorde a las necesidades actuales y futuras. Para lograrlo, en las Tablas 70 a, b y c se describen las líneas de acción, los horizontes y los responsables de esta estrategia.

COPIA DE INTERNET

Tabla 70a. Líneas de acción de la Estrategia 2.1: Fortalecimiento normativo e institucional del transporte.

Código	Línea de acción	Horizonte	Responsable	Corresponsable
2.1.1	Incentivar la formación y capacitación constante de equipos técnicos a cargo de los servicios públicos de transporte.	C, M y L	Secretaría de Movilidad	Sector privado
2.1.2	Fortalecer las capacidades y estructuras institucionales de atención al transporte público.	C, M y L	Secretaría de Movilidad	Secretaría de Administración y Finanzas
2.1.3	Actualizar los marcos normativos para la transformación del transporte público colectivo urbano.	C y M	Secretaría de Movilidad	Despacho del Ejecutivo, IPLANAY y Congreso del Estado
2.1.4	Crear y fortalecer instancias de planeación del transporte público en zonas metropolitanas.	C y M	Secretaría de Movilidad	
2.1.5	Fortalecer el Registro Público de Movilidad	C	Secretaría de Movilidad	
2.1.6	Fortalecer el sistema de atención y quejas ciudadanas.	C, M y L	Secretaría de Movilidad	Secretaría para la Honestidad y Buena Gobernanza
2.1.7	Modernizar los sistemas de monitoreo de la operación del transporte público.	C y M	Secretaría de Movilidad	Ayuntamientos
2.1.8	Modernizar los registros estatales de concesiones y los instrumentos de relacionamiento público-privado para la prestación de servicios de transporte.	C y M	Secretaría de Movilidad	Despacho del Ejecutivo, IPLANAY y Congreso del Estado
2.1.9	Establecer, actualizar e implementar normatividad sobre inspecciones y auditorias de seguridad vial en la infraestructura de integración al transporte.	C y M	Secretaría de Movilidad	Despacho del Ejecutivo y Congreso del Estado
2.1.10.	Emitir mediante la licencia de conducir, una autorización personal e intransferible para la conducción de diversos vehículos automotores, de naturaleza pública o privada.	C, M y L	Secretaría de Movilidad	

Fuente: Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

Tabla 70b. Líneas de acción de la Estrategia 2.1: Fortalecimiento normativo e institucional del transporte.

Código	Línea de acción	Horizonte	Responsable	Corresponsable
2.1.11	Contar con un registro de todas las licencias de conducir del Estado, así como del historial de los conductores.	C, M y L	Secretaría de Movilidad	
2.1.12	Impulsar la implementación de la Norma Técnica de Transporte Público y Especializado de Nayarit.	C	Secretaría de Movilidad	
2.1.13	Elaborar e implementar lineamientos para la optimización de rutas de transporte (evitar traslapes, sobredimensionamiento, mala planeación de las frecuencias, etc.)	C y M	Secretaría de Movilidad	
2.1.14	Elaborar la estrategia territorial de infraestructura que vincule los distintos sistemas de transporte: aeropuertos, puertos, ferrocarriles, carreteras, que permita identificar nuevos polos e infraestructuras a desarrollar, ampliar, mejorar o renovar.	M	Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes	Secretaría de Movilidad, Secretaría de Desarrollo Sustentable, IPLANAY y Secretaría de Infraestructura
2.1.15	Realizar estrategias logísticas urbana en las principales ciudades del estado con la colaboración del sector empresarial para el uso inteligente y apropiado de vehículos en las diferentes localidades.	C y M	Secretaría de Movilidad	IPLANAY, sector privado y Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes
2.1.16	Fomentar y regular los servicios de autotransporte de carga, evitando la sobrerregulación entre los tres órdenes de gobierno.	C y M	Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes	Secretaría de Movilidad
2.1.17	Impulsar la incorporación en la legislación local respecto a la regulación, operación y cobertura de sistemas de transporte alternativo que brindan servicio de última milla.	C y M	Secretaría de Movilidad	Despacho del Ejecutivo, IPLANAY y Congreso del Estado
2.1.18	Gestionar y aplicar la Encuesta Estatal de Movilidad y Transporte cada 5 años.	C, M y L	Secretaría de Movilidad	IPLANAY
2.1.19	Digitalizar, actualizar y dar acceso a la información de todos los servicios de transporte público.	C, M y L	Secretaría de Movilidad	
2.1.20	Incluir en la legislación local la regulación de las empresas de redes de transporte basadas en aplicaciones móviles.	C y M	Secretaría de Movilidad	Despacho del Ejecutivo y Congreso del Estado

Fuente: Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

Tabla 70c. Líneas de acción de la Estrategia 2.1: Fortalecimiento normativo e institucional del transporte.

Código	Línea de acción	Horizonte	Responsable	Corresponsable
2.1.21	Fomentar y regular los servicios de transporte especializado como lo son el de personal, escolar y turístico, evitando sobrerregulación entre los tres órdenes de gobierno.	C, M y L	Secretaría de Movilidad	Despacho del Ejecutivo y Congreso del Estado
2.1.22	Preparar el marco legal y normativo para la implantación de sistemas de transporte de conducción autónoma o eléctricos en los ámbitos urbanos y regionales.	L	Secretaría de Movilidad	Despacho del Ejecutivo y Congreso del Estado
2.1.23	Aplicar encuestas a personas operadoras del transporte público y concesionarios, para identificar problemáticas	C, M y L	Secretaría de Movilidad	Sector privado
2.1.24	Realizar proyecto de integración urbana y vial en las próximas estaciones del tren de pasajeros México-Nogales en el Estado de Nayarit	C y M	Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, Agencia Reguladora de Trenes de Pasajeros	Secretaría de Movilidad, IPLANAY, Secretaría de Desarrollo Sustentable y Secretaría de Infraestructura

Fuente: Elaboración propia, 2025.

Estrategia 2.2: Transformación integral del transporte

Esta estrategia impulsa la transición de modelos de operación del transporte fragmentados hacia sistemas integrados, articulados mediante redes que favorezcan la multimodalidad con nodos, troncales y rutas alimentadoras, donde prevalezca la coordinación, la calidad y la rentabilidad operativa. Asimismo, promueve la modernización tecnológica y vehicular con responsabilidad ambiental y criterios de accesibilidad universal, el fortalecimiento de mecanismos de financiamiento para la innovación, la profesionalización del sector y la adopción de soluciones inteligentes que mejoren la experiencia de viaje de las personas usuarias. Además, incorpora acciones para garantizar la igualdad de género en el sector e impulsa una gestión más eficiente, transparente y centrada en las necesidades de las personas. Para ello, en las Tablas 71 a y b se describen las líneas de acción, los horizontes y los responsables de esta estrategia.

COPIA DE INTERNET

Tabla 71a. Líneas de acción de la Estrategia 2.2: Transformación integral del transporte.

Código	Línea de acción	Horizonte	Responsable	Corresponsable
2.2.1	Promover la transición del transporte hacia sistemas integrados, basados en redes, que sustituyan la operación individual por modelos empresariales que garanticen mayor calidad y rentabilidad del servicio.	M y L	Secretaría de Movilidad	
2.2.2	Modernizar la flota vehicular considerando criterios accesibilidad universal y la descarbonización de los servicios de transporte público.	M y L	Secretaría de Movilidad	Sector privado
2.2.3	Fortalecer y ampliar los mecanismos de fondeo y financiamiento para la ampliación y mejoramiento de los servicios de transporte público.	M	Secretaría de Movilidad	Gobierno Federal
2.2.4	Promover el desarrollo e implementación de servicios de transporte urbanos inteligentes gestionados por aplicaciones telemáticas accesibles, seguras y asequibles a los usuarios del servicio.	M	Secretaría de Movilidad	
2.2.5	Promover y priorizar la construcción y operación de sistemas de transporte público integrados, entre sistemas ferroviarios masivos y/u otros modos semimasivos.	M y L	Secretaría de Movilidad	Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes
2.2.6	Diseñar e instrumentar una estrategia para el acompañamiento, formalización y profesionalización organizacional, laboral y administrativa de concesionarios, así como concesionarios del servicio de transporte.	M y L	Secretaría de Movilidad	Sector privado
2.2.7	Evaluar los modelos de concesiones de taxis, para mejorar el servicio público individual, favoreciendo a la persona usuaria, su accesibilidad y su seguridad.	M y L	Secretaría de Movilidad	
2.2.8	Crear y adaptar los vehículos de transporte público para el traslado de bicicletas e infraestructura en terminales y estaciones que faciliten la multimodalidad.	M y L	Secretaría de Movilidad	Sector privado
2.2.9	Fomentar la incorporación de mujeres en el mercado laboral, público y privado, para impulsar la desmasculinización del mercado laboral del sector transporte.	M y L	Secretaría de Movilidad	Instituto de la Mujer y Secretaría de Economía
2.2.10	Impulsar el diseño e implementación de programas de capacitación que incluyan certificación en materia de igualdad de género en el transporte, derechos humanos, perspectiva de género e interseccional.	M y L	Secretaría de Movilidad	Instituto de la Mujer

Fuente: Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

Tabla 71b. Líneas de acción de la Estrategia 2.2: Transformación integral del transporte.

Código	Línea de acción	Horizonte	Responsable	Corresponsable
2.2.11	Identificar y reestructurar las bases y puntos de ascenso y descenso de transporte público colectivo en cooperación con los gobiernos municipales.	M y L	Secretaría de Movilidad	Ayuntamientos
2.2.12	Establecer sistemas de formación y profesionalización de operadores de transporte de carga que incluya conocimiento sobre normatividad, conducción y seguridad.	M y L	Secretaría de Movilidad	Sector privado y Secretaría de Economía
2.2.13	Impulsar el uso de tecnología en unidades y paraderos para ofrecer información al pasajero sobre sus viajes.	M y L	Secretaría de Movilidad	Sector privado y Secretaría de Economía
2.2.14	Emitir el Protocolo de Actuación para atender casos de acoso sexual en el transporte público.	C	Secretaría de Movilidad	Instituto de la Mujer
2.2.15	Elaborar la estrategia de monitoreo e integración de personas vulnerables al sistema de transporte público.	M y L	Secretaría de Movilidad	Consejo Estatal para Personas con Discapacidad

Fuente: Elaboración propia, 2025.

Estrategia 2.3: Infraestructura para el transporte

Esta estrategia busca consolidar una red estatal de infraestructura para el transporte contemporánea, segura y accesible que articule de manera eficiente los distintos modos y mejore la experiencia de viaje de las personas usuarias. Esta, promueve la construcción y adecuación de nodos de transferencia, corredores seguros, paraderos y equipamientos especializados para el cuidado y la operación de las unidades. Además, fortalece la conectividad con zonas peatonales, sistemas estructurados y destinos estratégicos. Asimismo, impulsa la multimodalidad, la tecnología y la recuperación del espacio público. Para lograrlo, en la Tabla 72 se describen las líneas de acción, los horizontes y los responsables de esta estrategia.

COPIA DE INTERNET

Tabla 72. Líneas de acción de la Estrategia 2.3: Infraestructura para el transporte.

Código	Línea de acción	Horizonte	Responsable	Corresponsable
2.3.1	Construir equipamientos públicos como nodos de transferencia, multimodalidad, vinculación y accesibilidad con otras funciones urbanas.	M y L	Secretaría de Infraestructura	Secretaría de Movilidad, Ayuntamientos
2.3.2	Construir equipamientos para el encierro y mantenimiento de las unidades de transporte público.	M y L	Secretaría de Infraestructura y sector privado	Secretaría de Movilidad y Secretaría de Economía
2.3.3	Diseñar y construir corredores de transporte público en las zonas metropolitanas del estado.	C, M y L	Secretaría de Movilidad, Secretaría de Infraestructura	Ayuntamientos
2.3.4	Integrar zonas peatonales e intersecciones seguras con las zonas de acceso al transporte público.	C, M y L	Secretaría de Movilidad, Ayuntamientos	Secretaría de Infraestructura y Ayuntamientos
2.3.5	Generar nodos de conexión entre modos activos y sistemas de transporte público estructurado ya existentes.	M y L	Secretaría de Movilidad	Secretaría de Infraestructura y Ayuntamientos
2.3.6	Brindar cobertura WiFi en centros de transferencia modal y estaciones de mayor demanda.	M y L	Secretaría de Administración y Finanzas y sector privado	Secretaría de Movilidad
2.3.7	Promover la liberación del espacio público destinado al transporte mediante el retiro de comercio informal y de bases no autorizadas que invadan la vía pública.	C, M y L	Ayuntamientos	Secretaría de Movilidad
2.3.8	Adecuar los principales paraderos y su entorno inmediato con infraestructura accesible, cómoda y funcional.	C, M y L	Secretaría de Movilidad y Secretaría de Infraestructura	Ayuntamientos
2.3.9	Construir y rehabilitar la conexión vial del Aeropuerto Internacional Riviera Nayarit con la capital del estado.	M	Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes	Secretaría de Movilidad
2.3.10	Rediseñar con cruceros seguros las principales intersecciones que conectan con el ferrocarril en el estado.	C, M y L	FERROMEX	Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes y Secretaría de Movilidad
2.3.11	Garantizar la seguridad y accesibilidad universal en las terminales de transporte foráneo, sus entornos inmediatos y su integración con el sistema de transporte público.	C, M y L	Secretaría de Movilidad	Secretaría de Infraestructura y Ayuntamientos

Fuente: Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

Estrategia 2.4: Vinculación para la transformación del transporte

La transformación del sistema de transporte público requiere un modelo de gobernanza colaborativa que articule de manera efectiva a los concesionarios, los sectores interesados y las instituciones públicas. En este contexto, esta estrategia busca fortalecer las capacidades organizativas, técnicas y empresariales de los actores involucrados, para promover esquemas cooperativos y modelos operativos que mejoren la calidad del servicio, la rentabilidad y la eficiencia del sistema. Esta estrategia impulsa la consolidación interna de empresas operadoras, el desarrollo de nuevos esquemas organizacionales y la creación de entidades capaces de ofrecer servicios con estándares medibles y auditables, apoyados en innovación y tecnología. Asimismo, fomenta el diseño de políticas salariales y de incentivos que promuevan un uso más frecuente y especializado del transporte público, con el fin de reducir la dependencia del transporte individual para avanzar hacia un sistema más sostenible, accesible y competitivo. Para ello, en la Tabla 73 se describen las líneas de acción, los horizontes y los responsables.

