



OFICIO No.: REG/REGA/176/2023  
ASUNTO: Solicitud de Tema para Sesión.



**L.E.O. ERIKA MARIBEL LOPEZ GUTIERREZ**  
**SECRETARIA DEL H. AYUNTAMIENTO.**  
**P R E S E N T E.**

Sírvase el presente para enviar un cordial saludo, así mismo solicito a usted se sirva enlistar como punto del Orden del Día en la próxima Sesión Ordinaria y/o Extraordinaria de Ayuntamiento, el asunto denominado:

- ✓ Análisis y/o en su caso aprobación del Dictamen N° 001, emitido por Comisiones Unidas: Comisión de Desarrollo Urbano, Ordenamiento Territorial, Ecología y Medio Ambiente y Comisión de Seguridad Pública, Tránsito, Protección Civil y Fiscalización del Ayuntamiento de Silao de la Victoria, Guanajuato; respecto a la Aprobación del "Programa de Movilidad 2021-2024", y en su caso publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado, dado que ya cuenta con el informe técnico de alineación que emite el INPLANEG.

Lo anterior con fundamento en el contenido de los ordinales 35, 94 fracción IV y 98 del Reglamento Interior del H. Ayuntamiento del Municipio de Silao de la Victoria, Guanajuato.

Sin otro particular que atender me despido, quedo de Usted.

**ATENTAMENTE**  
**"SILAO EVOLUCIONA"**

Silao de la Victoria, Gto., septiembre 1° del 2023

**LIC. RUTH ELIZABETH GRANADOS ARVIZU**  
Regidora Presidenta de la Comisión de Desarrollo Urbano, Ordenamiento Territorial, Ecología y Medio Ambiente  
H. Ayuntamiento 2021-2024



**SECRETARÍA DEL H. AYUNTAMIENTO**

01 SEP 2023

**RECIBIDO**

Méjico, Ocampo No. 1 Zona Centro  
C.P. 36100 Silao de la Victoria, Gto  
Tel. 01 (472) 722.01.10

REGA\*nvg

Datos Generales					
Asunto	Primera Sesión Extraordinaria de Comisiones Unidas: Desarrollo Urbano, Ordenamiento Territorial, Ecología y Medio Ambiente y Seguridad Pública, Tránsito, Protección Civil y Fiscalización				
Fecha	18 de agosto del 2023	Hora de inicio	09:20 horas	Hora de término	09:35 horas
Lugar	Sala de Cabildos, "Benito Juárez", con Domicilio en Calle Melchor Ocampo #1, Zona Centro, Silao de la Victoria, Guanajuato.		Levanta el acta Secretario: Regidor C. Marcelino Rayas Meza		

**Uso de la Voz**

**Lista de presentes, declaración de quórum y lectura del orden del día, aprobación y en su caso modificación.**

En uso de la voz, la Regidora L.N. Ruth Elizabeth Granados Arvizu, en su calidad de Presidenta de la Comisión de Desarrollo Urbano, Ordenamiento Territorial, Ecología y Medio Ambiente, declara que previa convocatoria a los integrantes, se permite dar la bienvenida a la Primera Sesión Extraordinaria de Comisiones Unidas: Desarrollo Urbano, Ordenamiento Territorial, Ecología y Medio Ambiente y Comisión de Seguridad Pública, Tránsito, Protección Civil y Fiscalización del Honorable Ayuntamiento 2021- 2024 de Silao de la Victoria, Guanajuato. Acto seguido cede la palabra al Regidor C. Marcelino Rayas Meza, para que funja como Secretario, por esta ocasión de ambas Comisiones por lo tanto le solicita realice el pase de lista y declare la existencia de quórum legal.

En uso de la voz la Regidor C. Marcelino Rayas Meza en cumplimiento al artículo 85 del Reglamento interior del Ayuntamiento del Municipio de Silao de la Victoria, Guanajuato, procede a realizar el pase de lista, encontrándose presentes los siguientes ediles:

**Comisión de Desarrollo Urbano, Ordenamiento Territorial, Ecología y Medio Ambiente**

Regidora Ruth Elizabeth Granados Arvizu – Presente  
 Regidor Juan Arturo Hinojosa Valdovino – Ausente  
 Regidora María Concepción González Espinosa – Presente  
 Regidor José Cruz Rangel Pérez – Presente

**Comisión de Seguridad Pública, Tránsito, Protección Civil y Fiscalización**

Regidora María de la Luz Ibarra Valdenegro – Presente  
 Regidor Juan Arturo Hinojosa Valdovino – Ausente  
 Regidor Manuel Eduardo Álvarez Lozano – Presente  
 Regidor Marcelino Rayas Meza – Presente

A continuación, el Regidor Marcelino Rayas Meza , hace constar que se encuentran presentes 3 miembros de cada Comisión, por lo que procede a declarar la existencia de quórum legal para el desarrollo de la sesión.

En uso de la voz, la Regidora L.N. Ruth Elizabeth Granados Arvizu, solicita a la Regidor,

Marcelino Rayas Meza , para que proceda a dar lectura al orden del día.

En uso de la voz el Regidor C. Marcelino Rayas Meza, de conformidad con el artículo 84 del Reglamento Interior del H. Ayuntamiento del Municipio de Silao de la Victoria, Guanajuato, procede a dar lectura al **orden del día**:

1. Lista de presentes y declaración de quórum legal.
2. Lectura y en su caso aprobación del orden del día.
3. Presentación por parte de la Arq. Tania Guadalupe Palomino Ortiz, Directora del IMPLUS, del Programa de Movilidad de Silao de la Victoria, Gto., Administración 2021- 2024.
4. Clausura de la sesión.

Continuando, en uso de la voz el Regidor Marcelino Rayas Meza pregunta a los integrantes de las Comisiones, si tienen algún comentario y/u observación al respecto, por lo que al no existir manifestación alguna, somete a aprobación el contenido del orden del día, el cual es **APROBADO POR UNANIMIDAD DE VOTOS DE LOS PRESENTES.**

En uso de la voz, la Regidora L.N. Ruth Elizabeth Granados Arvizu, dando atención al punto 3 del orden del día, solicita a la Arq. Tania Guadalupe Palomino Ortiz Directora del IMPLUS, participe con la presentación del Programa de Movilidad.

En uso de la voz, la Arq. Tania Guadalupe Palomino Ortiz Directora del IMPLUS refiere que el objetivo de la presente reunión es la aprobación al programa de movilidad, mismo que ya cuenta con dictamen emitido por IPLANEG (Instituto de Planeación Estadísticas y Geografía del Estado) y SECOM, el cual se encuentra alineado a todos los programas del Municipio y programa del gobierno Municipal.

El programa inicia con su estructura que se basa en una presentación, introducción tiene mapa de referencia con todo el sustento legal estatal, municipal y Nacional; mencionando el proceso de elaboración, así como alineado a los programas de movilidad estatal y plan de seguridad.

En el apartado del diagnóstico refiere a los estudios de campo que se hicieron, así como a foros, encuestas digitales, encuestas físicas, inventario de infraestructuras de vialidades semáforos todo ello a cargo del consultor a cargo del programa.

El apartado de líneas estratégicas son los objetivos y metas de dicho programa resumiéndose a 3 estrategias:

- 1.- Impulso a medios alternos. - adecuación, infraestructura, semáforos; etcétera.
- 2.- Movilidad Incluyente.- transporte público, banquetas y rampas.
- 3.- Fortalecer la gestión de movilidad en diferentes modalidades.- relativo a la reglamentación, como reglamento de tránsito y seguridad.

Cuenta con otro apartado en atención a la mediación a través de indicadores puntuales, por área y de manera semestral.

En uso de la voz la Regidora Lic. María de la Luz Ibarra Valdenegro pregunta en relación a participación de los foros ¿a qué te refieres en otras asociaciones? al respecto la Arq. Tania Palomino Ortiz comenta, es la participación de colegio de arquitectos, colegio de ingenieros, representantes de colonos, delegados, dependencias como COPLADEMSI y Directores de otras áreas.

AL no existir más comentarios la Presidenta de la Comisión Regidora Ruth Elizabeth Granados Arvizu somete a aprobación el Programa de Movilidad 2021- 2023 el cual es **APROBADO POR UNANIMIDAD DE VOTOS DE LOS PRESENTES.**

### PUNTOS DE ACUERDO

1. Los integrantes de la comisión aprueban por unanimidad de votos de los presentes, el Programa de Movilidad 2021-2024, exhortando a la Presidenta de la Comisión de Desarrollo Urbano Regidora Ruth Elizabeth Granados Arvizu, se sirva girar oficio a Secretaría de Ayuntamiento a fin de subir el punto al orden del día de la próxima Sesión Ordinaria y la Extraordinaria de Ayuntamiento para aprobación del pleno del ayuntamiento.

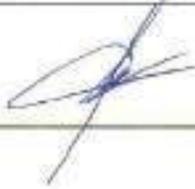
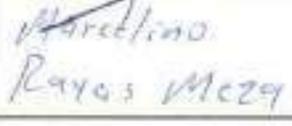
En el uso de la voz, el Regidor C. Marcelino Rayas Meza manifiesta que una vez concluidas las participaciones y agotado el orden del día se instruye al secretario de ambas comisiones para la elaboración del acta respectiva y su Dictamen Correspondiente; sin existir más asuntos a tratar se da por finalizada la sesión siendo las 9:35 nueve horas con treinta y cinco minutos del día 18 de agosto del 2023, firmando de conformidad los que en ella intervinieron

#### Comisión de Desarrollo Urbano, Ordenamiento Territorial, Ecología y Medio Ambiente

No.	Nombre	Cargo	Firma
1	Regidora L.N. Ruth Elizabeth Granados Arvizu	Presidenta de la Comisión de Desarrollo Urbano, Ordenamiento Territorial, Ecología y Medio Ambiente	
2	Regidor Lic. Juan Arturo Hinojosa Valdovino	Secretario de la Comisión de Desarrollo Urbano, Ordenamiento Territorial, Ecología y Medio Ambiente	
3	Regidor Lic. José Cruz Rangel Pérez	Vocal de la Comisión de Desarrollo Urbano, Ordenamiento Territorial, Ecología y Medio Ambiente	
4	Regidora Mará Concepción González Espinoza	Vocal de la Comisión de Desarrollo Urbano, Ordenamiento Territorial, Ecología y Medio Ambiente	



Comisión de Seguridad Pública, Tránsito, Protección Civil y Fiscalización

No.	Nombre	Cargo	Firma
1	Regidora María de la Luz Ibarra Valdenegro	Presidenta de la Comisión de Seguridad Pública, Tránsito, Protección Civil y Fiscalización	
2	Regidora Lic. Juan Arturo Hinojosa Valdovino	Secretario de la Comisión de Seguridad Pública, Tránsito, Protección Civil y Fiscalización	
3	Regidor Lic. Manuel Eduardo Álvarez Lozano	Vocal de la Comisión de Seguridad Pública, Tránsito, Protección Civil y Fiscalización	
4	Regidor Marcelino Rayas Meza	Vocal de la Comisión de Seguridad Pública, Tránsito, Protección Civil y Fiscalización	Marcelino Rayas Meza 

## DICTAMEN CUDUOTEyMAySPTPCyF/002/2023

### COMISIONES UNIDAS: DESARROLLO URBANO, ORDENAMIENTO TERRITORIAL, ECOLOGÍA Y MEDIO AMBIENTE Y SEGURIDAD PÚBLICA, TRÁNSITO, PROTECCIÓN CIVIL Y FISCALIZACIÓN

En la ciudad de Silao de la Victoria, Guanajuato, siendo las 09 nueve horas con 20 veinte minutos del día 18 de Agosto del 2023 dos mil veintitrés, se reúnen en la Sala de Cabildos, los integrantes de las Comisiones Unidas, Regidora Lic. Ruth Elizabeth Granados Arvizu, en su carácter de Presidenta de la Comisión de Desarrollo Urbano Ordenamiento Territorial, Ecología y Medio Ambiente; Lic. José Cruz Rangel Pérez vocal de la comisión, Regidora María Concepción González Espinosa vocal de la comisión, así como la Comisión Seguridad Pública, Tránsito, Protección Civil y Fiscalización, Regidora Lic. María de la Luz Ibarra Valdenegro, en su carácter de Presidenta de la Comisión; Regidor Lic. Manuel Eduardo Álvarez Lozano, Vocal de la Comisión y C.Regidor Marcelino Rayas Meza, Vocal de la Comisión, con fundamento en los artículos 76 fracc. I inciso b, 81, 83- 4 y 5 de la Ley Orgánica Municipal para el Estado de Guanajuato; 72, 75, 81 y 98 del Reglamento Interior del Ayuntamiento de Silao de la Victoria, Guanajuato; 9 del Reglamento del Instituto Municipal de Planeación Urbana de Silao de la Victoria, Guanajuato; con el fin analizar y en su caso aprobar la propuesta del Programa de Movilidad para el Municipio de Silao de la Victoria.", con base en los siguientes:

#### ANTECEDENTES

**PRIMERO.** – En fecha 05 de julio del 2022, se recibe oficio No. 1057 referencia III-02/2022, suscrito por la secretaria de Ayuntamiento en cual tiene a bien remitir circular No. 133 Exp. 5.0 acuerdo aprobado por el pleno del Congreso del Estado de Guanajuato, mediante el cual exhorta a los 46 Ayuntamientos de los Municipios del Estado, elaborar sus Programas de Movilidad, en congruencia con el Programa Estatal de Movilidad y se dé seguimiento hasta su publicación.

1

Esta hoja forma parte del Dictamen No. CUDUOTEyMAySPTPCyF/002/2023 de fecha 18 de agosto del 2023, aprobación del Programa de Movilidad para el Municipio de Silao de la Victoria.

**SEGUNDO.** - En atención al exhorto realizado por el Congreso del Estado, la comisión de Desarrollo Urbano, Ordenamiento Territorial, Ecología y Medio Ambiente del Municipio Silao de la Victoria, Guanajuato; celebra sesión ordinaria de comisión en fecha 24 de agosto del 2022, y como punto de acuerdo instruye a la Arq. Tania Guadalupe Palomino Ortiz, trabaje en la elaboración del Programa de Movilidad.

**TERCERO.** - En atención al punto de acuerdo la Arquitecta Tania Guadalupe Palomino Ortiz, Directora del Instituto Municipal de Planeación Urbana de Silao, lleva a cabo diversas mesas de trabajo con las dependencias de Transporte público, Tránsito Municipal, Seguridad Ciudadana, así como foros de participación ciudadana, con el objetivo de recabar información relevante para la elaboración del programa, así como el impacto generado ante la ciudadanía.

**CUARTO.-** En fecha 30 de mayo del 2023, la Arquitecta Tania Guadalupe Palomino Ortiz, en su calidad de Directora del Instituto de Planeación Urbana de Silao, mediante oficio número 0118/IMPLUS/2023 , ante la Presidencia de la Comisiones Unidas, solicitó apoyo para que sea sometida a consideración por el H. Ayuntamiento 2021-2024, la propuesta del Programa de Movilidad para el Municipio de Silao de la Victoria, siendo esto un requerimiento para los 46 municipios por parte del Congreso del Estado.

**QUINTO.-** En atención al punto anterior, se convocó a la Primera Sesión Extraordinaria de las Comisiones Unidas: Desarrollo Urbano, Ordenamiento Territorial, Ecología y Medio Ambiente, Seguridad Pública, Tránsito, Protección Civil y Fiscalización mediante oficio con número RG/REGA/169 /2023, firmado por la Lic. Ruth Elizabeth Granados Arvizu en su calidad de Presidente de la Comisión de Desarrollo Urbano, Ordenamiento Territorial, Ecología y Medio ambiente, con el objetivo de analizar y/o aprobar el Programa Final de Movilidad, misma que se desahogó el día viernes 18 de agosto de 2023. Se anexa acta de comisión con el numeral marcado con el numero 1 uno.

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

**PRIMERO.**- El ayuntamiento como órgano colegiado, y personalidad jurídica tienen facultades para aprobar de acuerdo con las leyes en materia municipal, reglamentos,

circulares y disposiciones administrativas de observancia general dentro de sus respectivas jurisdicciones, que organicen, regulen las materias, procedimientos, funciones y servicios públicos de su competencia de conformidad con lo establecido en el reglamentaria, en el artículo 115 II fracción de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 117 fracción I de la Constitución Política para el Estado de Guanajuato, 76 fracción I inciso b) de la Ley Orgánica Municipal para el Estado de Guanajuato.

**SEGUNDO.** - Un objetivo de la administración pública municipal 2021-2024, es la constitución de un municipio en evolución, incluyente, accesible, consolidado que permita un mejor ordenamiento e integración entre los sistemas de movilidad e infraestructura, así como promover el uso de tecnologías menos contaminantes.

Por ello la importancia de desarrollar un Programa de Movilidad que permita desarrollar una mejor movilidad en el Municipio derivado, derivado del crecimiento acelerado de la ciudad, tráfico, índices de motorización. Rediseñando políticas públicas y acciones donde cobra real importancia la movilidad urbana, garantizando uso preferencial de espacios públicos a las personas con discapacidad, peatones, usuarios de bicicletas y transporte motorizado que garantice a la ciudadanía una movilidad para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo.

**TERCERO.** - El programa de movilidad Municipal guarda congruencia con el Programa Estatal de Movilidad de conformidad con el artículo 12 de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato, atendiendo los principios rectores y bases de movilidad, que a la letra dice:

*Artículo 12.- Los municipios deberán elaborar sus programas de movilidad en total congruencia con lo establecido en el Programa Estatal de Movilidad. Dentro de los tres meses siguientes a la publicación del programa estatal o en su caso de su revisión.*

*El Ayuntamiento remitirá a la Secretaría el proyecto, para que emita la opinión respecto a la congruencia del mismo con el programa estatal de movilidad.*

*La Secretaría emitirá la opinión a que se refiere el párrafo anterior, dentro de los treinta días hábiles siguientes a la presentación del mismo; en caso de que no sea emitida la opinión correspondiente dentro del plazo señalado, se entenderá que el proyecto de programa municipal es congruente con el programa estatal.*

Bajo este tenor para dar cumplimiento a lo señalado en el numeral anterior referido este Honorable ayuntamiento cuenta con visto bueno de la Dirección General del Instituto de Planeación, Estadística y Geográfica del Estado de Guanajuato (INPLANEG), y Subsecretaría de Conectividad y Movilidad (SICOM), en lo cual manifiestan que el Programa propuesto por el Ayuntamiento de Silao de la Victoria se encuentra alineado con lo establecido en el Programa Estatal de Movilidad.

**CUARTO.** - De acuerdo con lo expuesto, la Comisión de Desarrollo Urbano, Ordenamiento Territorial, Ecología y Medio Ambiente, propone **EL PROGRAMA DE MOVILIDAD MUNICIPAL**, adscrito por la Dirección General del Instituto Municipal de Planeación Urbana de Silao (IMPLUS), de conformidad en el artículo 8 del Reglamento del Instituto Municipal de Planeación Urbana de Silao de la Victoria, Guanajuato.

## CONSIDERANDOS

**PRIMERO.** - Esta Comisión Dictaminadora está consciente de asegurar la protección y promoción de los derechos humanos es una de las obligaciones básicas de las autoridades municipales. En tal sentido las regidoras y regidores integrantes de las Comisiones están convencidos que tratándose como un derecho humano el proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular prestando atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, mujeres, niños, personas con discapacidad y personas de edad, es sumamente importante establecer un instrumento de planeación por medio del cual se establezcan metas y acciones a seguir en materia de movilidad.

**SEGUNDO.** - Esta comisión precisa en señalar que Un Plan de Movilidad Municipal es esencialmente un plan director que analiza y organiza la forma de moverse por

los diferentes medios de transporte englobando procesos y acciones orientados a conseguir el uso racional de los medios de transporte tanto particulares como públicos que genere un impacto ambiental en el Municipio.

En este sentido, debemos recordar que de conformidad con el artículo 12 de la Ley de Movilidad para el Estado de Guanajuato, los Municipios deberán elaborar sus programas de movilidad en total congruencia con lo establecido en el Programa Estatal de Movilidad.

**TERCERO.-** La Ley Orgánica Municipal para el Estado de Guanajuato confiere al Ayuntamiento la responsabilidad de tener a su cargo el otorgamiento de servicios públicos (artículo 167), entre los que destacan Transito y Vialidad (fracción XV) y Transporte Público Urbano y Suburbano en ruta fija (fracción XVI).

Asimismo, le adjudica la atribución de intervenir en la formulación y aplicación de programas de transporte público de pasajeros cuando aquellos afecten su ámbito territorial (según el inciso f) de la fracción I del artículo 76 Capítulo VII y de intervenir en los términos de las leyes de la materia, en la formulación y aplicación de los programas de transporte público de pasajeros que les corresponde (inciso d) de la Fracción III artículo 76 Capítulo VII.

A su vez, el reglamento de Transporte Público para el Municipio de Silao de la Victoria, Guanajuato señala que

*Artículo 10.- El Ayuntamiento tendrá las siguientes atribuciones:*

*XIII. Expedir programas encaminados a la protección de los usuarios del servicio público de transporte;*

*XVII. Conocer y en su caso aprobar los programas que sean sometidos a su consideración para la regularización del Servicio Público de Transporte de personas en Ruta Fija en sus dos modalidades Urbano y Suburbano.*

Por lo anteriormente expuesto y fundado, las Regidoras y Regidores integrantes de la Comisión de Desarrollo Urbano, Ordenamiento Territorial, Ecología y Medio Ambiente de la Ciudad de Silao de la Victoria, Guanajuato; presentamos los siguientes:

## ACUERDOS

En virtud de la facultad reglamentaria del H. ayuntamiento prevista en los artículos 115 fracción II párrafo segundo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 117 fracción I de la Constitución Política para el Estado de Guanajuato, 76 fracción I inciso b) de la Ley Orgánica Municipal para el Estado de Guanajuato, las comisiones cuyo nombre fue precisado en el proemio de este Dictamen, acuerdan por Unanimidad de Votos de sus Integrantes presentes a la Sesión lo siguiente:

**PRIMERO.** - Se aprueba el Programa de Movilidad para el Municipio de Silao de la Victoria, para quedar en los términos expresados en el documental que se adjunta a la presente bajo el Anexo marcado con el número 2 dos, que contiene dicho programa, para que forme parte integrantes del instrumento legal, por lo que se tienen como insertado el citado documento como si a la letra constara para evitar obvio de repeticiones inútiles.

**SEGUNDO.** - Con fundamento en lo dispuesto por el artículo 240 de la Ley Orgánica Municipal para el Estado de Guanajuato, **SE APRUEBE** que el **PROGRAMA DE MOVILIDAD**, que nos ocupa, se publique en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado.

**TERCERO.** - Se ponga a consideración el presente Dictamen al Pleno del Honorable Ayuntamiento para su aprobación; en su caso; de conformidad con el artículo 240 del Ley Orgánica Municipal para el estado de Guanajuato.

**CUARTO.-** Se instruya a la Secretaría de Ayuntamiento, para en ámbito de su competencia contenida en el artículo 128 de la Ley Orgánica Municipal para el Estado de Guanajuato, se publique el presente acuerdo en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado.

Así lo resolvieron los integrantes de las Comisiones de Desarrollo Urbano, Ordenamiento Territorial, Ecología y Medio Ambiente y Seguridad Pública, Tránsito, Protección Civil y Fiscalización, del H. Ayuntamiento Constitucional de Silao de la

Victoria, Guanajuato, dándose por terminada el día de su inicio a las 9 nueve horas con 44 cuarenta y cuatro minutos, firmando de conformidad los que en la misma intervinieron.



**REGIDORA L.N RUTH ELIZABETH GRANADOS ARVIZU**  
Presidenta de la Comisión Desarrollo Urbano, Ordenamiento Territorial,  
Ecología y Medio Ambiente



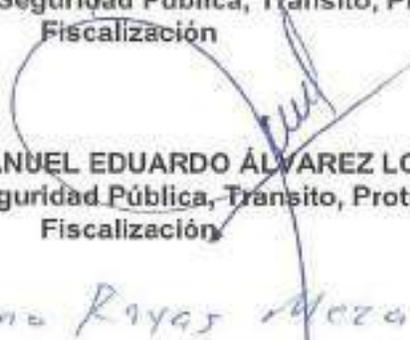
**REGIDORA C. MARIA CONCEPCIÓN GONZÁLEZ ESPINOSA**  
Vocal de la Comisión Desarrollo Urbano, Ordenamiento Territorial, Ecología y  
Medio Ambiente



**REGIDOR LIC. JOSÉ CRUZ RÁNGEL PÉREZ**  
Vocal de la Comisión Desarrollo Urbano, Ordenamiento Territorial, Ecología y  
Medio Ambiente



**REGIDORA LIC. MARÍA DE LA LUZ IBARRA VALDENEGRO**  
Presidenta de la Comisión Seguridad Pública, Tránsito, Protección Civil y  
Fiscalización



**REGIDOR LIC. MANUEL EDUARDO ÁLVAREZ LOZANO**  
Vocal de la Comisión Seguridad Pública, Tránsito, Protección Civil y  
Fiscalización



**REGIDOR C. MARCELINO RAYAS MEZA**  
Vocal de la Comisión Seguridad Pública, Tránsito, Protección Civil y  
Fiscalización



# PROGRAMA DE MOVILIDAD

Silao de la Victoria, Gto.