Tabla 73. Líneas de acción de la Estrategia 2.4: Infraestructura para el transporte.

Código	Línea de acción	Horizonte	Responsable	Corresponsable
2.4.1	Transitar modelos de organización de transportistas hacia una modalidad cooperativa e integral que plantee mejorar el servicio, la rentabilidad y evite la sobreoferta.	C, M y L	Secretaría de Movilidad	Sector privado y Secretaría de Economía
2.4.2	Apoyar el desarrollo de formación de entes operadores de transporte público.	C, M y L	Secretaría de Movilidad	Sector privado y Secretaría de Economía
2.4.3	Apoyar la consolidación interna de empresas operadoras del transporte público.	M y L	Secretaría de Movilidad	Concesionarios y Secretaría de Economía
2.4.4	Desarrollar alternativas de esquemas empresariales u organizacionales para la operación del transporte público en los diferentes niveles de servicio.	M y L	Secretaría de Movilidad	Sector privado y Secretaría de Economía
2.4.5	Impulsar la creación de organizaciones de transporte (públicas, privadas, mixtas) capaces de producir un servicio público de altas especificaciones.	M y L	Secretaría de Movilidad	Sector privado y Secretaría de Economía
2.4.6	Diseñar de manera conjunta con el sector privado, políticas salariales de fomento al uso más frecuente del transporte público, como prestación social y como mecanismo para el financiamiento del transporte.	M y L	Secretaría de Movilidad	Sector privado y Secretaría de Economía
2.4.7	Diseñar de manera conjunta con el sector privado, y con el sector educativo políticas públicas con incentivos para el uso de transporte especializado, laboral o escolar, que incremente su uso y reduzca las opciones de transporte individualizado.	M y L	Secretaría de Movilidad	Sector privado, Secretaría de Economía y Secretaría de Educación Pública

Fuente: Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

Estrategia 2.5: Estructuración del transporte especializado

Esta estrategia busca ordenar y modernizar los servicios que atienden necesidades logísticas, productivas y sociales específicas, mediante la reconfiguración de corredores de carga, la mejora de accesos estratégicos y la creación de infraestructura segura para operadores y usuarios. Promueve también la profesionalización del sector, el uso de tecnologías e información logística, la transición hacia vehículos de bajas emisiones y la regulación del transporte comunitario, además de impulsar servicios especializados para zonas rurales, periurbanas y grupos con movilidad reducida. Para lograrlo, en las Tablas 74 a y b se describen las líneas de acción, los horizontes y los responsables.

Tabla 74a. Líneas de acción de la Estrategia 2.5: Estructuración del transporte especializado.

Código	Línea de acción	Horizonte	Responsable	Corresponsable
2.5.1	Impulsar libramientos ferroviarios y/o ferropuertos en las ciudades y zonas metropolitanas donde el ferrocarril genere barreras urbanas y externalidades negativas.	M y L	Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes	Secretaría de Movilidad
2.5.2	Definir corredores estatales de carga que conecten zonas productivas, agroindustriales, logísticas y portuarias, minimizando conflictos con zonas urbanas.	M y L	Secretaría de Movilidad	Sector privado y Secretaría de Economía
2.5.3	Implementar áreas estatales de descanso para operadores en rutas con alta presencia de transporte pesado, con servicios básicos y condiciones seguras.	M y L	Secretaría de Movilidad y Secretaría de Infraestructura	Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes
2.5.4	Optimizar accesos carreteros a zonas industriales, parques logísticos y puertos secos, mejorando radios de giro, señalización y geometría vial.	M y L	Secretaría de Movilidad	Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes y Secretaría de Infraestructura
2.5.5	Establecer una mesa estatal de transporte de carga, con cámaras empresariales, municipios, dependencias federales y operadores logísticos.	C, M y L	Secretaría de Movilidad	Sector privado y, Secretaría de Economía
2.5.6	Promover el uso de vehículos de carga de bajas emisiones mediante incentivos, sustitución vehicular y corredores verdes.	M y L	Secretaría de Movilidad	Sector privado y, Secretaría de Economía
2.5.7	Implementar un sistema estatal de información logística, con datos de flujos de carga, puntos de congestión, tiempos de viaje y riesgos.	M y L	Secretaría de Movilidad	Sector privado, Secretaría de Economía e IPLANAY
2.5.8	Desarrollar programas de profesionalización para operadores de transporte especializado en seguridad vial, conducción defensiva, etc.	C, M y L	Secretaría de Movilidad	Sector privado y Secretaría de Economía

Fuente: Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

Tabla 74b. Líneas de acción de la Estrategia 2.5: Estructuración del transporte especializado

Código	Línea de acción	Horizonte	Responsable	Corresponsable
2.5.9	Implementar campañas de convivencia vial entre transporte de carga, transporte público y movilidad activa, para reducir riesgos en zonas urbanas y periurbanas.	C, M y L	Secretaría de Movilidad	
2.5.10	Regular el servicio de transporte comunitario mediante la definición de estándares operativos, requisitos para conductores, especificaciones vehiculares, criterios tarifarios y fiscales, información de demanda y unidades.	C, M y L	Secretaría de Movilidad	Sector privado
2.5.11	Regular los servicios de transporte educativo, laboral y turístico mediante la definición de estándares operativos, requisitos para conductores, especificaciones vehiculares, criterios tarifarios y fiscales, información de demanda y unidades.	C, M y L	Secretaría de Movilidad	Sector privado y Secretaría de Educación de Nayarit
2.5.12	Regular y mejorar los servicios de transporte marítimo y fluvial mediante la definición de estándares operativos, requisitos para conductores, especificaciones vehiculares y criterios tarifarios y fiscales, además de requerir información sobre demanda y unidades.	M y L	Secretaría de Movilidad, Secretaría de Marina	Sector privado
2.5.13	Impulsar puntos de ascenso y descenso seguros y accesibles en hospitales, centros de rehabilitación, escuelas especiales, dependencias públicas y centros comunitarios.	C, M y L	Secretaría de Movilidad	Secretaría de Infraestructura y Ayuntamientos,
2.5.14	Diseñar formas de operar y equipar mejor la gestión de carga —incluyendo transferencia, entrega de última milla y organización de mercancías— para reducir los problemas logísticos en los accesos a las ciudades.	M y L	Secretaría de Movilidad	Sector privado y Secretaría de Economía
2.5.15	Organizar las tareas de abastecimiento, mantenimiento y prestación de servicios en horarios y con vehículos que no generen tráfico ni afecten la movilidad.	M y L	Secretaría de Movilidad	Sector privado y, Secretaría de Economía
2.5.16	Implementar rutas y servicios de transporte a demanda (on-demand) para zonas rurales y periurbanas con población que requiere traslados especializados.	C, M y L	Secretaría de Movilidad	
2.5.17	Coordinar acciones con instituciones educativas para facilitar el acceso de estudiantes con discapacidad o movilidad reducida.	C, M y L	Secretaría de Movilidad	Secretaría de Educación Pública y Secretaría de Educación de Nay.

Fuente: **Elaboración propia, 2025**.

COPIA DE INTERNET

Eje estratégico 3: Seguridad vial.

El “Eje Estratégico 3: Seguridad Vial” reúne un conjunto de acciones orientadas a prevenir siniestros y proteger la vida de las personas en el espacio público y la red de caminos. Este, se compone de tres estrategias que abordan la mejora de la infraestructura vial, el fortalecimiento de la gestión y la gobernabilidad en materia de tránsito y la promoción de una cultura de movilidad segura. A través de estas estrategias y sus líneas de acción se impulsan intervenciones físicas, mejora a los marcos normativos, el uso de sistemas de información, capacitación y campañas educativas que permiten avanzar hacia desplazamientos más seguros y sostenibles, usuarios mejor informados y una respuesta institucional más eficaz.

Estrategia 3.1: Infraestructura que salva vidas

Esta estrategia pretende crear entornos urbanos más seguros mediante la planificación, el diseño y la adecuación del espacio público para la reducción del riesgo de siniestros, a través de una coordinación estrecha entre los distintos órdenes de gobierno. Asimismo, busca fortalecer los estándares técnicos, asegurar condiciones adecuadas para todos los modos de transporte y promover intervenciones que mejoren la visibilidad, el orden y el control de la velocidad. Con la finalidad de consolidar ciudades más seguras, legibles y orientadas a proteger la vida de todas las personas usuarias. Para llevar a cabo esta estrategia, en las Tablas 75 a y b se describen las líneas de acción, los horizontes y los responsables.

Tabla 75a. Líneas de acción de la Estrategia 3.1: Infraestructura que salva vidas.

Código.	Línea de acción	Horizonte	Responsable	Corresponsable
3.1.1	Homologar los proyectos carreteros generados de acuerdo con el “Manual de Proyecto Geométrico de Carreteras” de la SICT.	C. M y L	Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes	Secretaría de Movilidad y Secretaría de Infraestructura
3.1.2	Elaborar auditorías viales urbanas, bajo el criterio visión cero para identificar intersecciones, lugares y tramos de viajes propensos a la alta siniestralidad.	C. M y L	Secretaría de Movilidad	Ayuntamientos
3.1.3	Realizar un programa de señalización y legibilidad de la red estatal de caminos.	C. M y L	Secretaría de Movilidad	Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes
3.1.4	Realizar adecuaciones conforme a la NOM de señalización en la red estatal de caminos para la reducción de la siniestralidad vial.	C, M y L	Secretaría de Infraestructura	Secretaría de Movilidad y Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes
3.1.5	Diseñar e instalar infraestructura para reducción de velocidad, como chicanas, estrechamientos, glorietas y zonas 30.	C. M y L	Secretaría de Movilidad	Secretaría de Infraestructura y Ayuntamientos

Fuente: Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

Tabla 75b. Líneas de acción de la Estrategia 3.1: Infraestructura que salva vidas.

Código.	Línea de acción	Horizonte	Responsable	Corresponsable
3.1.6	Mejorar la iluminación en corredores peatonales prioritarios, especialmente en zonas de cuidados y de mayor riesgo para mujeres y personas mayores.	C. M y L	Secretaría de Infraestructura	Ayuntamientos
3.1.7	Instalar cruces seguros para ciclistas, con señalización adecuada, fases semafóricas exclusivas y pintura termoplástica de alta visibilidad.	C. M y L	Secretaría de Movilidad	Ayuntamientos
3.1.8	Instalar sistemas de control de velocidad, como radares fijos, móviles y señalización preventiva en tramos críticos.	M y L	Secretaría de Movilidad	Ayuntamientos
3.1.9	Fomentar y mejorar intersecciones peligrosas mediante rediseño geométrico, accesos canalizados y visibilidad asegurada en los municipios del estado.	C. M y L	Secretaría de Movilidad	Secretaria de Infraestructura y Ayuntamientos
3.1.10	Implementar zonas de rebase seguro y ampliación de acotamientos en tramos con tránsito mixto de carga, motociclistas y bicicletas.	M y L	Secretaría de Movilidad	Secretaria de Infraestructura y Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.
3.1.11	Promover la asignación de recursos para la implementación y supervisión federal, estatal y municipal de la NOM en materia de “señalización y dispositivos del control del tránsito para calles y carreteras”.	C. M y L	Secretaría de Administración y Finanzas	Secretaría de Movilidad

Fuente: Elaboración propia, 2025.

Estrategia 3.2: Gestión y gobernabilidad de la seguridad vial

Esta estrategia busca fortalecer el marco institucional y normativo para prevenir siniestros y proteger la vida en el sistema de movilidad. Para ello, promueve la coordinación entre municipios y dependencias estatales, de modo que cuenten con reglas claras, capacidades técnicas, información confiable y procesos homologados para planear, regular y supervisar la seguridad vial. Y así, avanzar hacia una gobernabilidad más efectiva, transparente y coherente, capaz de enfrentar los desafíos viales actuales y garantizar condiciones más seguras para todas las personas usuarias. Para lograrlo, en las Tablas 76 a y b se describen las líneas de acción, los horizontes y los responsables de esta estrategia.

COPIA DE INTERNET

Tabla 76a. Líneas de acción de la Estrategia 3.2: Gestión y gobernabilidad de la seguridad vial.

Código.	Línea de acción	Horizonte	Responsable	Corresponsable
3.2.1	Impulsar reglamentos de tránsito municipales y metropolitanos, que contengan de forma prioritaria: límites de velocidad, categorización de las vías urbanas, criterios para el uso de motocicletas y para la micro movilidad, protección de menores de edad, así como las medidas establecidas en el Art. 49 la LGMSV.	M y L	Secretaría de Movilidad	IPLANAY
3.2.2	Impulsar la adopción municipal de programas de seguridad vial dentro de los PIMUS.	M y L	Secretaría de Movilidad	IPLANAY
3.2.3	Ofrecer asistencia técnica y capacitación a los municipios para desarrollar diagnósticos, auditorías viales y políticas locales.	C. M y L	Secretaría de Movilidad	IPLANAY
3.2.4	Emitir la licencia para conductores y motociclistas, condicionada a pruebas teóricas y prácticas, evaluando en prioridad: el conocimiento de los principales factores de riesgo, señalización vial, las normas de tránsito y el manejo seguro en condiciones de reales.	M	Secretaría de Movilidad	Secretaría de Administración y Finanzas
3.2.5	Impulsar una iniciativa para regular la publicidad exterior a efecto de disminuir los distractores visuales como factor de riesgo.	M y L	Secretaría de Movilidad	Ayuntamientos
3.2.6	Suscribir convenios de coordinación para la implementación de políticas públicas, acciones e inversiones que propicien el desarrollo y regulación de la movilidad y la seguridad vial.	C. M y L	Secretaría de Movilidad	Sector privado, sector social y Ayuntamientos
3.2.7	Establecer condiciones de interoperabilidad de los sistemas de registro de vehículos, licencias, placas y sanciones para los objetivos de la seguridad vial.	M y L	Secretaría de Movilidad	

Fuente: Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

Tabla 76b. Líneas de acción de la Estrategia 3.2: Gestión y gobernabilidad de la seguridad vial.

Código.	Línea de acción	Horizonte	Responsable	Corresponsable
3.2.8	Elaborar un protocolo para contar con un proceso estandarizado del registro de siniestros de tránsito, con base en herramientas estadísticas y geoespaciales homologadas (vías, vehículos, tipo de víctima usuaria, características sociodemográficas, costos económicos).	C	Secretaría de Movilidad	Ayuntamientos
3.2.9	Reforzar los criterios para la suspensión y cancelación de las licencias de conducir.	C	Secretaría de Movilidad	
3.2.10	Actualizar los protocolos (escalables y diferenciados conforme a la diversidad de capacidades locales) para la aplicación de pruebas y operativos.	C	Secretaría de Movilidad	Ayuntamientos
3.2.11	Publicar, difundir, capacitar e implementar NOM sobre interoperabilidad, funcionamiento de equipos, sistemas de control vial y regulación del tránsito, así como, la asignación de recursos y supervisión.	C. M y L	Secretaría de Movilidad	
3.2.12	Homologar lineamientos de coordinación interinstitucional para agilizar la capacidad de respuesta y consolidar los sistemas de salud para la atención prehospitalaria y post-hospitalaria, oportuna a víctimas de siniestros de tránsito.	C. M y L	Secretaría de Movilidad	Secretaría de Salud
3.2.13	Crear protocolos de atención integral a personas víctimas (directas e indirectas) de siniestros de tránsito, psicológicos, etc.	C	Secretaría de Movilidad	Secretaría de Salud
3.2.14	Reforzar operativos que ayuden a reducir los índices de siniestralidad.	C. M y L	Ayuntamientos y Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana	Secretaría de Movilidad
3.2.15	Impulsar la plataforma estatal para el registro de siniestros viales. (Sistema estatal de información estadística y geográfica de hechos de tránsito).	C	Secretaría de Salud, Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana y Ayuntamientos	Secretaría de Movilidad
3.2.16	Coadyuvar en los Sistemas Únicos de expedición de licencias y registros de vehículos e infracciones.	C y M	Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano	Secretaría de Movilidad y Ayuntamientos

Fuente: Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

Estrategia 3.3: Promoción de la cultura vial

Esta estrategia busca fomentar una cultura de movilidad segura mediante la educación, la concientización y la participación de todos los actores involucrados. A través de campañas, talleres, programas educativos y capacitación especializada, se pretende sensibilizar a conductores, peatones, ciclistas, familias, instituciones educativas y empresas sobre los riesgos viales y las buenas prácticas de seguridad. Además, se impulsa la colaboración con colectivos, autoridades y el sector privado para reconocer y difundir experiencias exitosas, para vislumbrar un entorno urbano más seguro, inclusivo y accesible para todas las personas usuarias. Para ello, en las Tablas 77 a y b se describen las líneas de acción, los horizontes y los responsables de esta estrategia.

Tabla 77a. Líneas de acción de la Estrategia 3.3: Promoción de la cultura vial.

Código	Línea de acción	Horizonte	Responsable	Corresponsable
3.3.1	Generar campañas de educación vial y concientización para todas las personas usuarias de la vía, priorizando a las personas conductoras de vehículos motorizados.	C. M y L	Secretaría de Movilidad	
3.3.2	Definir las recomendaciones y establecimiento de mecanismos de coordinación con la iniciativa privada para incorporar estrategias de seguridad vial en la oferta de sus servicios cuando estos incluyen labores de reparto.	C. M y L	Secretaría de Movilidad	Sector privado
3.3.3	Involucrar a escuelas, colectivos de movilidad y comunidades rurales en la identificación de riesgos y soluciones de movilidad.	C. M y L	Secretaría de Movilidad	Secretaría de Educación de Nayarit
3.3.4	Integrar contenidos de seguridad vial en los programas educativos de nivel básico, medio y superior, en coordinación con autoridades educativas.	C. M y L	Secretaría de Movilidad	Secretaría de Educación Pública y Secretaría de Educación de Nayarit
3.3.5	Implementar talleres comunitarios convivencia vial, velocidades seguras, uso correcto del espacio público y respeto a usuarios vulnerables.	C. M y L	Secretaría de Movilidad	

Fuente: Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

Tabla 77b. Líneas de acción de la Estrategia 3.3: Promoción de la cultura vial.

Código.	Línea de acción	Horizonte	Responsable	Corresponsable
3.3.6	Establecer programas de formación para familias, en temas como acompañamiento seguro de infancias, cruces seguros y prevención de siniestros.	C. M y L	Secretaría de Movilidad	
3.3.7	Capacitar a operadores de transporte público y taxis en conducción segura, atención a personas usuarias y prevención de riesgos.	C. M y L	Secretaría de Movilidad	Protección Civil y Bomberos
3.3.8	Actualizar la formación de cuerpos de seguridad y agentes en normas de seguridad vial, control de velocidad y enfoque de Sistema Seguro.	C. M y L	Secretaría de Movilidad	
3.3.9	Implementar programas de certificación para escuelas de manejo, asegurando estándares mínimos de formación.	M y L	Secretaría de Movilidad	Secretaría de Educación Pública y Secretaría de Educación de Nayarit
3.3.10	Implementar campañas específicas para motociclistas, como uso de casco certificado, conducción defensiva y visibilidad.	C. M y L	Ayuntamientos	Secretaría de Movilidad
3.3.11	Generar campañas con enfoque de género y cuidados, visibilizando riesgos que enfrentan mujeres, niñas y cuidadoras en el espacio público.	C. M y L	Secretaría de Movilidad e Instituto Estatal de la Mujer	
3.3.12	Involucrar a colectivos ciclistas, organizaciones civiles y grupos juveniles en acciones de educación, vigilancia ciudadana y promoción de una movilidad segura.	C. M y L	Secretaría de Movilidad	Sector social
3.3.13	Desarrollar estrategia estatal de reconocimiento a municipios, escuelas o empresas con mejores prácticas en seguridad vial.	C. M y L	Secretaría de Movilidad	

Fuente: Elaboración propia, 2025.

Proyectos prioritarios

Los proyectos prioritarios propuestos en este instrumento de planeación están orientados a guiar la transformación de la movilidad sostenible y la seguridad vial (ver Tablas 78-87). En conjunto, constituyen la ruta estratégica para ordenar las inversiones, coordinar a los actores involucrados y orientar las políticas públicas hacia un modelo sostenible, eficiente y centrado en las personas.

Proyecto prioritario	Objetivo(s) específico atendido(s)	Ruta crítica	Población beneficiada	Entidades involucradas	Horizonte
Proyectos de infraestructura para la de movilidad activa en el Estado de Nayarit	**1. Impulsar un sistema de movilidad activa seguro, accesible y continuo para las personas, articulado con un desarrollo urbano sostenible, compacto y de proximidad.**	**1. Elaboración de documento rector con análisis estadísticos y geográficos para la definición de la red con estudios de movilidad activa (jerarquización de corredores, análisis de demanda, modelo de conectividad).**	**1,'235,456 habitantes**	**Secretaría de Movilidad e IPLANAY**	**C**

COPIA DE INTERNET

Proyecto prioritario	Objetivo(s) específico atendido(s)	Ruta crítica	Población beneficiada	Entidades involucradas	Horizonte
		2. Diseño vial y proyectos ejecutivos de los corredores prioritarios de movilidad activa (ciclovías, infraestructura peatonal, segura y con accesibilidad universal).		**Ayuntamientos, Secretaría de Movilidad, Secretaría de Infraestructura y Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano**	**C, M y L**
		3. Construcción de calles completas en zonas estatales, metropolitanas y urbanas estratégicas.		**Ayuntamientos, Secretaría de Movilidad, Secretaría de Infraestructura y Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano**	**C, M y L**
		4. Diseño y construcción de intersecciones seguras para personas peatonas y ciclistas (geometría, semaforización, ciclos peatonales, señalización horizontal y vertical).		**Ayuntamientos, Secretaría de Movilidad, Secretaría de Infraestructura y Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano**	**C, M y L**
		5. Construcción de corredores ciclistas en zonas estatales, metropolitanas y urbanas estratégicas.		**Secretaría de Movilidad y Secretaría de Infraestructura**	**M y L**
		6. Creación de la señalización, comunicación y mapeo digital de la red de movilidad activa.		**Ayuntamientos y Secretaría de Movilidad**	**M y L**

Fuente: Elaboración propia, 2025.

Tabla 79. Ruta crítica del proyecto prioritario 2: Sistema Estatal de Información para la movilidad y la seguridad vial.

Proyecto prioritario	**Objetivo(s) específico atendido(s)**	**Ruta crítica**	**Población beneficiada**	**Entidades involucradas**	**Horizonte**
Sistema Estatal de Información para la Movilidad y la Seguridad Vial	1. Impulsar un sistema de movilidad activa seguro, accesible y continuo para las personas, articulado con un desarrollo urbano sostenible, compacto y de proximidad.	1. Diseño conceptual, jurídico y técnico del Sistema Estatal de Información Geográfica (lineamientos, gobernanza de datos, arquitectura tecnológica).	1'235,456 habitantes	Secretaría de Movilidad, IPLANAY e Instituto Nacional de Estadística y Geografía	C
		2. Desarrollo e implementación de la plataforma digital del SIG Estatal (backend, frontend, bases de datos e integración con plataformas federales).		Secretaría de Movilidad, IPLANAY e Instituto Nacional de Estadística y Geografía	M

COPIA DE INTERNET

Proyecto prioritario	Objetivo(s) específico atendido(s)	Ruta crítica	Población beneficiada	Entidades involucradas	Horizonte
		3. Levantamiento y sistematización de información geoespacial de infraestructura vial, transporte público, movilidad activa y siniestros viales.		Ayuntamientos, Secretaría de Movilidad e IPLANAY	C, M y L
	2. Garantizar un sistema de transporte público y especializado sostenible, eficiente, seguro, accesible y digno.	4. Implementación de un centro estatal de datos de movilidad y seguridad vial (servidores, almacenamiento, ciberseguridad).		Secretaría de Movilidad	M
		5. Instalación de sensores, cámaras, equipos de conteo y aforo vehicular y peatonal para actualización continua del SIG.		Ayuntamientos y Secretaría de Movilidad	M y L
	3. Proteger la vida de todas las personas mediante la reducción de siniestros viales, la fiscalización efectiva y una gestión integral basada en datos.	6. Desarrollo de sistemas de análisis predictivo y modelos de riesgo de siniestros.		Ayuntamientos y Secretaría de Movilidad	M y L
		7. Generación de módulos públicos de consulta ciudadana y tableros de control para dependencias gubernamentales.		Ayuntamientos, Secretaría de Movilidad, IPLANAY e IMPLANES	M y L
		8. Capacitación a personal estatal y municipal en operación del SIG, análisis de datos y actualización de información.		Ayuntamientos, Secretaría de Movilidad, IPLANAY e IMPLANES	C, M y L

Fuente: Elaboración propia, 2025.