## ADMINISTRACIÓN 2021 - 2024





## Contenido

<b>Presentación</b>	4
<b>Introducción</b>	5
<b>Marco de referencia</b>	6
Marco Jurídico	6
Marco Nacional	6 - 7
Marco Estatal	7 - 8
Marco Municipal	8 - 9
<b>Proceso de elaboración</b>	9
Recopilación de información	9 - 10
Trabajos en campo	10 - 12
<b>Alineación con los instrumentos de planeación</b>	13
Alineación con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible	13 - 14
Alineación con el Plan Estatal de Desarrollo 2040	14 - 15
Alineación al Plan Estatal de Movilidad	15
Alineación con el Plan Municipal de Desarrollo 2040	15
Alineación con el PMDUyOET	16 - 17
Alineación con el PGM 2021-2023	17 - 18
Alineación con el Plan General de Seguridad	18
<b>Diagnóstico</b>	19
Población de estudio	19 - 21
Zonas de estudio	21
Impulso a los medios alternos de movilidad	22
Movilidad	22-27
Ciclovías	27 - 32
Transporte Público	32 - 37
Motocicletas	37 - 40
Promover la transformación hacia la movilidad incluyente, segura y sustentable	40
Seguridad integral	40 - 42
Sistemas de inclusión	42 - 47
Equidad de género	48 - 50
Fortalecimiento de la gestión de la movilidad en sus diferentes Modalidades	50
Sistema centralizado de semáforos	50 - 52
Ordenamiento del uso de la vialidad	52 - 53
Infraestructura vial	54 - 57
Normatividad Municipal en materia de movilidad	58 - 59
<b>Visión en materia de movilidad</b>	59
<b>Planteamiento Estratégico</b>	60
Línea Estratégica 1. Impulso a los medios alternos de movilidad	60 - 62
Línea Estratégica 2. Promover la transformación hacia una movilidad incluyente, segura y sustentable	63 - 65
Línea Estratégica 3. Fortalecimiento de la gestión de la movilidad en sus diferentes	65 - 66

<b>Lineamientos generales para la instrumentación, seguimiento y evaluación programa</b>	<b>66</b>
Instrumentación del Programa	66
Seguimiento del Programa	66-67
Evaluación del Programa	67



## I. Presentación

Para la Administración municipal de Silao de la Victoria 2021- 2024 uno de los temas principales es lo relativo a la movilidad urbana, entendiendo este como un derecho al desplazamiento de personas, bienes y mercancías que se realizan en el territorio municipal, a través de las diferentes formas y modalidades de transporte, debiendo ser sustentable, segura e incluyente.

A través de todos los instrumentos de planeación municipal vigentes el tema de movilidad urbana se expresa como una prioridad necesaria de atención para el municipio de Silao, esto derivado del crecimiento acelerado de la ciudad aunado a los índices de motorización, el incremento del tráfico, de esta manera es necesario implementar acciones para generar un ordenamiento territorial adecuado, así como desarrollar una mejor movilidad en el Municipio. Con relación a lo anterior, el Programa de Movilidad Municipal del Municipio de Silao de la Victoria Guanajuato que a continuación se presenta, es un instrumento de planeación que observa puntualmente los preceptos de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, así mismo asume total congruencia con el Plan Estatal de Movilidad.

Por medio de este documento se rediseñan políticas públicas y acciones en materia de movilidad donde cobra real importancia la pirámide de jerarquía de la movilidad urbana, otorgando el uso preferencial del espacio público a las personas con discapacidad, peatones, usuarios de bicicletas y transporte no motorizado. La planeación en esta materia ha sido consensuada y legitimada por la ciudadanía, a través de encuestas y un foro de participación, lo que permitirá dinamizar y fortalecer la toma de decisiones que lleva a cabo la autoridad municipal en lo referente a movilidad urbana.

Conscientes de nuestro compromiso de garantizar a la ciudadanía una movilidad para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo, nos hemos dado a la tarea de identificar los principales retos que enfrentamos, convirtiéndolos en áreas de oportunidad planteadas en el presente Programa a través de objetivos, metas, estrategias y acciones que serán la guía de las políticas públicas municipales relativas a la movilidad.

**Ing. Carlos García Villaseñor**  
Presidente Municipal de Silao de la Victoria, Guanajuato  
H. Ayuntamiento 2021-2024

## II. Introducción

El Programa de Movilidad Municipal para el municipio de Silao de la Victoria es el instrumento de planeación que establece los objetivos, metas, estrategias y acciones a seguir en materia de movilidad que deberá implementar la Administración Municipal en el periodo que le corresponde y, con ello, garantizar condiciones y derechos de desplazamiento de manera incluyente, segura y sustentable.

El presente Programa de Movilidad Municipal del Municipio de Silao de la Victoria, Guanajuato, guarda congruencia con el Programa Estatal de Movilidad fundamentado en el Artículo 12o de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios; atiende los principios rectores y las bases de la movilidad de acuerdo a los Artículos 4 y 5; y se consideran los supuestos de interés público contemplados en el Artículo 6 de dicha Ley.

El diagnóstico en materia de movilidad que se desarrolla en este documento describe la situación actual y la tendencia que muestran los principales temas o problemas críticos de movilidad, considerando líneas estratégicas alineadas apegadas al Programa Estatal de Movilidad para el cumplimiento de Alineación y congruencia.

El Programa presenta una visión en materia de movilidad a mediano plazo, que representa las particularidades deseadas en cada uno de los temas específicos abordados, y expresa de manera cualitativa una situación anhelada, atendiendo las vocaciones y potencialidades del Municipio.

Se proporcionan las características generales del contexto, incorporando indicadores cuantitativos y cualitativos que describen las áreas de oportunidad en las líneas estratégicas de medios alternos de movilidad; transformación a una movilidad incluyente, segura y sustentable; y gestión de la movilidad en sus diferentes modalidades.

El planteamiento estratégico está enfocado a la atención de las necesidades identificadas a través del foro de participación ciudadana, encuestas y estudios en la vía pública, en materia de movilidad sustentable y se materializan en las líneas estratégicas y objetivos con sus respectivos indicadores. Las metas, estrategias y líneas de acción que se han establecido dentro del Programa, pretenden ser alcanzados con base a programas presupuestales. En congruencia con lo anterior, en el presente Programa se establecen los lineamientos generales para su instrumentación, seguimiento y evaluación.



### **III. Marco de Referencia**

#### **3.1. Marco Jurídico**

##### **3.1.1 Marco Nacional**

#### **Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos**

En su Artículo 4, párrafo 16, establece que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

#### **Ley General de Movilidad y Seguridad Vial**

Tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, en materia de movilidad y seguridad vial.

#### **Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano**

En su artículo 4, fracción X, establece la accesibilidad universal y movilidad. Promover una adecuada accesibilidad universal que genere cercanía y favorezca la relación entre diferentes actividades urbanas con medidas como la flexibilidad de usos del suelo compatibles y densidades sustentables, un patrón coherente de redes viales primarias, la distribución jerarquizada de los equipamientos y una efectiva movilidad que privilegie las calles completas, el transporte público, peatonal y no motorizado. Así mismo en el título séptimo, dedicado a la movilidad, se establece que las políticas de movilidad deberán asegurar que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrecen sus Centros de Población. Además, indica que dichas políticas y programas para la movilidad serán parte del proceso de planeación de los asentamientos humanos.

#### **Ley General de Cambio Climático**

En su Artículo 34 establece que para reducir las emisiones las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, las Entidades Federativas y los Municipios, en el ámbito de su competencia, promoverán el diseño y la elaboración de políticas y acciones de mitigación asociadas a los sectores correspondientes, considerando dentro de una de sus disposiciones el diseñar e implementar sistemas de transporte público integrales y programas de movilidad sustentable en las zonas urbanas o conurbadas para disminuir los tiempos de traslado, automóviles particulares, los costos de transporte, el consumo energético, la incidencia de enfermedades respiratorias y aumentar la competitividad de la economía regional.

## **Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad**

En su Artículo 17, fracciones I, II y III, plantea la responsabilidad gubernamental de generar las condiciones adecuadas en la infraestructura básica, equipamiento o entorno urbano y los espacios públicos en términos de accesibilidad abarcando el concepto de universalidad, obligatoriedad y adaptabilidad, la existencia de señaléticas y facilidades tecnológicas y arquitectónicas, así como la adecuación progresiva de las instalaciones públicas.

## **Manual de Señalamiento Vial y Dispositivos de Seguridad 2014 SICT**

El manual establece en su capítulo 1.1 El Sistema de señalización y reconoce que el sistema vial surge para satisfacer la necesidad de comunicar ciudades y regiones o dentro del propio centro urbano. Todo usuario debe tener conocimiento del funcionamiento de dicha red para poderse desplazar sin contratiempos, con rapidez y seguridad desde origen a su destino.

Dentro de los elementos que componen el sistema vial es importante resaltar el aspecto relativo a la señalización y a los dispositivos de seguridad, ya que su participación es primordial para el usuario de las vialidades, es por ello que el conjunto de señales verticales, señales horizontales y dispositivos de seguridad complementados entre sí, tienen el objetivo de transmitir al usuario de carreteras y vialidades urbanas la información suficiente para orientarlo sobre el sitio en que se encuentra y la forma de alcanzar su destino, prevenir sobre condiciones prevaletientes en la vialidad y regular el tránsito, además de coadyuvar a su seguridad vial durante su trayecto.

Las señales y dispositivos de seguridad deben mantener consistencia en términos de diseño e instalación, de tal forma que permitan la pronta identificación del mensaje que se pretende comunicar. La información que se transmite a los usuarios debe ser clara.

### **3.1.2 Marco Estatal**

#### **Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios**

En sus Artículos 4, 5 y 6 observa los principios rectores de la movilidad, las bases de la movilidad y los supuestos de interés público y en su Artículo 8, se establece la obligación de generar un Programa Estatal de Movilidad que contenga los objetivos, metas y acciones en materia de movilidad.

#### **Ley de Planeación para el Estado de Guanajuato**

En su Artículo 4 establece que la planeación del desarrollo será instrumentada a través de los planes y programas establecidos en la Ley de Planeación, los cuales fijarán los objetivos, estrategias, metas, acciones e indicadores para el desarrollo del Estado. Ley de Inclusión para las Personas con Discapacidad en el Estado de Guanajuato.



En su Artículo 3 se establecen los principios rectores para la formulación de políticas públicas y la inclusión social de las personas con discapacidad en el estado, tales como la igualdad de oportunidades, la equidad, la accesibilidad, entre otros.

## **Código Territorial para el Estado y los Municipios de Guanajuato**

En lo referente a políticas y acciones tendientes a mejorar la calidad de vida de la población, el Artículo 5 contempla la planeación de una distribución adecuada y sustentable de los servicios públicos, la vivienda, el equipamiento urbano, las actividades productivas y la infraestructura pública, y una eficiente conectividad de las zonas para los diferentes medios de movilidad, así como la movilidad sustentable que considere la aplicación de las políticas públicas en materia de infraestructura peatonal, de accesibilidad universal, transporte público y especial, transporte privado, ciclovías, estacionamientos y vialidades para la movilidad integrada.

### **3.1.1 Marco Municipal**

#### **Reglamento del Instituto Municipal de Planeación Urbana de Silao de la Victoria, Guanajuato**

En su Artículo 8 el IMPLUS, tiene por objeto: llevar a cabo la planeación estratégica e integral del desarrollo sustentable del Municipio de Silao de la Victoria, Guanajuato, en un proceso de gestión, regulación y acuerdo entre los actores del mismo, con la finalidad de orientar sobre la utilización racional de sus recursos y la administración de acciones prioritarias para su desarrollo, que generen la mejora en los índices de desarrollo humano, con una visión regional y metropolitana, sin causar deterioro al medio ambiente y en un parámetro de mediano y largo plazo que logre un proyecto estratégico común de desarrollo.

#### **Reglamento de Tránsito, Transporte y Vialidad para el Municipio de Silao de la Victoria, Guanajuato**

En su Artículo 5 se establece que el Municipio de Silao de la Victoria, Guanajuato, coadyuvará con las autoridades estatales en materia de tránsito y transporte, en el ámbito de sus respectivas competencias, en la planeación, ordenación, regulación y control del tránsito y del servicio público del autotransporte dentro de los límites de su competencia; asimismo, promoverán e impulsarán con dichas autoridades la participación de los sectores social y privado en los programas que se establezcan para mejorar y optimizar estas actividades.

#### **Reglamento Interior del Consejo de Planeación para el Desarrollo Municipal de Silao de la Victoria, Guanajuato**

En su Artículo 10 establece que el COPLADEMSI tiene las siguientes atribuciones: Participar en el proceso de elaboración de los instrumentos de planeación municipal; fungir como órgano de consulta en los procesos de diagnóstico, planeación, seguimiento y evaluación de los instrumentos de planeación; implementar mecanismos de consulta y participación social en los procesos de planeación; vigilar el cumplimiento de las acciones.

de difusión en materia de planeación; realizar propuestas relativas al desarrollo del municipio; e impulsar la planeación municipal con la participación de los Consejos para el desarrollo municipal en congruencia con los objetivos, metas y estrategias de los instrumentos de planeación.

### 3.2. Proceso de elaboración

El presente apartado muestra el proceso de elaboración del Programa de Movilidad Municipal del Municipio de Silao de la Victoria, Guanajuato, basado en tres etapas, que integran todos los elementos, tanto técnicos y normativos, como de participación ciudadana y gobierno (Véase tabla 1).

Etapa	Recopilación de información	Trabajo en campo	Diagnóstico	Foros de participación ciudadana	Conformación del Programa Municipal de Movilidad
Información	Leyes	Aforos vehiculares	Pre-diagnóstico	Diagnóstico	Planteamiento estratégico
	Reglamentos				
	Planes	Encuestas de movilidad integral			
	Programas				
Proyectos					
Participación	Directores involucrados (mesa de trabajo)	Ciudadanía	Directores involucrados (mesa de trabajo)	H. Ayuntamiento	Directores involucrados (mesa de trabajo)
				Funcionarios	
				COPLADEMSI	
				Líderes de opinión	
Conformación	Integración de la información	Procesamiento de la información	Análisis de los resultados	Visión y planteamiento estratégico	Programa Municipal de Movilidad

Tabla 1. Proceso de elaboración del Programa de Movilidad Municipal de Silao de la Victoria, Gto.

#### 3.2.1 Recopilación de información

En esta etapa del proceso se analizaron las Leyes y Reglamentos que le dan sustento legal al Programa y la congruencia del mismo. Se realizó la reunión de inicio del proyecto, creándose la mesa de trabajo y los compromisos de suministrar información por parte de las dependencias: IMPLUS (Instituto Municipal de Planeación Urbana de Silao); Dirección de Desarrollo Urbano, Ecología y Ordenamiento Territorial, área de Proyectos; Dirección de Obras Públicas, área de Proyectos de Obra; Dirección de Movilidad y Transporte Público; y Dirección de Tránsito y Vialidad, con el objeto de armonizar los alcances y detalles del Programa de Movilidad Municipal con las dependencias y su participación en el mismo, así



como recabar la información de sus respectivos planes, programas y proyectos. Para la elaboración del presente diagnóstico, se considera como zona de estudio la mancha urbana de Silao de la Victoria, Gto, en la que se analizó la información resultado del trabajo en campo, así como la del foro de participación ciudadana, las encuestas, aforos vehiculares y peatonales, y los datos consensados con instituciones gubernamentales durante las reuniones, todo ello se complementó con la información proporcionada por organismos federales, estatales y municipales en materia de movilidad, transporte, seguridad, medio ambiente, desarrollo económico, social y urbano, estudios de investigación y fuentes oficiales, así como de la sociedad y organizaciones civiles diversas.

### 3.2.2 Trabajo en campo

En esta etapa del proceso de elaboración del Programa de Movilidad se realizaron los levantamientos de información en campo considerando: aforos en 25 cruces de la ciudad; capacidad vial, niveles de servicio y descripción de las condiciones físicas de la vialidad; análisis de velocidad del recorrido en la estructura vial primaria de la ciudad, tiempos de recorrido y demoras; inventarios de la infraestructura semafórica y programación de operación actual; reporte de estacionamiento en la vía pública; infraestructura de ciclovías; análisis de movilidad del transporte público; y estudios peatonales de origen y destino, de la operación vial, de necesidades y características de la movilidad municipal.

#### A. Aforos

Se aforaron 25 cruces de la ciudad que conforman la estructura de vértices e interconexión de la red vial primaria de la ciudad de Silao, 12 de ellos operan con semáforos. Se computó un total de 12 horas de aforo por día con la intención de tomar un muestreo general para recabar la información de la movilidad integral.

#### B. Capacidad, niveles de servicio y descripción de las condiciones físicas de la vialidad

Para conocer la capacidad vial y los niveles de servicio que prevalecen en cada cruce o tramo de vialidad, se consideraron:

1. Las condiciones establecidas por las características físicas del camino.
2. Las condiciones que dependen de la naturaleza del tránsito vehicular en cuanto a su magnitud y tipo de vehículos.

Entendiendo por capacidad vial el número máximo de vehículos que pueden circular por un camino durante un lapso de una hora; de esta forma, los niveles de servicio son una medida cualitativa del efecto de una serie de factores, entre los cuales se pueden citar: la velocidad, el tiempo de recorrido, las interrupciones al movimiento continuo del tránsito, la libertad de manejo para realizar maniobras y circular sin problemas, la comodidad y los costos de operación. Manejando seis niveles de servicio (que van de la valoración de las condiciones extremas a las más favorables) para identificar las condiciones de operación de cada camino.

### **C. Análisis de velocidad del recorrido en la estructura vial primaria de la Ciudad, tiempos y demoras**

A través del método del vehículo de prueba (vehículo flotante) se tomaron lecturas de los tiempos de recorridos, tiempos de detenciones (demoras), se obtuvo el nivel de servicio, velocidad y conflictos o incidencias de impedancia al tránsito vehicular real.

### **D. Inventarios de la infraestructura semafórica y programación de operación vial**

Para identificar las condiciones reales prevalecientes de la operación vial de cada uno de los cruces que funciona con semáforos, se recopilaron datos técnicos; por lo que se hizo un levantamiento con cinta métrica del trazo geométrico para obtener información de la capacidad de las arterias (anchos de los arroyos, banquetas y camellones, número de carriles, etc.), así como el tipo de infraestructura semafórica, sus características, modelo y marca. También se registró en formato .DWG (Auto CAD, versión 2016) el modelo de control electrónico digital con el que operan las fases de luces de los semáforos, así como el diseño, eventos, tiempos y ciclos de la programación de los mismos.

### **E. Reporte de estacionamiento en la vía pública**

Se identificaron los puntos de concentración y atracción de estacionamiento público dentro de la estructura vial primaria, las condiciones de operación, las zonas de estacionamiento oficiales que tienen señalamiento y así lo permiten, así como las zonas que con señalamientos restrictivos la autoridad lo tolera.

También usando el registro de imágenes y videos con diferencia de horarios se obtuvo un muestreo de información sobre la rotación de ocupación de espacios vehiculares en cada una de las vialidades, por cada sentido de circulación de las mismas y el índice de ocupación en estas arterias.

### **F. Infraestructura de ciclovías**

Con la identificación de la red vial primaria en la ciudad de Silao de la Victoria, Guanajuato, se encontró que en cinco de estas vialidades existen espacios de circulación para los usuarios de las bicicletas.

Se realizó un levantamiento de las condiciones de este tipo de espacios, como su ubicación, distancia de recorrido, tipo de área de rodamiento, sistema o dispositivos de protección, señalamientos de operación vial y de identificación, etc.

Para conocimiento, se clasificó con un espectro de tres tipos de ciclovías: en banqueta, en arroyo y en camellón.



## G. Análisis de movilidad del transporte público

Se realizaron recorridos a bordo de las unidades de transporte público, desde los puntos de origen hasta el destino de cada una de las rutas y viceversa, con el objetivo de trazar el derrotero de cada una de ellas, identificar las paradas señalizadas de manera oficial y las paradas en puntos no oficiales, con la finalidad de comparar con los itinerarios compartidos por la autoridad.

## H. Estudios peatonales a través de encuestas, de la operación vial y de necesidades y características de la movilidad municipal

Se aplicaron 555 encuestas para obtener información de peatones y usuarios del transporte público, a través de un cuestionario con preguntas específicas para conocer la percepción directa de quienes hacen uso de este tipo de transporte y que pueden aportar una opinión sobre las condiciones del mismo, horarios, frecuencia de paso, tiempos de recorrido, servicio y atención del conductor, medidas de seguridad, etc.; así como la percepción de la seguridad en los tramos donde realizan sus recorridos a pie para tomar el transporte.

Foro de Participación Ciudadana		
Asistencia	Mujeres	Hombres
Funcionarios de la administración 2021-2024	3	5
Comités de Participación para el Desarrollo Municipal de Silao (COPLADEMSI)	2	3
Colegios de Arquitectos	1	1
Colegio de Ingenieros	1	6
Representantes de colonias	6	0
Delegados Municipales	1	4
Polos Bajío	3	1
Otras Asociaciones	9	11
<b>Asistencia total</b>	<b>26</b>	<b>31</b>

Tabla 2. Asistencia al Foro de Participación Ciudadana

### 3.3 Alineación con los instrumentos de planeación

#### 3.3.1 Alineación con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible

El Programa de Movilidad Municipal de Silao de la Victoria, Guanajuato, se encuentra alineado con los objetivos 3, 5, 9, 11 y 13 de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de la Organización de las Naciones Unidas (ONU). (Véase tabla 3).

Objetivos y metas del Desarrollo Sostenible		Programa de Movilidad Municipal
Objetivo	Metas	Objetivo
<p><b>3 SALUD Y BIENESTAR</b></p> <p>Objetivo 3. Salud y bienestar Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades</p>	<p><b>Meta 3.6.</b> Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo</p>	<p><b>Objetivo 1.1.</b> Mejorar la infraestructura de los medios alternos de movilidad.</p> <p><b>Objetivo 2.3.</b> Mejorar la infraestructura dedicada a la circulación de vehículos en Silao.</p>
<p><b>5 IGUALDAD DE GÉNERO</b></p> <p>Objetivo 5. Igualdad de Género. Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y las niñas.</p>	<p><b>Meta 5.c.</b> Aprobar y fortalecer políticas acertadas y leyes aplicables para promover la igualdad de género y el empoderamiento de todas las mujeres y las niñas a todos los niveles.</p>	<p><b>Objetivo 2.2.</b> Incrementar el respeto y la equidad de género en el servicio de transporte público.</p>
<p><b>9 INDUSTRIA, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURA</b></p> <p>Objetivo 9. Industria, innovación e infraestructura. Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización sostenible y fomentar la innovación.</p>	<p><b>Meta 9.1.</b> Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todo.</p>	<p><b>Objetivo 2.3.</b> Mejorar la infraestructura dedicada a la circulación de vehículos en Silao.</p> <p><b>Objetivo 3.1.</b> Consolidar el ordenamiento y administración del sistema de movilidad</p>



 <p><b>Objetivo 11. Ciudades y comunidades sostenibles.</b> Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles.</p>	<p><b>Meta 11.2.</b> 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.</p>	<p><b>Objetivo 2.1.</b> Mejorar y propiciar la seguridad de los usuarios del transporte público.</p>
 <p><b>Objetivo 13. Acción por el clima.</b> Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos.</p>	<p><b>Meta 13.2.</b> Incorporar medidas relativas al cambio climático en las políticas, estrategias y planes nacionales.</p>	<p><b>Objetivo 1.2.</b> Incrementar la infraestructura dedicada al ciclista.</p> <p><b>Objetivo 1.3.</b> Mejorar el sistema de transporte público, urbano y sub urbano.</p>

Tabla 3. Alineación con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible

### 3.3.2 Alineación con el Plan Estatal de Desarrollo 2040

A su vez, a nivel estatal, el presente Programa de Movilidad Municipal de Silao de la Victoria, Guanajuato, se encuentra alineado con los objetivos 3.2.1, 3.2.2, 3.2.3 del Plan Estatal de Desarrollo Guanajuato 2040. (Véase tabla 4)

Programa Estatal de Desarrollo Guanajuato 2040		Programa de Movilidad Municipal
Objetivos	Estrategias	Objetivos
<p><b>3.2.1.</b> Lograr una administración sostenible del territorio, que impulse el desarrollo de comunidades y ciudades humanas y sostenibles.</p>	<p><b>3.2.1.6.</b> Asegurar el cumplimiento de las políticas, estrategias e instrumentos normativos para el ordenamiento territorial y la protección ambiental con un entorno de sustentabilidad.</p>	<p><b>Objetivo 1.1.</b> Mejorar la infraestructura de los medios alternos de movilidad.</p> <p><b>Objetivo 1.2.</b> Incrementar la infraestructura dedicada al ciclista.</p>
<p><b>3.2.2.</b> Incrementar la cobertura, calidad, eficiencia y competitividad de la infraestructura del estado.</p>	<p><b>3.2.2.4.</b> Fortalecimiento de la infraestructura logística de la entidad con base en las necesidades de los sectores Económicos tradicionales, emergentes y estratégicos.</p>	<p><b>Objetivo 2.3.</b> Mejorar la infraestructura dedicada a la circulación de vehículos en Silao.</p>

3.2.3. Asegurar una movilidad fluida, sostenible y segura para todas las y los guanajuatenses y visitantes a la entidad,	3.2.3.1. Construcción de infraestructura para el transporte público que disminuya los tiempos de traslado, aumente la seguridad, particularmente para las mujeres, e incremente la movilidad interna en la entidad.	<b>Objetivo 1.3.</b> Mejorar el sistema de transporte público, urbano y sub urbano.  <b>Objetivo 2.1.</b> Mejorar y propiciar la seguridad de los usuarios del transporte público.
	3.2.3.2. Implementación de un sistema de transporte multimodal, accesible, seguro y amigable con el medio ambiente.	<b>Objetivo 2.2.</b> Incrementar el respeto y equidad de género en el servicio del transporte público  <b>Objetivo 3.1.</b> Consolidar el ordenamiento y administración del sistema de movilidad

Tabla 4. Alineación con el Plan Estatal de Desarrollo. Fuente: Elaboración propia con base en los Objetivos y Estrategias del Plan Estatal de Desarrollo Guanajuato 2040.