Tabla 80. Ruta crítica del proyecto prioritario 3: Transformación del TP de la ZMT.

Proyecto prioritario	Objetivo(s) específico atendido(s)	Ruta crítica	Población beneficiada	Entidades involucradas	Horizonte
Transformación del TP de la ZMT	2. Garantizar un sistema de transporte público y especializado sostenible, eficiente, seguro, accesible y digno.	1. Elaboración de estudios complementarios (jurídicos, ambientales, urbanos y técnicos).	491,153 habitantes	Secretaría de Administración y Finanzas, Secretaría de Movilidad e IPLANAY	C
		2. Elaboración de estudios de factibilidad económica por ruta y modelo de negocio.		Sector privado, Secretaría de Administración y Finanzas y Secretaría de Movilidad	C
		3. Optimización de infraestructura para el transporte del Corredor Avenida Tecnológico-Avenida de los Insurgentes.		Secretaría de Movilidad, Secretaría de Infraestructura y Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano	M
		4. Optimización de infraestructura para el transporte del Corredor Blvd. Tepic-Xalisco-Av. México.		Secretaría de Movilidad, Secretaría de Infraestructura y Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano	L

COPIA DE INTERNET

Proyecto prioritario	Objetivo(s) específico atendido(s)	Ruta crítica	Población beneficiada	Entidades involucradas	Horizonte
		5. Optimización de infraestructura para el transporte del Corredor Blvd. Aguamilpa-Blvd. Luis Donaldo Colosio.		Secretaría de Movilidad, Secretaría de Infraestructura y Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano	L
		6. Mejoramiento de la tecnología de las unidades y sistema de monitoreo en tiempo real.		Sector privado, Secretaría de Administración y Finanzas y Secretaría de Movilidad	M y L
		7. Construcción de patios de encierro y bases de despacho para el transporte público.		Secretaría de Movilidad, Secretaría de Infraestructura y Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano	M y L
		8. Renovación gradual de flota ambientalmente responsable.		Sector privado, Secretaría de Administración y Finanzas y Secretaría de Movilidad	M y L

Fuente: Elaboración propia, 2025.

Tabla 81. Ruta crítica del proyecto prioritario 4: Transformación del TP de la ZMIPVBB.

Proyecto prioritario	Objetivo(s) específico atendido(s)	Ruta crítica	Población beneficiada	Entidades involucradas	Horizonte
Transformación del TP de la ZMIPVBB	2. Garantizar un sistema de transporte público y especializado sostenible, eficiente, seguro, accesible y digno.	1. Elaboración de estudios complementarios (económicos, jurídicos, ambientales, urbanos y técnicos) para le implementación del nuevo modelo.	479,471 habitantes	Secretaría de Administración y Finanzas, Secretaría de Movilidad e IPLANAY	C
		2. Estudios de factibilidad económica por ruta y modelo de negocio.		Sector privado, Secretaría de Administración y Finanzas y Secretaría de Movilidad	C
		3. Optimización y construcción de infraestructura para el transporte del Corredor Carretera al Colomo.		Secretaría de Movilidad, Secretaría de Infraestructura y Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano	M
		4. Optimización de infraestructura para el transporte del Corredor Carretera Federal 200.		Secretaría de Movilidad, Secretaría de Infraestructura y Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano	L
		5. Construcción de cablebus en el Corredor Carretera al Colomo.		Secretaría de Movilidad, Secretaría de Infraestructura y Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano	L
		6. Mejoramiento de la tecnología de las unidades y sistema de monitoreo en tiempo real.		Sector privado, Secretaría de Administración y Finanzas y Secretaría de Movilidad	M
		7. Construcción de patios de encierro y bases de despacho para el transporte público.		Secretaría de Movilidad, Secretaría de Infraestructura y Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano	M
		8. Renovación gradual de flota ambientalmente responsable.		Sector privado, Secretaría de Administración y Finanzas y Secretaría de Movilidad	M y L

Fuente: Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

Tabla 82. Ruta crítica del proyecto prioritario 5: Control y mejoramiento del TP y Especializado en zonas suburbanas, rurales y serranas.

Proyecto prioritario	Objetivo(s) específico atendido(s)	Ruta crítica	Población beneficiada	Entidades involucradas	Horizonte
Control y mejoramiento del TP y Especializado en municipios, zonas suburbanas, rurales y serranas	2. Garantizar un sistema de transporte público y especializado sostenible, eficiente, seguro, accesible y digno.	1. Diagnóstico integral de operación, cobertura, condiciones físico-mecánicas y demanda del transporte en zonas suburbanas, rurales y serranas.	556,671 habitantes	Secretaría de Movilidad	C y M
		2. Diseño del modelo de gestión, control y regulación del transporte público suburbano, rural y serrano (lineamientos técnicos, normativos y operativos).		Secretaría de Movilidad, Despacho del Ejecutivo y Congreso del Estado	C y M
		3. Implementación de un sistema de monitoreo satelital y de gestión de flota (GPS, telemetría, control de ruta y tiempos).		Secretaría de Movilidad	M y L
		4. Modernización de centros de control regionales para la supervisión del servicio (equipamiento, software, personal técnico).		Secretaría de Movilidad	M y L
		5. Mejoramiento físico-mecánico y de seguridad para unidades en operación (puntos de inspección, certificaciones, mejoras básicas).		Secretaría de Movilidad	M y L
		6. Implementación de paraderos, señalética y puntos de control en zonas suburbanas, rurales y serranas.		Ayuntamientos y Secretaría de Movilidad	C, M y L
		7. Capacitación especializada para personas operadoras en seguridad vial, conducción en terreno complejo y trato al usuario.		Secretaría de Movilidad y Sector educativo	C, M y L
		8. Renovación gradual de unidades para zonas rurales y serranas con vehículos adecuados a la topografía y condiciones de operación.		Sector privado, Secretaría de Administración y Finanzas y Secretaría de Movilidad	M y L

Fuente: Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

Tabla 83. Ruta crítica del proyecto prioritario 6: Consolidación de la plataforma de control y registros del TP y Especializado.

Proyecto prioritario	Objetivo(s) específico atendido(s)	Ruta crítica	Población beneficiada	Entidades involucradas	Horizonte
Consolidación de la plataforma de control y registros del TP y Especializado	2. Garantizar un sistema de transporte público y especializado sostenible, eficiente, seguro, accesible y digno.	1. Diseño conceptual, normativo y operativo del sistema (marco regulatorio, gobernanza de datos, lineamientos de operación).	1,'235,456 habitantes	Secretaría de Movilidad	C
		2. Desarrollo y captura de información de control y registros (módulos de permisos, concesiones, operadores, unidades, historial operativo y sanciones).		Secretaría de Movilidad	C, M y L
		3. Implementación de un sistema de identificación y trazabilidad de unidades y operadores (tarjetas inteligentes, códigos QR, etiquetas RFID, credencialización).		Secretaría de Movilidad y Sector privado	M y L
		4. Integración de un módulo de monitoreo operativo y seguridad del servicio especializado (geolocalización, rutas autorizadas, validación de viajes, alertas y sistema de incidencias).		Secretaría de Movilidad	M y L
		5. Equipamiento y modernización de la plataforma para la verificación y el control del transporte (software, hardware, estaciones de validación, mobiliario, seguridad, redes).		Secretaría de Movilidad	M y L
		6. Inspección, validación técnica y certificación del transporte en plataforma (verificación físico-mecánica, equipamiento de inspección, registro digital).		Secretaría de Movilidad	C, M y L
		7. Capacitación continua a personal técnico, regulatorio y operativo (uso del sistema, verificación digital, procesos de control, auditoría).		Secretaría de Movilidad	C, M y L
		8. Campaña estatal de formalización, registro y migración al sistema digital (atención a transportistas, ventanillas móviles, módulos itinerantes).		Secretaría de Movilidad	C, M y L

Fuente: Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

Tabla 84a. Ruta crítica del proyecto prioritario 7: Construcción, mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura y la Red Estatal de Caminos.

Proyecto prioritario	Objetivo(s) específico atendido(s)	Ruta crítica	Población beneficiada	Entidades involucradas	Horizonte
Construcción, mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura y la Red Estatal de Caminos	1. Impulsar un sistema de movilidad activa seguro, accesible y continuo para las personas, articulado con un desarrollo urbano sostenible, compacto y de proximidad.	1. Realizar el diagnóstico, planeación y priorización de la Red Estatal de Caminos (actualización del inventario vial, levantamientos técnicos y criterios de priorización para obras de construcción, modernización y conservación).	1,'235,456 habitantes	Secretaría de Movilidad, Secretaría de Desarrollo Sustentable, Secretaría de Infraestructura e IPLANAY	C
		2. Construcción y modernización de infraestructura carretera estratégica para mejorar la conectividad regional, productiva y turística, mediante nuevos tramos, ampliaciones, obras de drenaje, estructuras viales y adecuaciones geométricas.		Secretaría de Movilidad, Secretaría de Infraestructura y Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes	C, M y L
	3. Proteger la vida de todas las personas mediante la reducción de siniestros viales, la fiscalización efectiva y una gestión integral basada en datos.	3. Rehabilitación y conservación de carreteras estatales (reconstrucción y fortalecimiento de pavimentos, reparación de fallas estructurales, modernización de puentes, estabilización de taludes, mejora de sistemas de drenaje, etc).		Secretaría de Movilidad y Secretaría de Infraestructura	C, M y L
		4. Mantenimiento rutinario y periódico de la Red Estatal de Caminos, (labores de bacheo, limpieza de cunetas, reparación de señalamiento, conservación de estructuras, atención de daños ocasionados por fenómenos climatológicos, etcétera).		Secretaría de Movilidad y Secretaría de Infraestructura	C, M y L

Fuente: Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

Tabla 84b. Ruta crítica del proyecto prioritario 7: Construcción, mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura y la Red Estatal de Caminos.

Proyecto prioritario	Objetivo(s) específico atendido(s)	Ruta crítica	Población beneficiada	Entidades involucradas	Horizonte
Construcción, mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura y la Red Estatal de Caminos	1. Impulsar un sistema de movilidad activa seguro, accesible y continuo para las personas, articulado con un desarrollo urbano sostenible, compacto y de proximidad.	5. Creación e implementación del Sistema Estatal de Gestión de Infraestructura Carretera, para el monitoreo de condiciones, programación de mantenimiento, integración de inventarios, recepción de reportes ciudadanos y análisis predictivo para la gestión de pavimentos.	1,'235,456 habitantes	Secretaría de Movilidad	M
	3. Proteger la vida de todas las personas mediante la reducción de siniestros viales, la fiscalización efectiva y una gestión integral basada en datos.	6. Desarrollo integral de la seguridad vial de la Red de Caminos Estatal (auditorías técnicas, instalación de señalamiento horizontal y vertical, dispositivos de protección, iluminación, corrección de tramos de alto riesgo, acciones de prevención, etc.)		Secretaría de Movilidad y Secretaría de Infraestructura	C, M y L
		7. Fortalecimiento de capacidades técnicas, operativas y de gestión del personal involucrado.		Secretaría de Movilidad y Secretaría de Infraestructura	C, M y L

Fuente: Elaboración propia, 2025.

Tabla 85. Ruta crítica del proyecto prioritario 8: Construcción de infraestructura para la movilidad y el transporte regional.

Proyecto prioritario	Objetivo(s) específico atendido(s)	Ruta crítica	Población beneficiada	Entidades involucradas	Horizonte
Construcción de infraestructura para el transporte y la movilidad sostenible regional	1. Impulsar un sistema de movilidad activa seguro, accesible y continuo para las personas, articulado con un desarrollo urbano sostenible, compacto y de proximidad.	1. Identificación y construcción de corredores carreteros estratégicos para mejorar la conectividad intermunicipal y el desarrollo regional.	1,'235,456 habitantes	Secretaría de Movilidad e IPLANAY	C, M y L
		2. Fortalecimiento del Puerto de Boca de Chila para incrementar su capacidad operativa y su integración regional.		Gobierno Federal y Estatal	C y M
		3. Construcción y operación de puerto seco con infraestructura logística, almacenes, aduanas interiores y conectividad carretera, ferroviaria y aérea.		Gobierno Federal y Estatal	M y L

COPIA DE INTERNET

Proyecto prioritario	Objetivo(s) específico atendido(s)	Ruta crítica	Población beneficiada	Entidades involucradas	Horizonte
	2. Garantizar un sistema de transporte público y especializado sostenible, eficiente, seguro, accesible y digno.	4. Construcción y equipamiento de patios de maniobras ferroviarios con infraestructura de carga, descarga, señalización y seguridad operativa.		Gobierno Federal y Estatal	M y L
		5. Generación de estudios de factibilidad, construcción, operación y construcción del libramiento ferroviario en la Zona Metropolitana de Tepic-Xalisco.		Gobierno Federal y Estatal	M y L
	3. Proteger la vida de todas las personas mediante la reducción de siniestros viales, la fiscalización efectiva y una gestión integral basada en datos.	6. Generación de estudios de prefactibilidad, ingeniería básica y financiera para ciclovías regionales en vías estatales estratégicas.		Secretaría de Movilidad e IPLANAY	C, M y L
		7. Construcción de ciclovías regionales con criterios de seguridad vial, protección al usuario y continuidad operativa.		Secretaría de Movilidad y Secretaría de Infraestructura	C, M y L
		8. Construcción de paradas, estaciones y terminales terrestres intermodales para el transporte público y especializado en puntos estratégicos del estado.		Secretaría de Movilidad y Secretaría de Infraestructura	C, M y L

Fuente: Elaboración propia, 2025.