### 3.3.3 Alineación con el Programa Estatal de Movilidad

Se establece, además, la alineación del Programa de Movilidad Municipal, con el Programa Estatal de Movilidad de la siguiente manera:

Programa Estatal de Movilidad		Programa de Movilidad Municipal	
Línea estratégica	Objetivo	Línea estratégica	Objetivo
LE1. Impulso a los medios alternos de movilidad	O1.1. Mejorar la infraestructura dedicada al peatón.	LE1. Impulso a los medios alternos de movilidad.	O1.1. Mejorar la infraestructura de los medios alternos de movilidad
	O1.2. Fortalecer el sistema estatal de ciclovías.		O1.2. Incrementar la infraestructura dedicada al ciclista
LE2. Promover la transformación hacia una movilidad incluyente, segura y sustentable.	O2.1. Incrementar la operación y seguridad vial en la red carretera estatal.	LE1. Impulso a los medios alternos de movilidad.	O2.1. Mejorar y propiciar la seguridad de los usuarios del transporte público
	O2.2. Incrementar la cultura vial y accesibilidad universal.	LE1. Impulso a los medios alternos de movilidad.	O1.1. Mejorar la infraestructura de los medios alternos de movilidad
	O2.3. Incrementar la integración de los diversos modos de transporte	LE2. Promover la transformación hacia una movilidad incluyente, segura y sustentable	O2.1. Mejorar y propiciar la seguridad de los usuarios del transporte público
LE3. Fortalecimiento de la gestión de la movilidad en sus diferentes modalidades.	O3.1. Fortalecer la coordinación intergubernamental en materia de movilidad	LE1. Impulso a los medios alternos de movilidad.	O1.1. Mejorar la infraestructura de los medios alternos de movilidad
			O1.2. Mejorar la infraestructura dedicada al ciclista
			O1.3. Mejorar el sistema de transporte público urbano y suburbano
LE3. Fortalecimiento de la gestión de la movilidad en sus diferentes modalidades.	O3.1. Consolidar el ordenamiento y administración del sistema de movilidad		

Tabla 5. Alineación con el Programa Estatal de Movilidad. Fuente: Elaboración propia con base en el Programa Estatal de Movilidad



### 3.3.4 Alineación al Plan Municipal de Desarrollo 2040 del municipio de Silao de la Victoria

Plan Municipal de Desarrollo Guanajuato 2040		Programa de Movilidad Municipal	
Línea Estratégica	Objetivo	Línea Estratégica	Objetivo
LE.3.1. Medio Ambiente y Sustentabilidad	O3.1.2. Reducir la contaminación de aguas, aire y tierra	LE1. Impulso a los medios alternos de movilidad.	O1.1. Mejorar la infraestructura de los medios alternos de movilidad
			O1.2. Incrementar la infraestructura dedicada al ciclista
LE.4.2. Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano	O3.2.1. Aplicar adecuadamente el PMDUOET vigente con especial énfasis en la previsión, gestión y ordenamiento ecológico del suelo para las actividades productivas del municipio, incluyendo los asentamientos humanos	LE1. Impulso a los medios alternos de movilidad.	O1.3. Mejorar el sistema de transporte público urbano y suburbano
		LE2. Impulso a los medios alternos de movilidad.	O2.1. Mejorar y propiciar la seguridad de los usuarios del transporte público
LE.4.1. Gobernanza	O4.1.2. Generar un modelo permanente de gobierno municipal efectivo, eficiente, respetuoso e impulsor de los derechos humanos	LE3. Fortalecimiento de la gestión de la movilidad en sus diferentes modalidades	O3.1. Consolidar el ordenamiento y administración del sistema de movilidad
		LE2. Promover la transformación hacia una movilidad incluyente, segura y sustentable	O2.2. Incrementar el respeto y la equidad de género en el servicio de transporte público

Tabla 6. Alineación al Plan Municipal de Desarrollo 2040 del municipio de Silao de la Victoria. Fuente: Elaboración propia con base al Plan Municipal de Desarrollo 2040 de Silao de la Victoria, Gto.

### 3.3.5 Programa Municipal de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Ecológico Territorial (PMDUyOET) de Silao de la Victoria

Programa Municipal de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Ecológico Territorial de Silao de la Victoria		Programa de Movilidad Municipal de Silao de la Victoria	
Subsistema	Estrategias	Línea Estratégica	Objetivo
Sustentabilidad Urbana	ESu13. Consolidación de la red vial municipal	LE1. Impulso a los medios alternos de movilidad.	O1.3. Mejorar el sistema de transporte público, urbano y suburbano O2.1. Mejorar y propiciar la seguridad de los usuarios del transporte público
	ESu14. Fortalecimiento del sistema de	LE1. Impulso a los medios alternos de movilidad.	O1.3. Mejorar el sistema de transporte público, urbano y suburbano

	transporte colectivo	<b>LE3.</b> Fortalecimiento de la gestión de la movilidad en sus diferentes modalidades	<b>O3.1.</b> Consolidar el ordenamiento y administración del sistema de movilidad
Desarrollo Social	<b>EDs02.</b> Atención a grupos vulnerables	<b>LE2.</b> Promover la transformación hacia una movilidad incluyente, segura y sustentable	<b>O2.1.</b> Mejorar y propiciar la seguridad de los usuarios del transporte público <b>O2.2.</b> Incrementar el respeto y equidad de género en el servicio de transporte público
	<b>EDs07.</b> Accesibilidad universal	<b>LE1.</b> Impulso a los medios alternos de movilidad.	<b>O1.1.</b> Mejorar la infraestructura de los medios alternos de movilidad <b>O1.2.</b> Incrementar la infraestructura dedicada al ciclista <b>O2.3.</b> Mejorar la infraestructura dedicada a la circulación de vehículos en Silao

Tabla 7. Programa Municipal de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Ecológico Territorial de Silao de la Victoria, Gto. Fuente: Elaboración propia con base en Programa Municipal de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Ecológico Territorial de Silao de la Victoria, Gto.

### 3.3.6 Programa de Gobierno Municipal 2021-2024, Silao de la Victoria, Guanajuato

En el Eje 4. Desarrollo ordenado y sostenible, Municipio sustentable, establece como línea estratégica la actualización, priorización y mejora de la planeación urbana del municipio e instruye como acción la ejecución de proyectos para mejorar las condiciones de movilidad, atendiendo de manera prioritaria a peatones y bicicletas. (Véase tabla 8).

Programa de Gobierno Municipal 2021-2024			Programa de Movilidad Municipal	
Eje	Línea Estratégica	Objetivo	Línea Estratégica	Objetivo
Municipio Seguro	<b>LE4.</b> Tránsito Seguro y Ordenado	<b>LE4.</b> Proporcionar a los integrantes de la Secretaría de Seguridad Ciudadana el equipamiento necesario, capacitación constante, mejores condiciones de trabajo y apoyo con sistemas de tecnología que permitan mantener la paz y el orden público en el municipio	<b>LE3.</b> Fortalecimiento de la gestión de la movilidad en sus diferentes modalidades	<b>O3.1.</b> Consolidar el ordenamiento y administración del sistema de movilidad
	<b>LE5.</b> Transporte público de calidad e incluyente con un óptimo control de riesgo para la población	<b>O2.3.</b> Implementar Estrategias para generar Educación y Cultura Vial		<b>LE2.</b> Promover la transformación hacia una movilidad incluyente, segura y sustentable



Programa de Gobierno Municipal 2021-2024		Programa de Movilidad Municipal		
Desarrollo Social y Humano	LE1. Bienestar y Atención integral para todas y todos los Silaoenses dando prioridad a grupos y sectores vulnerables de la población	O3.3. Empoderar a las mujeres y promover la igualdad de género para activar su desarrollo personal y con ello prevenir el maltrato, discriminación de niñas y mujeres en Silao	LE2. Promover la transformación hacia una movilidad incluyente, segura y sustentable	O2.2. Incrementar el respeto y la equidad de género en el servicio del transporte público.
Municipio Sustentable	LE2. Eficiencia en la prestación de servicios básicos y complementarios de calidad para todos los habitantes del municipio	O4.2. Promover la cultura vial y de un transporte responsable	LE1. Impulso a los medios alternos de movilidad	O1.3. Mejorar el sistema de transporte público, urbano y suburbano
	LE4. Un Silao más sustentable	O4.3. Reducir el impacto ambiental y mejorar la calidad del aire en el municipio	LE1. Impulso a los medios alternos de movilidad	O1.1. Mejorar y la infraestructura de los medios alternos de movilidad O1.2. Incrementar la infraestructura dedicada al ciclista

Tabla 8. Alineación con el Programa de Gobierno Municipal 2021- 2024. Fuente: Elaboración propia con base en Programa de Gobierno Municipal 2021-2024

### 3.3.7 Plan General de Seguridad para el Municipio de Silao de la Victoria 2021-2024

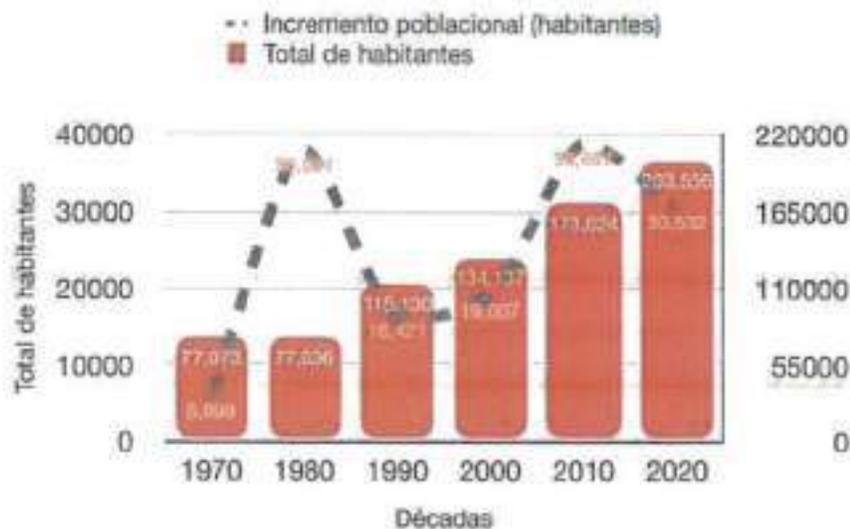
Plan General de Seguridad de Silao de la Victoria 2021-2024		Programa de Movilidad Municipal
Objetivo	Línea Estratégica	Objetivo
O5. Disminuir los factores de riesgo que provocan los accidentes y mejorar el flujo de efectivo	LE1. Impulso a los medios alternos de movilidad	O1.1. Mejorar y la infraestructura de los medios alternos de movilidad Objetivo 1.2. Incrementar la infraestructura dedicada al ciclista
	LE2. Promover la transformación hacia una movilidad incluyente, segura y sustentable	O2.1. Mejorar y propiciar la seguridad de los usuarios del transporte público O2.3. Mejorar la infraestructura dedicada a la circulación de vehículos en Silao
	LE1. Impulso a los medios alternos de movilidad	Objetivo 1.3. Mejorar el sistema de transporte público, urbano y suburbano
O6. Mejorar la movilidad y el servicio del transporte público	LE3. Fortalecimiento de la gestión de la movilidad en sus diferentes modalidades	O1.3. Mejorar el sistema del transporte público, urbano y suburbano
		O3.1. Consolidar el ordenamiento y administración del sistema de movilidad

Tabla 9. Alineación con el Plan General de Seguridad para el Municipio de Silao de la Victoria 2021-2024 Fuente: Elaboración propia con base en Plan General de Seguridad para el Municipio de Silao de la Victoria 2021-2024.

## IV. Diagnóstico

### Población de estudio

El crecimiento de la población en Silao, de acuerdo al Panorama Sociodemográfico de México (INEGI, 2020), en los últimos 50 años la población total incrementó 2.86 veces con lo que representa el 3.3 por ciento de la población estatal y posiciona a Silao como el quinto municipio del Estado con mayor población, únicamente por debajo de León, Irapuato, Celaya y Salamanca. (Véase gráfica 1).



Gráfica 1. Evolución demográfica del municipio de Silao de la Victoria (1970-2020) Fuente: Elaboración propia con datos del INEGI, 2020.

En Silao de la Victoria, Gto., se presentan diversas problemáticas referentes a la movilidad urbana, derivadas de la dispersión y el crecimiento desordenado de las comunidades pertenecientes al municipio, por lo cual, la atención, la supervisión y el control sobre el desarrollo urbano de dichas comunidades no existe; como se puede apreciar en localidades con gran concentración de personas que superan los 3 mil habitantes (Véase gráfica 2).



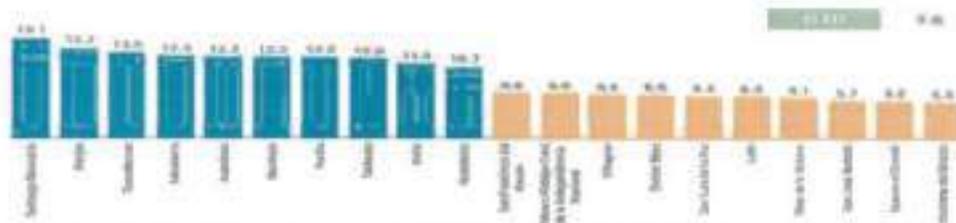
Gráfica 2. Comunidades con más de 3 mil habitantes. Fuente: Elaboración propia con datos del INEGI, 2020.

Comunidades en pleno crecimiento urbano acelerado y desordenado, que además están aisladas y para comunicarse entre ellas, prácticamente se tiene que hacer primero el viaje (escala) en la ciudad de Silao. (Véase Mapa 1)



Mapa 1. Localidades con más de 3 mil habitantes. Fuente: Elaboración propia

Cabe mencionar que los rangos de edad son esenciales a considerar en el análisis, diseño y evaluación del espacio público (como lo son los andadores peatonales). Del total de su población, Silao tiene un 6.1 por ciento de habitantes con 65 años o más de edad (INEGI, 2020). (Véase gráfica 3).



Gráfica 3. Municipios con mayor o menor porcentaje de población de 65 años y más. Fuente: INEGI, 2020.

## Zona de estudio

Silao es un Municipio perteneciente a la Región I Noroeste del Estado de Guanajuato, rico en tradiciones históricas y culturales, con fastuosos paisajes que, por su estratégica ubicación geográfica y la confluencia de carreteras, aeropuerto y vías de ferrocarril, conecta al centro del país con el norte y el occidente (principalmente), además de que, gracias al dinamismo de sus cadenas productivas, puede disfrutar de una multiplicidad de actividades económicas, principalmente las derivadas del comercio (exportación de manufacturas) y el turismo (Cerro del Cubilete, Comanjilla, Parque Guanajuato Bicentenario, entre otros), sin olvidar que desde alrededor de los años 80, es el motor de la industria automotriz en el centro del país. (Véase Mapa 2).



### Simbología

- Vía férrea
- Red Vial
- Ubre
- Cuota
- Brechas y Tarimales
- Cuerpos de Agua
- Área Rural
- Zonas Industriales
- Parque Bicentenario
- Área Urbana
- Área Natural Protegida

Mapa 2. Mapa base del área de estudio, Municipio de Silao de la Victoria, Guanajuato. Elaboración propia



## 4.1. Impulso a los medios alternos de movilidad

### 4.1.1 Movilidad

La movilidad es un concepto complejo que vislumbra más que la acción de desplazarse, las características de la infraestructura y el tipo de vehículo utilizado, envuelve también todas aquellas condiciones políticas, económicas, sociales y ambientales que permiten el libre desarrollo de las actividades del ser humano en el espacio urbano y rural.

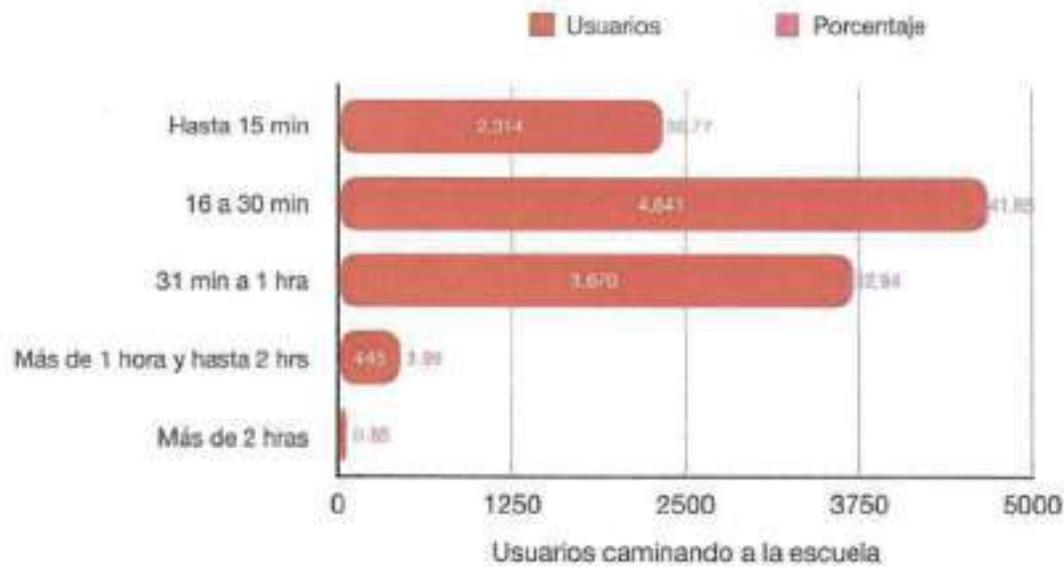
#### Jerarquía de la movilidad

El Artículo 9 de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, establece que, para la elaboración de las políticas públicas en la materia, las autoridades tanto estatales como municipales deberá otorgar prioridad a la utilización de la vía pública de la siguiente manera:

1. Peatones, en especial, escolares, personas con discapacidad o movilidad limitada.
2. Ciclistas.
3. Prestadores del servicio público y especial de transporte de personas.
4. Prestadores del servicio público de cosas y bienes.
5. Conductores del transporte particular automotor.
6. Usuarios de maquinaria agrícola y maquinaria pesada.

#### Oferta y demanda de espacio peatonal

Para entrar en el contexto de la oferta y demanda de espacio peatonal, se consideró, en primera instancia, la información de DATA México (2020), en la cual, de los 53 mil 221 silaoenses en edad escolar (de 3 años y más) y 70 mil 900 en edad laboral (de 12 años y más) censados en el aspecto de movilidad urbana en 2020, se obtuvo que: **el 20.8 por ciento acude caminando a su lugar de estudio con un tiempo de recorrido promedio de 15.7 minutos; mientras que el 15.48 por ciento que acude a su lugar de trabajo caminando, tarda en promedio 25.9 minutos en llegar a su destino.** (Véase gráfica 4).



Gráfica 4. Usuarios que acuden caminando a la escuela o al trabajo en Silao, Gto. Fuente: Elaboración propia con información de DATA México, 2020.

## Zona peatonal

Actualmente existe una zona peatonal en Silao de la Victoria, Guanajuato, ubicada en el centro histórico, en el cruce con la calle Dr. Domenzain y José María Morelos, su uso de suelo es comercial y de servicios. Colinda con el mercado "González Ortega" y el jardín Principal, (Plaza de la Victoria) las cuales son zonas de alto aforo peatonal, existen puestos ambulantes en la zona peatonal, las cuales conglomeran grandes cantidades de personas. Que se convierte en obstáculo para la movilidad del peatón (Imagen 1).

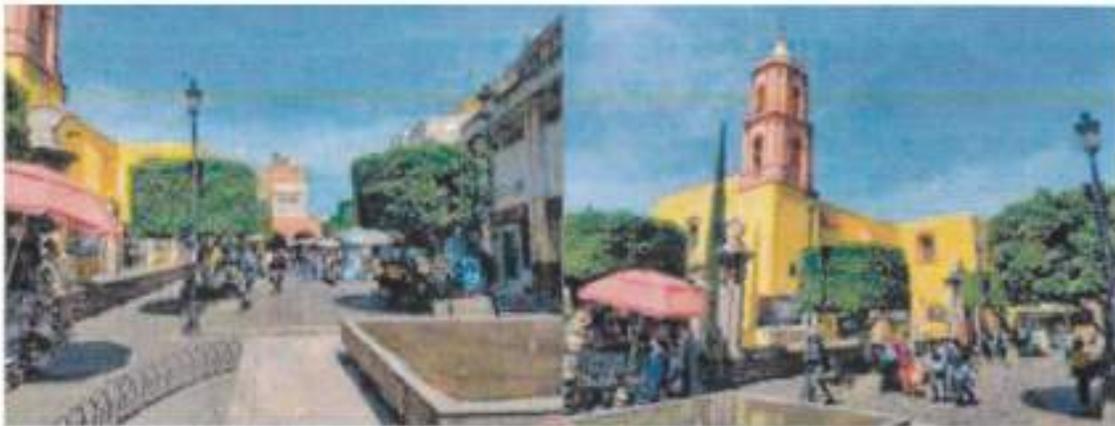


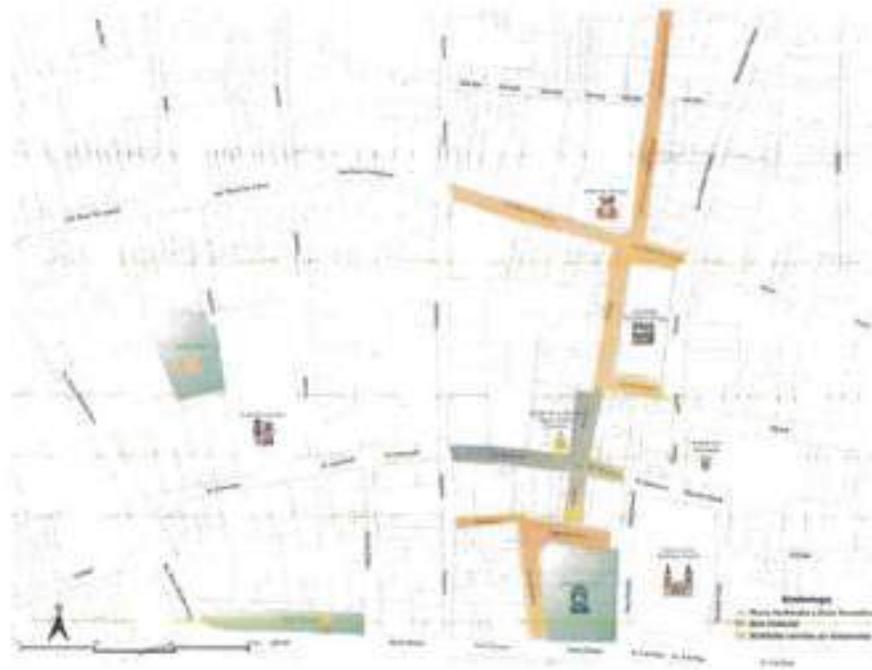
Imagen 1. Puestos ambulantes en Zona Peatonal. Fuente propia, 2023

Los fines de semana el Mercado González Ortega y mercado Victoria concentran un alto número de personas, generado un caos vehicular que prácticamente imposibilita la entrada de vehículos a la zona. en temporadas específicas por ejemplo diciembre se cierra el tráfico a vehículos



Así mismo el Área de la plaza de la victoria es comúnmente utilizada para incentivar el comercio tradicional de temporada como por ejemplo la venta de alfeñique cascarones, muñecas de cartón mascararas del torito etc. Además de que se emplea con fines recreativos, cívicos y culturales Por lo que regularmente se cierra la circulación vehicular.

Buscando ampliar la oferta de plazas peatonales en la ciudad y a fin de mejorar la movilidad peatonal en la zona centro, la autoridad municipal ha realizado un análisis técnico Plaza de la Victoria a fin de peatonalizar la zona, considerando los datos presentados por DATA México (2020), es viable esa propuesta, además de que el 51.47% de personas encuestadas están a favor , por lo tanto se requiere de ampliar la zona peatonal, equipar la plaza de la victoria con mobiliario adecuado, y así recuperar las vialidades para disfrute de los andantes, organizar el comercio informal en el lugar, además de embellecer las fachadas con una paleta de colores cálidos y representativos del centro Histórico de Silao.(Véase mapa 3)



Mapa 3. Ubicación de Zona Peatonal. Fuente: Elaboración propia

### Aforos peatonales

Para conocer más a fondo el comportamiento de los peatones, de 21 cruces aforados (véase mapa 4), se observa lo siguiente:

El cruce que corresponde al Blvd. Raúl Bañeres - Av. Luis H. Ducoing, concentró a 206 peatones durante una hora de aforo, siendo esta intersección la de mayor número de personas aforadas (véase tabla 12), además de ser la que integra el corredor natural con el Centro Histórico y la Central de autobuses, pues es un punto de atracción tanto de vehículos como de peatones (mayoritariamente los viernes) al ser la vía de acceso al "Tianguis de Silao".

Esta zona que conforma el corredor Central de autobuses - Centro Histórico presenta conflictos de ocupación (invasión por comercio formal e informal, puestos ambulantes) en las áreas para caminar, conflictuando el paso de los peatones. Este mismo corredor vial conecta con toda la zona norte, atravesando el Libramiento Norte, punto de gran concentración vehicular, el cual pone en riesgo la seguridad de los peatones.

Crucero	Total de peatones	Sentido de circulación preferida (% de peatones)
Av. Ramal Guanajuato - Calle La Paz	106	26.41% de Sur-Norte hacia Av. Álvaro Obregón.
Av. Álvaro Obregón - Libertad	45	35.55 % de Sur-Norte hacia calle Lorato
Av. Ramal Guanajuato - Calle Loreto	49	34.69% de Oriente - Poniente hacia calle Pedro Bustamante
Calzada Hidalgo - Av. Pedro Bustamante	18	33.33% de Oriente - Poniente hacia Parque Las Colinas
Acceso a Parque Las Colinas - Carretera Silao - San Felipe	9	55.55% de Nororiente - Sur poniente hacia Av. Álvaro Obregón
Carretera León - Silao - Av. Álvaro Obregón	60	30% de Nororiente - Sur poniente hacia Carretera Silao - Romita
Carretera Silao - Romita - Calzada Hidalgo	47	36.17% de Sur - Norte hacia
Portal Zaragoza - Calle Fundación	60	36.66% de Poniente - Oriente hacia Portal Zaragoza
Bld. Raúl Balleros - Pabilleros - Av. Industrial - Av. Silao	111	14% de Nor-poniente - Sur-oriente hacia calle Rosa
Calle Honda - Sostenes Rocha - Pedro Lona	118	27.11% de Sur poniente - Nororiente hacia Sostenes Rocha
Calle Azteca - Ramal Guanajuato - Reformas	90	35.55% de Poniente - Oriente hacia Ramal Guanajuato
Av. Álvaro Obregón - Calle Pino Suárez	40	32.50% de Sur poniente - Nor-oriente hacia Pino Suárez
Av. Álvaro Obregón - Calle Palma	56	36.20% de Nor-poniente , Sur oriente hacia Av. Álvaro Obregón
Av. 5 de mayo - Calle Esperanza	57	36.84% de Oriente - Poniente hacia Av. 5 de mayo
Bld. Raúl Balleros - Av. Luis H. Ducoing	206	36.89% de Sur - Norte hacia Av. Luis H. Ducoing
Av. 5 de mayo - Calle Honda	45	35.55% de Poniente - Oriente hacia Av. 5 de mayo
Av. Álvaro Obregón - Bld. Raúl Balleros	82	39.02% de Sur oriente - Norponiente hacia Av. Álvaro Obregón
Av. 5 de mayo - Carretera Silao - Guanajuato	44	38.63% de Poniente - Oriente hacia Carretera Silao - Guanajuato
Calzada Hidalgo - Av. Álvaro Obregón	73	31.50% de Poniente - Oriente perpendicular a Av. Álvaro Obregón



Crucero	Total de peatones	Sentido de circulación preferida (% de peatones)
Av. 5 de mayo – Blvd. La Joya	56	41.07% de Poniente - Oriente Hacia Av. 5 de mayo
Av. Independencia – Blvd. 5 de mayo	135	22.22% de Norte - Sur hacia Av. Independencia

Tabla 10. Cantidad y sentido de circulación de los peatonales por crucero. Fuente: Elaboración propia



Mapa 4. Ubicación de aforos peatonales en Silao de la Victoria, Guanajuato. Fuente: Elaboración propia

## Andadores

El estudio técnico de las vialidades de Silao, en materia de movilidad peatonal, indica que se deben de establecer medidas de ampliación y mejora los espacios, andadores, plazas y áreas peatonales, reubicando ordenando el comercio informal en toda la zona centro que impide el acceso libre al peatón, peatonalizar la plaza de la victoria, Así mismo ampliar y generar el corredor peatonal y vehicular \*Zona Centro-Central de Autobuses integrando un proyecto de señalización vertical y horizontal para protección al peatón.