Tabla 86. Ruta crítica del proyecto prioritario 9: Ruta Cero.

Proyecto prioritario	Objetivo(s) específico atendido(s)	Ruta crítica	Población beneficiada	Entidades involucradas	Horizonte
Ruta Cero	3. Proteger la vida de todas las personas mediante la reducción de siniestros viales, la fiscalización efectiva y una gestión integral basada en datos.	1. Elaboración del diagnóstico estatal de siniestralidad vial para la identificación de factores de riesgo, clasificación de tramos críticos y determinación de zonas de mayor exposición.	1,'235,456 habitantes	Secretaría de Movilidad e IPLANAY	C
		2. Implementación de intervenciones de infraestructura vial segura en tramos de alto riesgo.		Ayuntamientos y Secretaría de Movilidad	C, M y L
		3. Realización de auditorías rutinarias de seguridad vial.		Ayuntamientos y Secretaría de Movilidad	C, M y L
		4. Ejecución de campañas de comunicación, educación y cultura vial dirigidas a peatones, motociclistas, transportistas y automovilistas, orientadas a reducir conductas de riesgo y promover desplazamientos seguros.		Ayuntamientos y Secretaría de Movilidad	C, M y L
		5. Fortalecimiento normativo y operativo en materia de seguridad vial, mediante actualización de reglamentos,		Congreso del Estado, Ayuntamientos y Secretaría de Movilidad.	C y M

COPIA DE INTERNET

Proyecto prioritario	Objetivo(s) específico atendido(s)	Ruta crítica	Población beneficiada	Entidades involucradas	Horizonte
		protocolos de inspección, lineamientos de velocidad, criterios de señalización y coordinación con autoridades municipales.			
		6. Capacitación continua a personal técnico, cuerpos de seguridad y operadores de transporte en temas de prevención, respuesta a emergencias, análisis de siniestros y aplicación de normas de seguridad vial.		Ayuntamientos, Secretaría de Movilidad, Protección Civil y Sector salud	C, M y L
		7. Supervisión y control operacional del tránsito, con acciones de vigilancia estratégica, control de velocidad, prevención de conducción bajo influencia de alcohol o sustancias, supervisión del uso de casco y cinturón, etc.		Ayuntamientos y Secretaría de Movilidad	C, M y L

Fuente: Elaboración propia, 2025.

Tabla 87. Ruta crítica del proyecto prioritario 10: Transformación institucional de la gestión de la movilidad sostenible y la seguridad vial.

Proyecto prioritario	Objetivo(s) específico atendido(s)	Ruta crítica	Población beneficiada	Entidades involucradas	Horizonte
Transformación institucional de la gestión de la movilidad sostenible y la seguridad vial	1. Impulsar un sistema de movilidad activa seguro, accesible y continuo para las personas, articulado con un desarrollo urbano sostenible, compacto y de proximidad.	1. Diseño e implementación del modelo estatal de gobernanza y gobernabilidad de la movilidad y la seguridad vial (definición de atribuciones, procesos de coordinación interinstitucional, integración de consejos y mecanismos de seguimiento).	1,'235,456 habitantes	Despacho del Ejecutivo, Congreso del Estado, Secretaría de Movilidad y Ayuntamientos.	C
		2. Actualización del marco legal y normativo en materia de movilidad y seguridad vial.		Despacho del Ejecutivo, Congreso del Estado, Secretaría de Movilidad y Ayuntamientos.	C y M
	2. Garantizar un sistema de transporte público y especializado sostenible, eficiente, seguro, accesible y digno.	3. Modernización de la estructura administrativa y operativa de las secretaría y dependencias responsables de movilidad y seguridad vial en el estado (reorganización de procesos, digitalización de trámites, fortalecimiento de unidades técnicas y profesionalización del personal).		Congreso del Estado, Secretarías del Estado Involucradas en el programa y Ayuntamientos.	C y M
	3. Proteger la vida de todas las personas mediante la reducción de siniestros viales, la fiscalización efectiva y una gestión integral basada en datos.	4. Implementación de mecanismos de coordinación estatal-municipal para la gestión de la movilidad y la seguridad vial (asistencia técnica, homologación de reglamentos locales, creación de direcciones municipales, etc.)		Congreso del Estado, Secretarías del Estado Involucradas en el programa y Ayuntamientos.	C y M

COPIA DE INTERNET

Proyecto prioritario	Objetivo(s) específico atendido(s)	Ruta crítica	Población beneficiada	Entidades involucradas	Horizonte
		5. Participación ciudadana y comunicación pública en temas referentes a la movilidad y la seguridad vial.		Sector social y privado, Congreso del Estado, Secretarías del Estado y Ayuntamientos.	C, M y L

Fuente: Elaboración propia, 2025.

IX. INSTRUMENTACIÓN

La instrumentación del Programa Integral de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial del Estado de Nayarit (PIMSSVEN) 2024–2042 constituye el marco operativo que garantiza la ejecución efectiva, coordinada y sostenible de las estrategias, programas y proyectos establecidos en él. Este apartado define los mecanismos institucionales, técnicos, administrativos y financieros necesarios para traducir la visión estratégica del plan en acciones concretas, medibles y de impacto verificable. En primera instancia, establece la articulación del PIMSSVEN con otros instrumentos de planeación vigentes a nivel federal, estatal y municipal, para asegurar coherencia normativa, alineación de objetivos y complementariedad programática. Esta relación permite que las acciones propuestas se integren de manera transversal en los sistemas existentes de ordenamiento territorial, desarrollo urbano, movilidad sostenible, seguridad vial, infraestructura y gestión ambiental. Asimismo, delimita con precisión las responsabilidades de ejecución entre las dependencias estatales, organismos públicos, entidades municipales y actores complementarios, así como sus roles operativos, las atribuciones administrativas y los compromisos interinstitucionales requeridos a corto, mediano y largo plazo.

La instrumentación también incorpora los mecanismos de coordinación, los esquemas de seguimiento y evaluación colaborativa, así como las plataformas de intercambio de información técnica que permitirán una ejecución eficiente y orientada a resultados. Finalmente, presenta el marco de financiamiento para las acciones y proyectos del programa, las fuentes de recursos disponibles y potenciales, los criterios de elegibilidad, los esquemas de concurrencia financiera y los instrumentos presupuestales que garantizarán la sostenibilidad operativa del programa a lo largo de su vigencia. Para este, se consideran recursos provenientes del financiamiento federal, el presupuesto estatal, las participaciones municipales, alianzas público-privadas y mecanismos internacionales de apoyo a la movilidad sostenible y la seguridad vial.

Relación con otros instrumentos de planeación

El PIMSSVEN 2024-2042 se articula con los principales instrumentos de planeación existentes en los niveles internacional, federal, estatal y municipal, como se muestra en la Tabla 88. Esta alineación es fundamental para asegurar coherencia entre políticas públicas, evitar duplicidades y garantizar que las acciones del programa respondan a estándares y compromisos previamente establecidos. El tipo de relación se conceptualiza a través de la siguiente decodificación:

- A – Alineación estratégica: El instrumento establece principios, metas o enfoques que guían la dirección del programa. La alineación asegura coherencia entre objetivos superiores (globales, nacionales o estatales) y las acciones del plan.

COPIA DE INTERNET

- V – Vinculación normativa: El instrumento contiene disposiciones legales, lineamientos obligatorios o marcos regulatorios que el programa debe cumplir o integrar en su diseño e implementación.

- C – Complementariedad: Representa la coincidencia temática o metodológica entre el instrumento y el programa. Permite sumar esfuerzos, reforzar diagnósticos, aprovechar sinergias y evitar duplicidades.

- O – Orientación operativa: El instrumento aporta directrices técnicas, criterios de diseño, estándares o metodologías que guían la ejecución concreta de proyectos, acciones y políticas del programa.

Tabla 88. Relación con otros instrumentos de planeación.

Nivel	Instrumento	Tipo de Relación	Descripción
Internacional	Nueva Agenda Urbana (ONU-Hábitat)	A – V – C	Alinea con desarrollo urbano sostenible, movilidad centrada en las personas y accesibilidad universal.
	Agenda 2030 y ODS	A – C	Establece metas globales complementarias como seguridad vial, ciudades sostenibles e infraestructura resiliente.
	Plan Mundial del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021–2030	A – O – C	Ordena adoptar Sistema Seguro, gestión de velocidad, infraestructura vial segura y atención post-siniestro.
Federal	Plan Nacional de Desarrollo 2025–2030	A – V	Alinea con objetivos nacionales de bienestar, sostenibilidad y movilidad segura.
	Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial (ENAMOV)	A – O – V	Ordena políticas nacionales prioritarias de movilidad activa, transporte público y accesibilidad.
	Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial (ENOT)	A – C – V	Establece directrices de ordenamiento territorial, densificación y jerarquización vial.
Estatal	Plan Estatal de Desarrollo de Nayarit 2021–2027	A – V	Alinea con políticas estatales de infraestructura, conectividad e inclusión social.
	Programa Sectorial de Desarrollo Urbano y Movilidad Incluyente	A – O – C	Aporta lineamientos sectoriales para movilidad sostenible y diseño seguro.
	Programa Estatal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (PEOTDU)	A – C – V	Define estructura urbana, jerarquías viales y criterios territoriales para proyectos.
Municipal	Planes de Desarrollo Municipales	A – C	Incorporan acciones de movilidad y seguridad vial según prioridades locales.
	Programas Municipales de Ordenamiento Territorial	A – V – O	Norman uso de suelo, densidades y corredores urbanos para implementación de proyectos.
	Programas Integrales de Movilidad Municipales (PIMM)	O – C	Ofrecen diagnósticos locales y proyectos ejecutivos alineados al programa estatal.

Fuente: Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

Responsabilidades y acciones de coordinación

La implementación del PIMSSVEN requiere una estructura clara de responsabilidades y mecanismos de coordinación entre los tres órdenes de gobierno, así como con instituciones educativas, organismos autónomos, iniciativa privada y sociedad civil. En ese sentido, en la Tabla 89 se establecen las responsabilidades principales y las acciones de coordinación necesarias para la ejecución de las líneas de acción contenidas en cada uno de los ejes.

Tabla 89. Responsabilidades y acciones de coordinación

Nivel / Actor	Responsabilidades principales	Acciones de coordinación
Gobierno del Estado (SEMOVI, SI, SDS, SSPC, IPLANAY, etc.)	1. Armonización normativa con LGMSV y NOMs; 2. Elaboración de lineamientos y guías; 3. Supervisión de infraestructura estatal; 4. Operación del sistema estatal de información; 5. Implementación de campañas y programas de seguridad vial; 6. Profesionalización de operadores. 7. Gestión del transporte público y especializado e implementación de corredores de transporte público en las zonas metropolitanas	1. Consejo Estatal de Movilidad; 2. Gestión federal para financiamiento; 3. Acuerdos técnicos con municipios; 4. Interoperabilidad de registros; Coordinación con iniciativa privada.
Ayuntamientos	1. Actualización de reglamentos locales; 2. Construcción y mantenimiento de infraestructura; 3. Operación de rutas locales; 4. Ejecución de obras de pacificación; 5. Ordenamiento de la vía pública.	1. Integración a planes municipales y metropolitanos; 2. Intercambio de datos; 3. Coordinación de operativos; 4. Participación en campañas y proyectos estatales.
Gobierno Federal (SICT, SSPC, SEDATU, INEGI, Secretaría de Salud)	1. Normación técnica nacional; 2. Protocolos de seguridad vial; 3. Interoperabilidad de registros nacionales; 4. Estándares de atención prehospitalaria. 5. Gestión de recursos para la modernización del transporte público	1. Asistencia técnica; 2. Vinculación con INEGI; 3. Coordinación de operativos y sistemas nacionales.
Sector privado	1. Programas de movilidad laboral y escolar; 2. Participación en nodos multimodales; 3. Profesionalización de operadores.	1. Acuerdos para intercambio de información; 2. Participación en mesas sectoriales.
Academia y Sociedad Civil	1. Estudios técnicos; 2. Monitoreo y evaluación; 3. Programas de educación vial.	1. Colaboración en el Comité Estatal; 2. Participación en procesos de seguimiento.

Fuente: Elaboración propia, 2025.