### Síntesis del diagnóstico

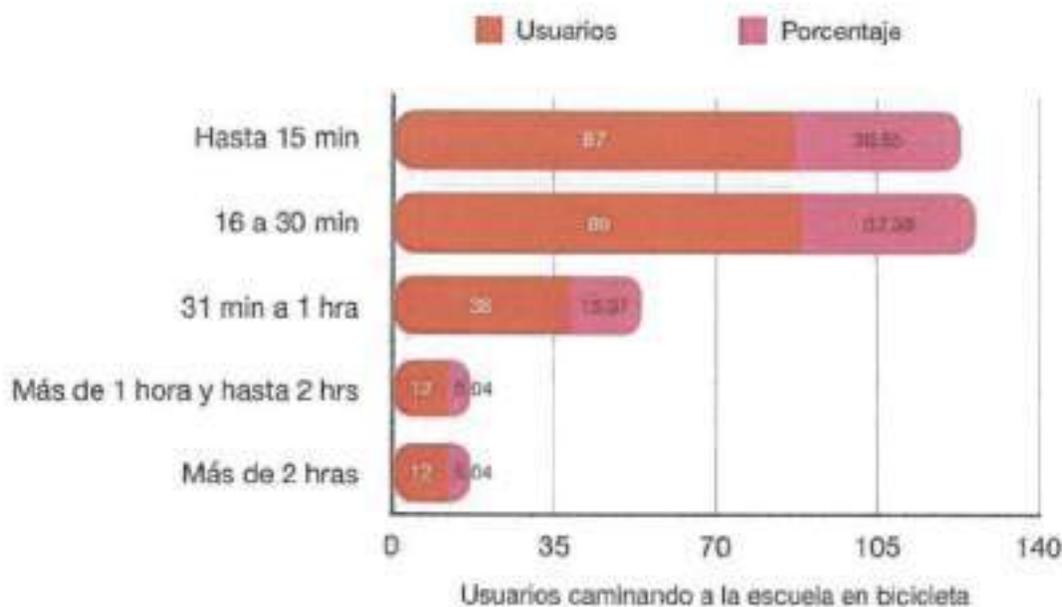
Existe una visión de rescate y apropiación de los espacios públicos por parte de la Administración municipal, principalmente de la zona centro al considerar ampliar la zona peatonal hasta la plaza de la victoria, sin embargo, es necesario considerar un corredor peatonal que abarque Central de autobuses - Centro Histórico, se carece de un proyecto integral de señalamiento preventivo, horizontal y vertical en apoyo de los peatones.

Debe de generarse medidas para reubicar y organizar el comercio ambulante que obstaculiza el acceso adecuado del espacio público al transeúnte.

## 4.1.2 Ciclovías

### Oferta y demanda de espacio para ciclista

De acuerdo a la información de DATA México, 2020, de los 53 mil 221 silaoenses en edad escolar (de 3 años y más) y 70 mil 900 en edad laboral (de 12 años y más) censados en el aspecto de movilidad urbana en 2020, el 39.03 por ciento de la población acude en bicicleta al trabajo (20 mil 538 ciclistas) y a la escuela (238 ciclistas). Esto quiere decir que el 28.96 por ciento de la población acude en bicicleta al trabajo y el tiempo de recorrido es de hasta 1 hora para la mayoría de ellos; mientras que el 0.44 por ciento que acude en bicicleta a la escuela, tarda hasta 30 minutos en llegar. (Véase gráfica 5).

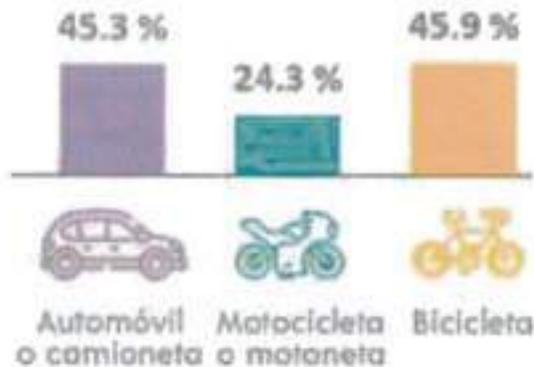


Gráfica 5. Usuarios que acuden en bicicleta a la escuela o al trabajo en Silao, Gto. Fuente: Elaboración propia con información de DATA México, 2020.



## Acceso a bienes (bicicleta)

De acuerdo a la información del INEGI en Silao, el 45.9% de la población tiene acceso a una bicicleta, 24.3% a una motocicleta o motoneta y 45.3% a un automóvil INEGI (2020), sin embargo, esto no indica calidad de posesión. (Véase gráfica 6).



Gráfica 6. Disponibilidad de medios de transporte a los que tienen acceso los silaoenses. Fuente: INEGI.

## Población económicamente activa ciclista

Por otra parte, la población económicamente activa representa el 59.7 por ciento de la población (INEGI, 2020), quienes, como se observó anteriormente, hacen uso de la bicicleta como medio de transporte para trasladarse a sus lugares de trabajo.

## Inventario de ciclovías

Derivado del análisis de las ciclovías en la mancha urbana, se caracterizaron de acuerdo a su diseño geométrico y condiciones físicas, ubicación, longitud y la presencia de dispositivos viales para su correcta operación. (Véase mapa 5 y tabla 11).



Mapa 5. Inventario de ciclovías en Silao de la Victoria, Guanajuato. Fuente: Elaboración propia

Ubicación	L(m)	Características
Av. 5 de mayo - entre Av. Independencia y Salida a Guanajuato	496	Intersecciones con semáforos 1. Intersecciones sin semáforos: 0. Ancho de vialidad (guarnición a camellón norte): 9.5m Ancho de vialidad (guarnición a camellón sur): 14.8m Ancho de camellón: 2.5m
Av. Álvaro Obregón Nte - entre Cañada (Col. Jardines de la Victoria y Palma)	718	Intersecciones con semáforos 2. Intersecciones sin semáforos: 5. Ancho de vialidad (guarnición a guarnición norte): 11.5m
Puente al Hospital General de Silao (Calle las Rosas, Col. La Jovita y Col. El Progreso)	196	Intersecciones con semáforos 0. Intersecciones sin semáforos: 0. Ancho de vialidad (guarnición a camellón norte): 7.5m Ancho de vialidad (guarnición a camellón sur): 7.5m Ancho de camellón: 2.11m
Calzada Miguel Hidalgo. - entre Glorieta Av. Álvaro Obregón y Glorieta salida a Romita	738	Intersecciones con semáforos 1. Intersecciones sin semáforos: 7. Ancho de vialidad (guarnición a camellón norte): 7.6m Ancho de vialidad (guarnición a camellón sur): 9.1m Ancho de camellón: 2.11m
Av. La Joya. - entre Silao y Av. 5 de mayo	308	Intersecciones con semáforos: 0. Intersecciones sin semáforos: 2. Ancho de vialidad (guarnición a camellón norte): 6.22m Ancho de vialidad (guarnición a camellón sur): 5.68m Ancho de camellón: 3.8m
Av. Álvaro Obregón. - entre Glorieta y Antiguas Instalaciones de la Feria	253	Intersecciones con semáforos: 0. Intersecciones sin semáforos: 0. Ancho de vialidad (guarnición a camellón norte): 5.13m Ancho de camellón: 1.15m

Tabla 11. Características de las ciclovías. Fuente: Elaboración propia, 2023

## Aforos de ciclovías

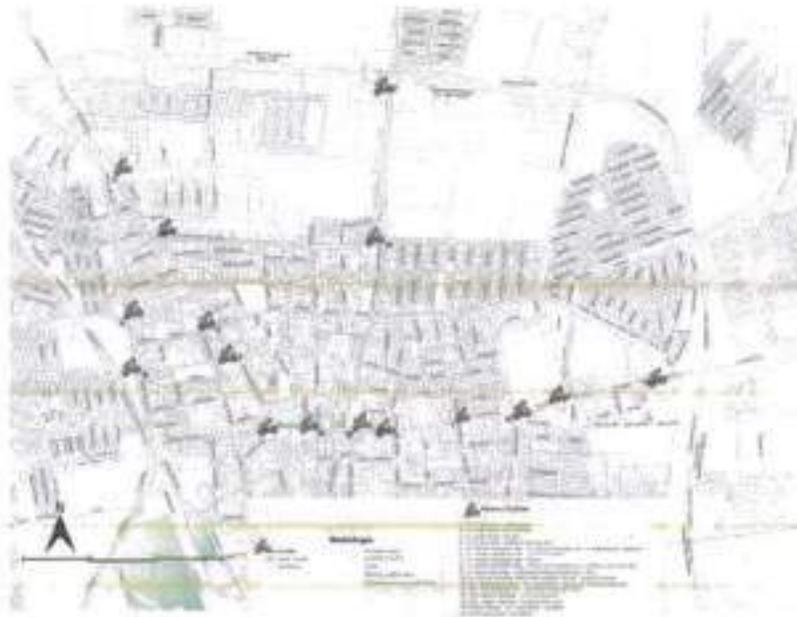
El 38.24 por ciento de personas encuestadas usan normalmente la bicicleta, El 13.24 por ciento utilizan la ciclovía para trasladarse de un punto a otro, destacando que el 75 por ciento de los encuestados son habitantes de comunidades o colonias lejanas de la zona centro. para identificar la movilidad de los ciclistas, de 14 cruceros aforados (véase mapa 6), se observa que los cinco cruceros con mayor cantidad de ciclistas son:

1. Carretera Federal No.45 León– Silao – Av. Luis H. Ducoing;
2. Av. Luis H. Ducoing – Blvd. Raúl Bailleres;
3. Av. Álvaro Obregón – Blvd. Raúl Bailleres;
4. Calzada Hidalgo – Av. Pedro Bustamante; y,
5. Av. Álvaro Obregón – Calle Libertad. El mayor flujo de ciclistas se presenta en el corredor
6. Zona Centro –



Central de autobuses, destacándose por ser un punto de atracción de este tipo de movilidad y que de acuerdo al giro comercial y al ser una vialidad primaria colectora, los viajes se hacen con fines laborales o de abasto. (Véase tabla 12).

Cabe resaltar que el 98 por ciento de quienes utilizan la bicicleta como medio de transporte en el municipio de Silao de la Victoria, no utilizan ningún medio de protección para su Seguridad. Así mismo no acoplan al respeto de las señales de tránsito existentes y es común ver bicicletas en sentido contrario o no respetando los altos.



Mapa 6. Ubicación de aforos a ciclistas en Silao de la Victoria, Guanajuato. Fuente: Elaboración propia

Crucero	Total de ciclistas	Sentido de circulación preferida (% de ciclistas)
Av. 5 de mayo –Calle Esperanza	13	38.46% de Oriente – Poniente hacia Av. 5 de mayo.
Av. 5 de mayo –Calle Honda	15	33.33 % de Oriente - Poniente hacia Av. 5 de mayo
Bldv. 5 de mayo –Av. Independencia	21	28.57 % de Poniente - Oriente – Sur hacia Av. Independencia
Av. 5 de mayo –Av. La Joya	10	50% de Poniente – Norte hacia Av. La Joya
Av. 5 de mayo –Av.Madero	22	45.45% de Oriente – Poniente hacia Av. 5 de mayo
Av. Álvaro Obregón –Calzada Hidalgo	46	26.08% de Norponiente – Surhacia Calzada Hidalgo
Av. Álvaro Obregón –Calle Libertad	50	18% de Poniente – Oriente – SurHaciaAv. Álvaro Obregón
Av. Álvaro Obregón –Calle Palma	13	38.46% de Suroriente – Norponiente hacia Av. Álvaro Obregón
Av. Álvaro Obregón –CallePino Suárez	32	43.75% de Suroriente – Norponiente hacia Av. Álvaro Obregón
Av. Álvaro Obregón –Bldv.Raúl Bailleres	54	24.07% de Suroriente – Norponiente hacia Av. Álvaro Obregón
Carretera Federal No.45 León – Silao – Av. Luis H.Ducoing	83	27.71% de Poniente – Oriente – Sur hacia Av. Luis H. Ducoing
Av. Portales Libertad –Calle Fundación	30	36.66% de Oriente – Ponientehacia Portales Libertad
Calzada Hidalgo – Av. Pedro Bustamante	51	29.41% de Norte – Surhacia Calzada Hidalgo

**Tabla 12.** Cantidad y sentido de circulación de los ciclistas por crucero en Silao, Gto. Fuente: Elaboración propia, 2023

## Estructura de ciclovías

Las ciclovías en Silao tienen un diseño variado (sobre arroyo vehicular, sobre camallón y sobre banqueta) y ésta es una estructura inconclusa, pues dicho diseño no permite la conexión entre ellas; además, el equipamiento y mobiliario son escasos.