La anterior tabla presenta una síntesis estructurada de los roles y responsabilidades que asumen los diferentes actores involucrados en la implementación del programa. En ella se desglosa cómo el Gobierno del Estado lidera la armonización normativa, la supervisión técnica, el desarrollo de lineamientos y la operación de sistemas de transporte público, especializado y de información, mientras que los municipios ejecutan directamente acciones territoriales como la actualización de reglamentos, la construcción de infraestructura accesible y la gestión operativa del tránsito local. Asimismo, se destacan las atribuciones del Gobierno Federal como emisor de normatividad técnica y coordinador de sistemas nacionales, así como el papel complementario de la iniciativa privada y la academia en la formación, profesionalización, generación de datos y apoyo técnico.

COPIA DE INTERNET

Además de definir responsabilidades, la tabla muestra los mecanismos de coordinación indispensables entre los actores. Estos incluyen comités estatales, mesas técnicas, procesos de interoperabilidad de datos, gestión conjunta de financiamiento y participación multisectorial en proyectos estratégicos. La articulación entre los tres órdenes de gobierno, junto con el sector productivo y social, garantiza coherencia en la aplicación de políticas públicas, continuidad institucional y la ejecución eficiente de infraestructura y programas.

Fuentes de Financiamiento

Las fuentes de financiamiento para el Programa Integral de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial del Estado de Nayarit (PIMSSVEN) 2024–2042 se estructuran en cuatro niveles—internacionales, federales, estatales y municipales—con el fin de garantizar una base sólida y diversificada de recursos para la implementación de sus proyectos y acciones.

En el ámbito internacional se consideran organismos multilaterales, fondos temáticos y cooperación técnica que impulsan intervenciones de movilidad sostenible y seguridad vial (ver Tabla 90); a nivel federal, se integran programas y presupuestos sectoriales dirigidos al desarrollo urbano, infraestructura, transporte y medio ambiente (ver Tablas 91 a y b); en el nivel estatal, se contemplan recursos propios, fondos específicos y posibles esquemas de colaboración público-privada (ver Tablas 92 a y b); mientras que, en el nivel municipal, se incluyen partidas locales, ingresos propios y mecanismos derivados de la participación social (ver Tabla 93 a y b). Este enfoque multinivel permite fortalecer la viabilidad financiera del programa y asegurar su ejecución progresiva y coordinada en el territorio.

Tabla 90. Fuentes de financiamiento internacional

Tipo de fuente de financiamiento	Descripción	Ejemplos
Convenios y acuerdos de colaboración con organismos financieros	Los convenios y acuerdos de colaboración con organismos financieros son acuerdos formales entre entidades gubernamentales y bancos o instituciones financieras internacionales. Estos acuerdos tienen como objetivo diseñar y financiar políticas públicas que aborden problemas locales a través de la generación de estudios, estrategias, planes, programas, capacitaciones y obra pública.	1. Banco Interamericano de Desarrollo (BID) 2. Banco de Desarrollo de América Latina (CAF) 3. Banco Mundial 4. Fondo para el Medio Ambiente Mundial 5. Fondo Francés para el Medio Ambiente Mundial (FFEM) 6. Fondo de Prosperidad de la Embajada Británica
Cooperación técnica con agencias y organizaciones internacionales	La cooperación técnica con agencias y organizaciones internacionales implica colaboraciones que se centran en el intercambio de conocimientos y la asistencia técnica. Estas cooperaciones buscan generar estudios técnicos, organizar talleres, ofrecer capacitación en temas de interés metropolitano y brindar asistencia técnica en la implementación de distintas etapas de políticas públicas.	1. Cooperación Alemana al Desarrollo Sustentable en México (GIZ) 2. Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID) 3. Grupo de Liderazgo Climático C40 4. Fondo Mundial para la Naturaleza (WWF) 5. Fundación Rockefeller

Fuente: Recuperado del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable del AMG, 2024.

COPIA DE INTERNET

Tabla 91a. Fuentes de financiamiento federal

Tipo de fuente de financiamiento	Descripción	Ejemplos
Programas del Gobierno Federal sujetos a Reglas de Operación	Son instrumentos de política pública que establecen los lineamientos, criterios y procedimientos específicos para la asignación, distribución y uso de recursos públicos destinados a la ejecución de acciones y proyectos específicos.	1. Programa de Mejoramiento Urbano 2. Pagos por Servicios Ambientales

Fuente: Recuperado del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable del AMG, 2024.

Tabla 91b. Fuentes de financiamiento federal

Tipo de fuente de financiamiento	Descripción	Ejemplos
La banca de desarrollo	La banca de desarrollo es un tipo de institución financiera especializada en otorgar financiamiento a largo plazo y bajo tasas de interés competitivas para apoyar proyectos de inversión en sectores estratégicos para el desarrollo.	1. Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos 2. Banca Nacional del Comercio Exterior 3. La Sociedad Hipotecaria Federal Nacional Financiera
Proyectos y programas de inversión (PPI's)	Son los proyectos registrados en la unidad de inversiones de la SHCP por las dependencias federales a propuesta de los estados y municipios y que son susceptibles de recibir recursos etiquetados desde el PEF al PPI anualmente hasta completar su ejecución.	● Construcción y modernización de vialidades, puentes y redes ferroviarias ● Regeneración de áreas urbanas deterioradas y creación de espacios públicos ● Implementación de proyectos de energía renovable, como parques eólicos y solares

Fuente: Recuperado del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable del AMG, 2024.

Tabla 92a. Fuentes de financiamiento estatal.

Tipo de fuente de financiamiento	Descripción	Ejemplos
Impuestos	Los impuestos son tributos obligatorios que las personas y empresas deben pagar al gobierno por la realización de actividades económicas o por la adquisición de bienes y servicios.	1. Impuesto sobre la Renta (ISR) 2. Impuesto al Valor Agregado (IVA) 3. Impuesto sobre Remuneraciones al Trabajo Personal (Impuesto a la Nómina)
Derechos	Los derechos son pagos que las personas deben realizar al estado a cambio de un servicio específico o el uso de bienes públicos. A diferencia de los impuestos, los derechos implican una contraprestación directa y específica.	1. Derechos de tránsito: pagos por la expedición de licencias de conducir y la realización de verificaciones vehiculares 2. Derechos por uso de bienes públicos: pagos por el uso de instalaciones públicas como estacionamientos 3. Derechos de urbanización: pagos por servicios de urbanización y subdivisión de terrenos. 4. Derechos por pagos de dictaminación de impacto de la movilidad

Fuente: Recuperado del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable del AMG, 2024.

COPIA DE INTERNET

Tabla 92b. Fuentes de financiamiento estatal.

Tipo de fuente de financiamiento	Descripción	Ejemplos
Impuestos	Los impuestos son tributos obligatorios que las personas y empresas deben pagar al gobierno por la realización de actividades económicas o por la adquisición de bienes y servicios.	1. Impuesto sobre la Renta (ISR) 2. Impuesto al Valor Agregado (IVA) 3. Impuesto sobre Remuneraciones al Trabajo Personal (Impuesto a la Nómina)
Derechos	Los derechos son pagos que las personas deben realizar al estado a cambio de un servicio específico co o el uso de bienes públicos. A diferencia de los impuestos, los derechos implican una contraprestación directa y específica.	1. Derechos de tránsito: pagos por la expedición de licencias de conducir y la realización de verificaciones vehiculares 2. Derechos por uso de bienes públicos: pagos por el uso de instalaciones públicas como estacionamientos 3. Derechos de urbanización como pagos por servicios de urbanización. 4. Derechos por pagos de dictaminación de impacto de la movilidad
Aprovechamientos	Los aprovechamientos son ingresos que obtiene el estado por el uso, aprovechamiento o explotación de bienes del dominio público, o por la realización de actividades y sanciones administrativas.	1. Multas por infracciones de tránsito 2. Aprovechamientos por concesiones 3. Multas ambientales

Fuente: Recuperado del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable del AMG, 2024.

Tabla 93a. Fuentes de financiamiento municipal

Tipo de fuente de financiamiento	Descripción	Ejemplos
Sistema de concesiones	Las concesiones son contratos mediante los cuales una entidad pública otorga a un privado el derecho a explotar un servicio o infraestructura por un tiempo determinado, bajo ciertas condiciones	1. Implementación de mobiliario en parada de transporte público 2. Instalación y operación de infraestructura de telecomunicaciones 3. Administración y operación de mercados y tianguis 4. Recolección y transporte de residuos sólidos.

Fuente: Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable del AMG, 2024. Elaboración propia, 2025.

Tabla 93b. **Fuentes de financiamiento municipal**

Tipo de fuente de financiamiento	Descripción	Ejemplos
Deuda	Este mecanismo implica que el gobierno estatal o municipal obtenga fondos mediante préstamos que deben ser pagados con intereses en un futuro. Este financiamiento permite la realización de grandes proyectos de infraestructura que requieren inversión significativa.	1. Bonos municipales 2. Obtención de créditos de instituciones financieras

COPIA DE INTERNET

Tipo de fuente de financiamiento	Descripción	Ejemplos
Asociación público-privada	Es una colaboración entre el sector público y privado para la financiación, construcción y operación de proyectos que beneficien al público.	1. Construcción de infraestructura y equipamientos
Ingresos fiscales	Son los recursos que los gobiernos obtienen a través de la recaudación de impuestos, derechos y otros tributos. Estos ingresos son fundamentales para financiar servicios públicos y proyectos de infraestructura.	1. Impuesto predial 2. Derechos por la prestación de servicios como la emisión de licencias y permisos de construcción

Fuente: Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable del AMG, 2024. Elaboración propia, 2025.

X. EVALUACIÓN Y MONITOREO

Este capítulo establece el sistema para dar seguimiento al avance, desempeño e impacto de las estrategias y líneas de acción. Este, define los criterios, métricas y fuentes de información que permitirán medir de manera objetiva, en periodos establecidos, el cumplimiento de los objetivos planteados, para facilitar la toma de decisiones. Asimismo, establece los mecanismos para el reporte de datos, así como las responsabilidades institucionales involucradas en el seguimiento. Además, asegura la transparencia en la ejecución, permite ajustar las acciones cuando sea necesario y garantiza la mejora continua del sistema.

Sistema de Indicadores de Desempeño (SID)

El presente apartado incorpora el Sistema de Indicadores de Desempeño, mediante el cual se dará seguimiento y evaluación a los avances del PIMSSVEN. A continuación, se presentan las tablas que integran dichos indicadores, organizados por eje estratégico, a fin de facilitar su consulta, monitoreo y alineación con los objetivos y estrategias de este instrumento de planeación (ver Tablas 94 a-d; 95 a-c; 96 a-d).

Indicadores de desempeño del Eje 1: Movilidad activa y desarrollo territorial

Tabla 94a. Indicadores del Eje estratégico 1: Movilidad activa y desarrollo territorial.

No	Indicador	Descripción	Método de Cálculo	Unidad de medida	Frecuencia medición	Línea base	Meta 2042	Fuente
1	Cobertura de infraestructura peatonal	Mide la proporción de las calles que cuentan con infraestructura peatonal formal (banquetas)	Km totales de vialidades urbanas y rurales /Km de infraestructura peatonal existente×100	Porcentaje	Decenio	41.60	65	Censo de Población y Vivienda INEGI
2	Km de banquetas accesibles construidas o rehabilitadas	Kilómetros de banquetas construidas o rehabilitadas con criterios de accesibilidad universal.	Suma anual de kilómetros construidos o rehabilitados que cumplen norma.	Kilómetros	Anual	0	150	Secretaría de Infraestructura/ Ayuntamientos

COPIA DE INTERNET

No	Indicador	Descripción	Método de Cálculo	Unidad de medida	Frecuencia medición	Línea base	Meta 2042	Fuente
3	Proyectos de pacificación del tránsito y de entornos urbanos	Número de proyectos ejecutados que incorporan medidas de calmado de tráfico y mejora del entorno peatonal.	Conteo	Número de proyectos	Anual	0	40	Secretaría de Infraestructura/ Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes
4	Construcción de corredores multimodales	Kilómetros de corredores que integran transporte público, bici y peatón.	Km construidos cada año con criterios multimodales.	Kilómetros	Anual	0	35	Secretaría de Infraestructura/ Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes

Fuente: Elaboración propia, 2025.

Tabla 94b. Indicadores del Eje estratégico 1: Movilidad activa y desarrollo territorial.

No	Indicador	Descripción	Método de Cálculo	Unidad de medida	Frecuencia medición	Línea base	Meta 2042	Fuente
5	Cruces peatonales seguros implementados	Número de cruces intervenidos con medidas de seguridad vial (señalización, refugios, reductores, iluminación, accesibilidad).	Conteo de cruces intervenidos.	Número de cruces	Anual	0	150	Secretaría de Infraestructura/ Ayuntamientos
6	Infraestructura ciclista construida o rehabilitada	Longitud total de ciclovías, ciclocarriles y senderos seguros construidos o rehabilitados.	Km totales registrados en inventario.	Kilómetros	Anual	0	200	Secretaría de Infraestructura/ Ayuntamientos
7	Planeación de la Movilidad Activa	Número de instrumentos de planeación elaborados (planes, programas y manuales).	Conteo de instrumentos realizados	Número de instrumentos	Anual	0	22	IPLANAY/IMPLANES
8	Plataforma de Monitoreo de Avances de Movilidad y Seguridad Vial	Implementación y actualización de una plataforma estatal para dar seguimiento a metas e indicadores.	Grado de avance del sistema.	Porcentaje de cumplimiento	Anual	0	100	Secretaría de Movilidad / IPLANAY
9	Reglamentación municipal actualizada	Municipios que han actualizado sus reglamentos de movilidad, tránsito y desarrollo urbano.	Municipios con reglamento actualizado/20×100	Porcentaje	Anual	20	100	Congreso Estatal/Municipios

Fuente: Elaboración propia, 2025.

Tabla 94c. Indicadores del Eje estratégico 1: Movilidad activa y desarrollo territorial.

No	Indicador	Descripción	Método de Cálculo	Unidad de medida	Frecuencia medición	Línea base	Meta 2042	Fuente
10	Aumento de viajes a pie y en bicicleta	Mide el incremento en los viajes realizados mediante modos activos. (Viajes diarios)	Viajes activos 2042 - Viajes activos base/Viajes activos base ×100	Porcentaje	Quinquenal	17	25	EOD estatal / EODs municipales
11	Conservación de la red estatal de caminos	Kilómetros de caminos rehabilitados para tenerlos en buen estado	Suma anual de kilómetros construidos o rehabilitados que cumplen norma.	Kilómetros	Anual	0	700	Secretaría de Infraestructura / Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes
12	Programa de señalización vial implementado	Kilómetros de caminos equipados con señalización vertical y horizontal conforme a la norma	Suma anual de kilómetros equipados	Kilómetros	Anual	0	700	Secretaría de Infraestructura / Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes
13	Proyectos carreteros homologados por norma	Mide qué proporción de proyectos carreteros cumplieron con normas de seguridad vial y diseño geométrico.	Proyectos homologados /Proyectos totales ×100	Porcentaje	Anual	0	100	Secretaría de Infraestructura / Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes
14	Mujeres, niñas y niños capacitados para uso seguro de bicicleta	Número de mujeres, niñas y niños que participan en capacitaciones de ciclismo seguro.	Conteo anual de participantes.	Personas	Anual	0	20,000	Secretaría de Movilidad

Fuente: Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

Tabla 94d. Indicadores del Eje estratégico 1: Movilidad activa y desarrollo territorial.

No	Indicador	Descripción	Método de Cálculo	Unidad de medida	Frecuencia medición	Línea base	Meta 2042	Fuente
15	Jornadas y eventos de promoción de la bicicleta realizadas	Número de eventos desarrollados para promover el uso de la bicicleta.	Conteo	Número de eventos	Anual	0	200	Secretaría de Movilidad
16	Reducción de tiempos de viaje	Variación en el tiempo promedio de viaje en corredores prioritarios.	Tiempo base / Tiempo base - Tiempo actual×100	Porcentaje de reducción	Quinquenal	0	15	EOD estatal / EODs municipales
17	Número de instituciones con programas de movilidad laboral	Número de dependencias y empresas que cuentan con un plan de movilidad interna.	Conteo	Instituciones	Anual	0	50	Secretaría de Movilidad / IPLANAY
18	Adecuación de edificios públicos para la accesibilidad universal	Proporción de edificios públicos que cumplen criterios de accesibilidad universal.	Edificios accesibles/Total de edificios×100	Porcentaje	Anual	0	100	Secretaría de Infraestructura
19	Colocación de bicipuertos	Número de bicipuertos instalados en espacios públicos y edificios gubernamentales.	Conteo	Número de bicipuertos	Anual	0	300	Secretaría de Infraestructura / Secretaría de Movilidad

Fuente: Elaboración propia, 2025.

Indicadores de desempeño del Eje 2: Transporte público y especializado

Tabla 95a. Indicadores del Eje estratégico 2: Transporte público y especializado.

No	Indicador	Descripción	Método de Cálculo	Unidad de medida	Frecuencia medición	Línea base	Meta 2042	Fuente
1	Instrumentos normativos del transporte público	Mide el avance en la actualización y realización de leyes, reglamentos y lineamientos relacionados con el transporte.	(Número de instrumentos actualizados ÷ Total de instrumentos identificados) × 100	Porcentaje	Anual	0	100	Secretaría de Movilidad
2	Tiempo promedio de respuesta del sistema de quejas ciudadanas	Evalúa la eficiencia en la atención de quejas del transporte.	Suma de tiempos de atención de cada queja ÷ Total de quejas atendidas	Horas	Anual	0	24	Secretaría de Movilidad
3	Porcentaje de sistemas de monitoreo modernizados	Mide la digitalización de la operación del transporte (GPS, tableros, sensores).	(Sistemas modernizados ÷ Total de sistemas requeridos) × 100	Porcentaje	Anual	0	100	Secretaría de Movilidad
4	Porcentaje de flota de transporte público modernizada	Mide el avance en sustitución de vehículos por unidades accesibles, limpias o cero emisiones.	(Unidades modernizadas ÷ Total de unidades en operación) × 100	Porcentaje	Anual	0	70	Secretaría de Movilidad
5	Porcentaje de rutas reorganizadas bajo un modelo integrado	Mide el avance en el paso de operación individualizada a operación por flota, troncal–alimentadora y controlada.	(Rutas reorganizadas ÷ Total de rutas) × 100	Porcentaje	Anual	0	70	Secretaría de Movilidad

Fuente: Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

Tabla 95b. Indicadores del Eje estratégico 2: Transporte público y especializado.

No	Indicador	Descripción	Método de Cálculo	Unidad de medida	Frecuencia medición	Línea base	Meta 2042	Fuente
6	Participación de mujeres operadoras en el transporte público	Mide la incorporación de mujeres a la operación de transporte para reducir su masculinización.	(Mujeres operadoras ÷ Total de operadores) × 100	Porcentaje	Anual	0	25	Secretaría de Movilidad
7	Porcentaje de unidades con tecnología de información al pasajero	Mide unidades con información en tiempo real.	(Unidades y paraderos con sistemas informativos ÷ Total de unidades y paraderos) × 100	Porcentaje	Anual	0	70	Secretaría de Movilidad
8	Número de nodos de transferencia multimodales construidos o modernizados	Evalúa la infraestructura que permite conexiones entre modos de transporte.	Conteo anual de nodos concluidos y operando	Número de nodos	Anual	0	80	Secretaría de Infraestructura / Secretaría de Movilidad
9	Porcentaje de paraderos rehabilitados con accesibilidad universal	Mide el avance en paraderos seguros, cómodos y accesibles.	(Paraderos rehabilitados ÷ Total de paraderos prioritarios) × 100	Porcentaje	Anual	0	50	Secretaría de Infraestructura / Secretaría de Movilidad / Ayuntamientos
10	Estaciones y nodos con conectividad WiFi	Mide la digitalización y accesibilidad tecnológica del transporte.	(Nodos con Wifi ÷ Total de nodos) × 100	Porcentaje	Anual	0	50	Secretaría de Infraestructura / Secretaría de Movilidad / Ayuntamientos

Fuente: Elaboración propia, 2025.

Tabla 95c. Indicadores del Eje estratégico 2: Transporte público y especializado.

No	Indicador	Descripción	Método de Cálculo	Unidad de medida	Frecuencia medición	Línea base	Meta 2042	Fuente
11	Corredores seguros implementados	Mide intervenciones urbanas en los contextos urbanos de los paraderos de transporte público	Conteo anual de intervenciones	Número de interven-ciones	Anual	0	50	Secretaría de Infraestructura / Secretaría de Movilidad / Ayuntamientos
12	Porcentaje de concesionarios incorporados en esquemas empresariales o cooperativos	Mide el avance en formalización y organización empresarial.	(Concesionarios incorporados ÷ Total de concesionarios) × 100	Porcentaje	Anual	0	70	Secretaría de Movilidad
13	Número de operadores capacitados y certificados	Mide profesionalización en seguridad, derechos humanos y perspectiva de género.	Conteo anual de certificados vigentes	Número de certificados	Anual	220	500	Secretaría de Movilidad
14	Porcentaje de corredores estatales de carga definidos y normados	Mide el avance en ordenamiento del autotransporte de carga.	(Corredores definidos y publicados ÷ Total de corredores identificados) × 100	Porcentaje	Anual	0	100	Secretaría de Movilidad
15	Implementación del sistema estatal de información logística	Mide el grado de disponibilidad de datos de flujos de carga y operación logística.	(Número de indicadores logísticos operativos ÷ Indicadores planeados) × 100	Porcentaje	Anual	0	100	Secretaría de Movilidad

Fuente: Elaboración propia, 2025.

Indicadores de desempeño del Eje 3: Seguridad vial

Tabla 96a. Indicadores del Eje estratégico 3: Seguridad vial.

No	Indicador	Descripción	Método de Cálculo	Unidad de medida	Frecuencia medición	Línea base	Meta 2042	Fuente
1	Auditorías viales urbanas realizadas	Cantidad anual de auditorías realizadas bajo enfoque Visión Cero para identificar puntos de alta siniestralidad.	Conteo	Número de auditorías	Anual	5	85	Secretaría de Movilidad
2	Intervenciones de reducción de velocidad instaladas	Refleja el esfuerzo institucional por identificar puntos de alta siniestralidad mediante auditorías bajo el enfoque Visión Cero, para priorizar intervenciones seguras.	Conteo	Número de interven-ciones	Anual	0	120	Secretaría de Infraestructura / Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes
3	Cruces seguros para ciclistas instalados	Mide la expansión de infraestructura especializada que reduce riesgos para personas ciclistas mediante	Conteo	Número de cruces	Anual	0	80	Secretaría de Movilidad / Ayuntamientos

COPIA DE INTERNET

No	Indicador	Descripción	Método de Cálculo	Unidad de medida	Frecuencia medición	Línea base	Meta 2042	Fuente
		señalización, semaforización y pintura de alta visibilidad.						
4	Sistemas de control de velocidad operando	Refleja el fortalecimiento de la fiscalización vial a través de radares y equipos de control de velocidad que ayudan a disminuir siniestros por exceso de velocidad.	Conteo	Número de equipos activos	Anual	0	30	Secretaría de Infraestructura / Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes

Fuente: Elaboración propia, 2025.

Tabla 96b. Indicadores del Eje estratégico 3: Seguridad vial.

No	Indicador	Descripción	Método de Cálculo	Unidad de medida	Frecuencia medición	Línea base	Meta 2042	Fuente
5	Municipios con Plan de Seguridad Vial incorporado en PIMUS	Indica el grado de institucionalización de la seguridad vial en la planeación municipal, integrando metas, acciones y diagnósticos formales.	Conteo	Número de municipios	Anual	0	20	Secretaría de Movilidad / IPLANAY
6	Protocolos de alcoholemia actualizados y aplicados	Evalúa la implementación de procedimientos actualizados y estandarizados para prevenir la conducción bajo efectos del alcohol en los municipios.	Conteo	Número de actualiza-ciones	Trianual	0	6	Secretaría de Movilidad
7	Plataforma estatal de registro de siniestros implementada y operativa	Mide la existencia y funcionamiento de un sistema único e interoperable para registrar, sistematizar y analizar datos de siniestros viales en todo el estado.	Conteo	% de avance o estado (0 = no operativa, 1 = operativa)	Anual	0	1	Secretaría de Movilidad
8	Operativos de alcoholemia reforzados en vías estatales	Indica el esfuerzo en fiscalización para prevenir conducción bajo influencia del alcohol mediante operativos constantes y estratégicamente ubicados.	Conteo	Número de operativos	Anual	0	200	Secretaría de Movilidad
9	Campañas de educación vial implementadas	Mide el número de campañas orientadas a informar, sensibilizar y modificar comportamientos de riesgo entre todas las personas usuarias de la vía.	Conteo	Número de campañas anuales	Anual	0	40	Secretaría de Movilidad

Fuente: Elaboración propia, 2025.

COPIA DE INTERNET

Tabla 96c. Indicadores del Eje estratégico 3: Seguridad vial.

No	Indicador	Descripción	Método de Cálculo	Unidad de medida	Frecuencia medición	Línea base	Meta 2042	Fuente
10	Escuelas que integran contenidos de seguridad vial	Evalúa la incorporación formal de contenidos educativos de seguridad vial en planteles escolares de todos los niveles, promoviendo una cultura vial desde edades tempranas.	(Escuelas con contenidos / Total de escuelas) × 100	Porcentaje	Anual	0	80	Secretaría de Movilidad / Secretaría de Educación Pública del Estado de Nayarit
11	Campañas específicas para motociclistas implementadas	Indica el esfuerzo destinado a atender el creciente riesgo asociado al uso de motocicletas mediante campañas especializadas sobre casco, visibilidad y conducción segura.	Conteo	Número de campañas para motociclistas	Anual	0	40	Secretaría de Movilidad
12	Reducción de siniestros viales	Mide la reducción progresiva del número total de siniestros viales registrados en el estado, reflejando la efectividad de las intervenciones de infraestructura, control de velocidad y educación vial.	Siniestros del año anterior – Siniestros del año actual	Porcentaje de reducción	Anual	0	35	Secretaría de Movilidad
13	Mortalidad siniestralidad vial	Mide el avance en la disminución de muertes derivadas de siniestros viales, reflejando la efectividad de la estrategia integral de infraestructura segura, fiscalización, educación y atención post-siniestro.	Tasa de mortalidad por siniestros viales = Número de muertes por siniestros viales /Población total×100,000	Defuncio-nes por cada 100,000 habitantes	Anual	27	12	Secretaría de Movilidad

Fuente: Elaboración propia, 2025.

XI. CONCLUSIÓN

El PROGRAMA INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE NAYARIT 2024-2027, CON VISIÓN ESTRATÉGICA DE LARGO PLAZO, constituye un cambio estructural en la forma de planear, gestionar y evaluar la movilidad en la entidad. Este instrumento establece una visión centrada en las personas, reconoce la movilidad como un derecho y concibe la seguridad vial como una responsabilidad compartida.

En este marco, la movilidad activa y el desarrollo urbano se consolidan como ejes estratégicos para mejorar la accesibilidad, la equidad y la calidad del espacio público. Las acciones orientadas al fortalecimiento de la infraestructura peatonal y ciclista, la accesibilidad universal, la pacificación del tránsito y la integración de la movilidad en los instrumentos de ordenamiento territorial buscan incidir directamente en la reducción de distancias y tiempos de traslado, el incremento de viajes no motorizados y la mejora de entornos urbanos y rurales.

El transporte público y especializado se posiciona como la columna vertebral de un sistema de movilidad sostenible. Las estrategias para su modernización, integración multimodal, profesionalización y descarbonización del sector, se articulan con indicadores de cobertura, calidad del servicio, tiempos de viaje y satisfacción de las personas usuarias, con metas orientadas a incrementar su participación modal y reducir la dependencia del transporte individual motorizado. De manera complementaria, el eje estratégico de seguridad vial prioriza la prevención de siniestros, la gestión de la velocidad, la homologación normativa y la atención integral a víctimas, con metas progresivas orientadas a disminuir de manera sostenida la frecuencia, severidad y consecuencias humanas de los hechos de tránsito.

COPIA DE INTERNET

Asimismo, el programa incorpora un sistema de seguimiento, evaluación y monitoreo basado en indicadores, líneas base y metas verificables, que permitirán evaluar periódicamente los avances, fortalecer la toma de decisiones basada en evidencia y garantizar la transparencia y la rendición de cuentas. Además, reconoce que el cumplimiento de sus objetivos requiere del fortalecimiento de las capacidades institucionales, la coordinación entre los tres órdenes de gobierno y de la participación de la sociedad.

En conjunto, el PIMSSVEN sienta las bases para una transformación profunda, progresiva y duradera de la movilidad y la seguridad vial en Nayarit. La aplicación de este instrumento hasta 2042 compromete al Estado a avanzar hacia un modelo más humano, seguro, accesible y sostenible, en el que los indicadores y metas no sólo permitirán medir resultados, sino que orientan de manera permanente las políticas públicas hacia la protección de la vida y el bienestar de todas las personas.

Dr. Miguel Ángel Navarro Quintero
Gobernador Constitucional del Estado de Nayarit

XII. BIBLIOGRAFÍA

1. ASA, 2025. Estadística operacional de los aeropuertos de la Red ASA. México. Disponible en: Vínculo de referencia

2. ARTF, 2025. Datos abiertos de la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario. México. Disponible en: Vínculo de referencia

3. BID & Cal y Mayor, 2024. Análisis Integral de la Movilidad orientada al Transporte Público Colectivo Urbano en Nayarit. Secretaría de Movilidad del Estado de Nayarit. Disponible en físico.

4. CONAPO, 2025. Indicadores demográficos de la República Mexicana. Disponible en: Vínculo de referencia

5. Coq-Huelva, D., & Asián-Chaves, R. (2019). Urban sprawl and sustainable urban policies: A review of the cases of Lima, Mexico City and Santiago de Chile. Sustainability, 11(29), 5835. Disponible en: Vínculo de referencia

6. Flórez Trujillo, D. F., Valencia, A., & Avendaño Uribe, B. (2023). Informal settlement fires in Colombia. Fire Technology, 23(14). Disponible en: Vínculo de referencia.

7. Gobierno Federal de México, 1917. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (última reforma 2025. Diario Oficial de la Federación. Disponible en: Vínculo de referencia

8. Gobierno Federal de México, 1988. Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente (última reforma 2025). Diario Oficial de la Federación. Disponible en: Vínculo de referencia

9. Gobierno Federal de México, 2012. Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (última reforma 2024). Diario Oficial de la Federación. Disponible en: Vínculo de referencia

COPIA DE INTERNET

10. Gobierno Federal de México, 2016. Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (última reforma 2024). Diario Oficial de la Federación. Disponible en: Vínculo de referencia

11. Gobierno Federal de México, 2022. Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (última reforma 2023). Diario Oficial de la Federación. Disponible en: Vínculo de referencia

12. Gobierno Federal de México, 2022. Norma Oficial Mexicana 034-SCT2/SEDATU-2022, Señalización y dispositivos viales para calles y carreteras. Diario Oficial de la Federación. Disponible en: Vínculo de referencia

13. Gobierno Federal de México, 2022. Política Nacional de Transporte Público Colectivo Urbano. México. Disponible en: Vínculo de referencia

14. Gobierno Federal de México, 2023. Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042. México. Disponible en: Vínculo de referencia

15. Gobierno Federal de México, 2023. Norma Oficial Mexicana 004-SEDATU-2023, Estructura y diseño para vías urbanas. Diario Oficial de la Federación. Disponible en: Vínculo de referencia

16. Gobierno Federal de México, 2025. Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030. Diario Oficial de la Federación. Disponible en: Vínculo de referencia

17. Gobierno Federal de México, 2025. Programa Sectorial de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2025–2030. Diario Oficial de la Federación. Disponible en: Vínculo de referencia

18. Gobierno Federal de México, 2025. Sistema de Información Cultural en México. Diario Oficial de la Federación. Disponible en: Vínculo de referencia

19. Gobierno del Estado de Jalisco, 2024. Plan Integral de Movilidad del Área Metropolitana de Guadalajara. México. Disponible en: Vínculo de referencia

20. Gobierno del Estado de Nayarit, 1918. Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nayarit (última reforma 2025). Periódico Oficial del Estado de Nayarit. Disponible en: Vínculo de referencia

21. Gobierno del Estado de Nayarit, 2001. Ley Estatal de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente del Estado de Nayarit (última reforma 2021). Periódico Oficial del Estado de Nayarit. Disponible en: Vínculo de referencia

22. Gobierno del Estado de Nayarit, 2019. Ley de Asentamientos Humanos Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano Para el Estado de Nayarit (última reforma 2024). Periódico Oficial del Estado de Nayarit. Disponible en: Vínculo de referencia

23. Gobierno del Estado de Nayarit, 2019. Ley de Planeación del Estado de Nayarit (última reforma 2024). Periódico Oficial del Estado de Nayarit. Disponible en: Vínculo de referencia

COPIA DE INTERNET

24. Gobierno del Estado de Nayarit, 2020. Ley de Movilidad del Estado de Nayarit (última reforma 2024). Periódico Oficial del Estado de Nayarit. Disponible en: Vínculo de referencia

25. Gobierno del Estado de Nayarit, 2020. Reglamento de la Ley de Movilidad del Estado de Nayarit (última reforma 2024). Periódico Oficial del Estado de Nayarit. Disponible en: Vínculo de referencia

26. Gobierno del Estado de Nayarit, 2020. Plan Estatal de Desarrollo 2021-2027. Periódico Oficial del Estado de Nayarit. Disponible en: Vínculo de referencia

27. Gobierno del Estado de Nayarit, 2020. Programa Sectorial de Desarrollo Urbano y Movilidad Incluyente 2021-2027. Periódico Oficial del Estado de Nayarit. Disponible en: Vínculo de referencia

28. Gobierno del Estado de Nayarit, 2021. Presencia del servicio de taxi. Secretaría de Movilidad del Estado de Nayarit. Disponible en físico.

29. Gobierno del Estado de Nayarit, 2021. Transporte público suburbano e intermunicipal. Secretaría de Movilidad del Estado de Nayarit. Disponible en físico.

30. Gobierno del Estado de Nayarit, 2022. Reglamento de la Ley de Movilidad del Estado de Nayarit. Periódico Oficial del Estado de Nayarit. Disponible en: Vínculo de referencia

31. Gobierno del Estado de Nayarit, 2023. Reglamento Interior de la Secretaría de Movilidad. Periódico Oficial del Estado de Nayarit. Disponible en: Vínculo de referencia

32. Gobierno del Estado de Nayarit, 2023. Percepciones sociales de calidad y seguridad del Transporte Público. Secretaría de Movilidad del Estado de Nayarit. Disponible en físico.

33. Gobierno del Estado de Nayarit, 2024. Programa Estatal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano de Nayarit. Periódico Oficial del Estado de Nayarit. Disponible en: Vínculo de referencia

34. Gobierno del Estado de Nayarit, 2025. Equipamiento de Servicios de Salud de Nayarit. Disponible en: Vínculo de referencia

35. Gobierno del Estado de Nayarit, 2025. Plataforma Muévete-Transporte Público de la Secretaría de Movilidad del Estado de Nayarit. Disponible en: Vínculo de referencia

36. Gobierno del Estado de Nayarit, 2025. Rutas aéreas en operación y por operar del aeropuerto Riviera Nayarit. Secretaría de Turismo del Estado de Nayarit. Disponible en físico.

37. Herrera, E., (2025). La Movilidad en México, ¿Cuánto gastamos para transportarnos? Disponible en: Vínculo de referencia

38. INEGI, 2018. Bases de Mortalidad. México. Disponible en: Vínculo de referencia

COPIA DE INTERNET

39. INEGI, 2020. Cuéntame de México. Rural y urbana. Disponible en: Vínculo de referencia

40. INEGI, 2020. Censo de Población y Vivienda 2020. México. Disponible en: Vínculo de referencia

41. INEGI, 2023. Accidentes de tránsito. México. Disponible en: Vínculo de referencia

42. INEGI, 2024. Censo Económico. México. Disponible en: Vínculo de referencia

43. INEGI, 2024. Red Nacional de Caminos. México. Disponible en: Vínculo de referencia

44. INEGI, 2025. Histórico de Censos de Población y Vivienda, Conteos y Encuestas Intercensales. México. Disponible en: Vínculo de referencia.

45. INEGI, 2025. Aeropuertos y aeródromos por municipio. México. Disponible en: Vínculo de referencia

46. INEGI, 2025. Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo. México. Disponible en: Vínculo de referencia

47. INEGI, 2025. Matrícula escolar por entidad educativa según el nivel educativo. México. Disponible en: Vínculo de referencia

48. INEGI, 2025. Vehículos de motor registrados en circulación. México. Disponible en: Vínculo de referencia

49. IPLANAY, 2024. Plataforma CityCount en Nayarit. México. Disponible en: Vínculo de referencia

50. IPLANAY, 2024. Plataforma CityFlow en Nayarit. México. Disponible en: Vínculo de referencia

51. ITDP, 2018. Hacia una estrategia nacional integral de movilidad urbana: Movilidad Urbana Sustentable, México. Disponible en: Vínculo de referencia

52. OMS, 2021. Plan Mundial para el Decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030. Disponible en: Vínculo de referencia

53. ONU, 2015. Objetivos del Desarrollo Sostenible 2030. Disponible en: Vínculo de referencia

54. SICT, 2025. Red Nacional de Caminos. México. Disponible en: Vínculo de referencia

55. SICT Nayarit & MIT, 2023. Estadística de Siniestros de Tránsito en la Red Federal dentro del Estado de Nayarit. México. Disponible en: Vínculo de referencia

56. SEDATU, 2024. La Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano consolida acciones para garantizar el derecho a la movilidad en México, a cuatro años de la reforma constitucional, México. Disponible en: Vínculo de referencia

COPIA DE INTERNET

57. STCONAPRA, 2023. Seguridad Vial 2023. México. Disponible en: Vínculo de referencia

Dado en Casa de Gobierno, residencia Oficial del Poder Ejecutivo, en Tepic su Capital, a los dieciocho días del mes de agosto del año dos mil veintiséis.

DR. MIGUEL ÁNGEL NAVARRO QUINTERO, GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO.- *Rubrica.*- **DRA. EN D. ROCÍO ESTHER GONZÁLEZ GARCÍA,** SECRETARIA GENERAL DE GOBIERNO.- *Rubrica.*- **LIC. SISTIEL KARIME BUHAYA LORA,** SECRETARIA DE MOVILIDAD.- *Rubrica.*

COPIA DE INTERNET