Todas las ciclovías en el municipio relativamente son nuevas, la más antigua se realizó hace 15 años, de esta manera el 72.46 por ciento de ciudadanos



encuestados considera que las ciclovías se encuentran en buen o excelente estado y un 20.63 por ciento está de acuerdo en que se incentive el uso de la bicicleta incrementando el número de ciclovías en el municipio ya que consideran que aún no son suficientes y que además no existe una conexión entre ellas que permitan trasladarse en bicicleta con la mayor seguridad vial.

De esta manera no existe infraestructura adecuada y óptima que incentive el uso de la bicicleta, gran parte de quienes la utilizan es el medio de transporte para ir de un fraccionamiento o comunidad a la zona centro, es importante atender la creación de una estructura integral de ciclovías que permita incluso, la integración de comunidades con alto número de usuarios de este medio de transporte.

Para atraer a más usuarios, se debe fomentar el uso de la bicicleta y de los espacios diseñados para ella, así como generar equipamientos como bici - estacionamientos, generando condiciones atractivas que incentiven a ciudadanos a dejar el vehículo de motor para buscar otro medio de transporte que disminuya tiempos en su recorrido, así mismo promover la cultura vial y de prevención para ciclistas con infraestructura de semáforos, además de campañas del uso correcto de este medio de transporte.

### Síntesis del diagnóstico

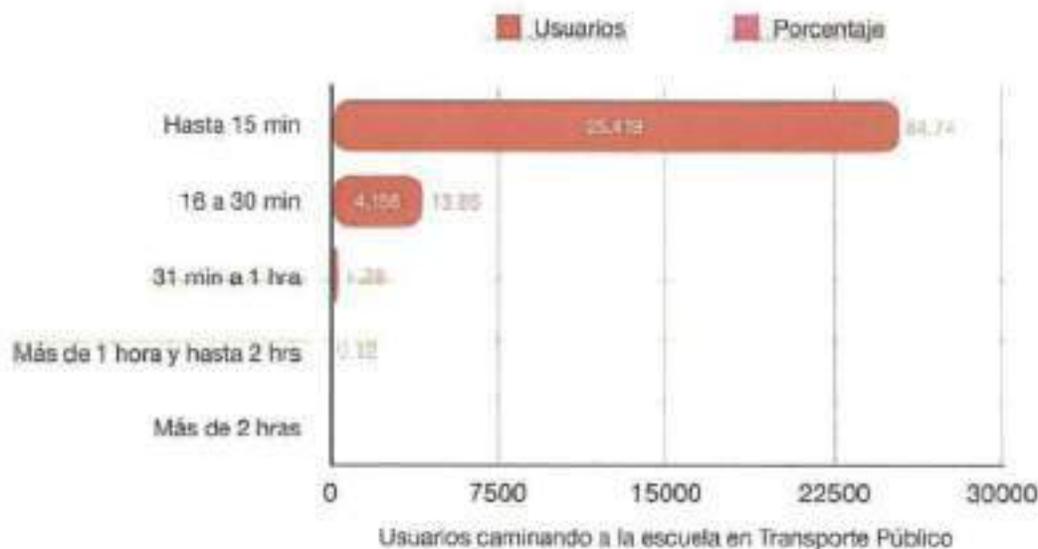
Se manifiesta un gran número de usuarios que utilizan la bicicleta como medio de transporte dentro de la mancha urbana, considerando que lo hacen sin cultura vial y de prevención.

Se carece de una red de ciclovías urbanas y suburbanas que permita conectar las existentes y propiciar viajes más seguros para los usuarios.

El comportamiento de los ciclistas demanda que se atienda con una serie de acciones y una estructura vial adecuada para las necesidades de este medio de transporte.

### 4.1.3 Transporte Público

Con la información obtenida en DATA México, referente a la población de Silao que acude en camión de transporte público (ó combi) al trabajo y a la escuela se observó que, de los 53,221 silaoenses en edad escolar (de 3 años y más) y 70,900 silaoenses en edad laboral (de 12 años y más) censados en el aspecto de movilidad urbana en 2020, 56.35% silaoenses utiliza el transporte público para ir a la escuela, con un tiempo de recorrido de hasta media hora, mientras que el 16.11% utiliza en transporte público para ir al trabajo con una duración similar a los escolares. (Véase gráfica 7).



Gráfica 7. Usuarios que acuden en transporte público a la escuela o al trabajo en Silao, Gto. Fuentes: Elaboración propia con información de DATA México, 2020

## Inventario de la red de transporte público

Las siete rutas de transporte público urbano y suburbano que existen en el municipio se encuentran concesionadas a cuatro empresas (personas morales) prestan el servicio con 53 unidades, las cuales inician ruta en su origen y destino a la vez, a las 6:20 am y terminan ruta en ambos sentidos a las 9:30 pm tienen una cobertura de servicio de 15.09 km<sup>2</sup>, beneficiando a 33.94 por ciento de la población que se moviliza en este medio (69 mil 106 habitantes), por lo que es insuficiente en cobertura y frecuencia en el paso de los autobuses (principalmente en zonas rurales), haciendo que 74.87 por ciento de usuarios espere desde 6 minutos y hasta más de 25 minutos por el servicio. (Véase mapa 7).



Aunado a ello, en horas pico la prestación del servicio de transporte público se satura por los usuarios, propiciando situaciones de riesgo, inseguridad e incomodidad.



Mapa 7. Cobertura de las rutas del transporte público (buffer de 200m) de Silao de la Victoria, Guanajuato. Fuente: Elaboración propia



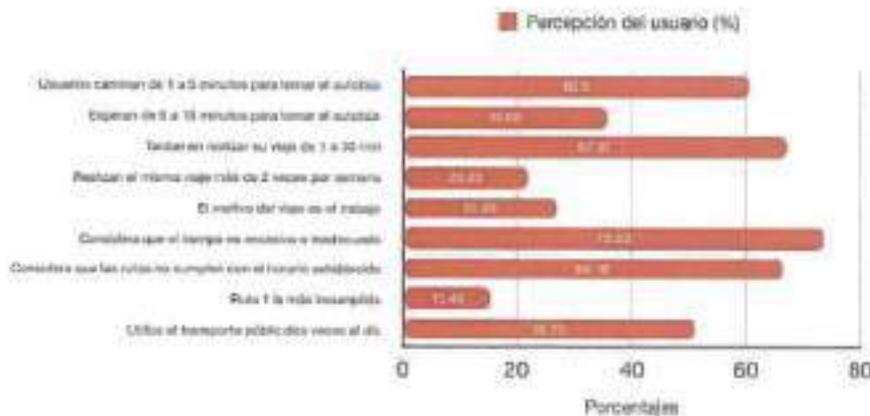
Mapa 8. Cobertura de las rutas urbanas 4 y 5. Fuente: Elaboración propia



Mapa 9. Cobertura de Rutas, ruta 6 y 7. Fuente: Elaboración propia

### Percepción del servicio de transporte

Como se aprecia del mapa 7, la cobertura del transporte en la ciudad de Silao es sólo para el 34 por ciento de la población, el 66 por ciento de la población de Silao carece de cobertura del servicio de transporte, el 17 por ciento de los usuarios transbordan para llegar a su destino, es decir, toman más de un camión, lo cual evidencia que no es el mejor servicio de transporte para la población que hace uso de él. Referente a las condiciones de la prestación del transporte público, en las encuestas aplicadas y a través de la participación ciudadana en el foro, algunos puntos importantes que se obtuvieron se desglosan a continuación. (Véase gráfica 8)



Gráfica 8. Opinión de los usuarios que hacen uso del transporte público a la escuela o al trabajo en Silao, Gto. Fuente: Elaboración propia



Analizando la información anterior, es necesario que se realicen acciones de mejora sustancial para la prestación del servicio de transporte, una de las principales es capacitar de forma constante y profesional a los operadores del transporte público; mejorar las condiciones de las unidades de transporte, a fin de evitar contrariedades, reestructurar las rutas del transporte para generar mayor cobertura; Existen pocas paradas de autobuses con infraestructura de paradero o señalética que indique que son paraderos, la mayoría de las rutas realizan paradas como el usuario lo indique por lo tanto es necesario establecer paraderos que permanezcan despejados de estacionamiento para propiciar un servicio más eficiente y dotar de seguridad al momento de la espera del transporte por parte del usuario.

Se debe de inhibir la ocupación de las vialidades de la zona del Centro Histórico por las unidades del transporte público, debido a las condiciones físicas, geométricas y, autoridades, el 69% de la ciudadanía considera que el sistema de transporte causa conflicto vial en esta zona, por lo que se debe de realizar cambios en las rutas, inhibiendo el paso de estos.

## Administración y control de servicios en materia de movilidad

El reglamento de transporte público para el Municipio de Silao de la Victoria, Gto., en su artículo 4 establece que la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, corresponde al Municipio; en el ejercicio de esta facultad, el H. Ayuntamiento decidirá si en vista de las necesidades del público usuario, la prestación de dichos servicio debe hacerse por personas físicas o morales, mediante concesiones o permisos, que se encargará de regular, controlar y vigilar, sujetándose a lo establecido en la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios.

## Gestión y control del servicio de transporte

La prestación del servicio del transporte público por ley esta concesionada o permisionada a empresas o personas físicas y la Dirección de Movilidad y transporte es la directamente responsable de supervisar controlar y mejorar este servicio, quienes realizan acciones para fortalecer la gestión y la visión de mejorar y modernizar este servicio, por lo cual es importante, contar con mayor vigilancia a todas las rutas, aplicar el reglamento para propiciar que se cumpla con las obligaciones en materia ambiental, mantener las condiciones de operación vial todo el mobiliario y dispositivos como bahías, paradas y paraderos del transporte.

La Dirección de Movilidad y transporte del municipio de Silao de la Victoria cuenta con 22 personas como estructura orgánica, de los cuales 20 son inspectores y están trabajando en turnos de 24 por 24, es decir, trabajan un día y uno descansan, por lo cual son 10 inspectores que deberían supervisar 137 unidades en condiciones regulares, en 7 rutas urbanas y 30 sub urbanas. Cada unidad recorre 120 km en promedio, por lo que hace un total de 16,440 km por día en vialidades urbanas y sub urbanas, sin embargo, si se restan vacacionistas son 6 elementos, número insuficiente para atender las capacidades del transporte.

La revisión más importante que se debe hacer al servicio de transporte, son las condiciones físico mecánicas a los autobuses tal cual lo establece la Ley de Movilidad del estado, y no se

cuenta con un manual técnico legal, para cumplir con todos los estándares de revisión de los puntos de seguridad, ni con un espacio adaptado y equipado para aplicar tales revisiones.

### Síntesis del diagnóstico

El servicio de transporte público en el municipio de Silao de la Victoria se puede considerar como deficiente e inseguro, ya que gran porcentaje de la población carece de cobertura en el servicio, por lo tanto, es necesario ampliar el servicio mediante el rediseño de rutas.

No existe equipamiento necesario en el cual se sustente la calidad en el servicio como lo es paradas oficiales. Existe paraderos mal definidos e inoperantes, además de ser insuficientes y en la mayoría.

No existen medidas adecuadas en las rutas para otorgar servicio a personas en situación de vulnerabilidad (personas con discapacidad, mujeres embarazadas, adultos mayores).

Es imperante que la administración municipal municipalice el transporte para atender las necesidades técnico, jurídico administrativas del servicio de transporte. El alcance de dirección de movilidad se encuentra limitada si no se llevan las acciones para atender, gestionar y regularizar el transporte y con ello garantizar la seguridad de los usuarios de este medio y a los otros que concurren en las vialidades.

## 4.1.4 Motocicletas

### Inventario de motocicletas registradas en el Estado

De acuerdo con el "Manual de buenas prácticas ambientales y de manejo de las motocicletas en México" (SEMARNAT, 2015). Guanajuato es de las entidades federativas con mayor número de motocicletas reportadas. A partir de la década de los 80 se tienen valores en la base de datos del INEGI sobre la cantidad de motocicletas registradas en el Estado, las cuales han multiplicado su cantidad 26 veces, a diferencia del transporte público que lo hizo 23 veces y el parque vehicular que creció 15 veces con respecto al registro de 1980. Sin embargo, se deberá considerar que existe parque vehicular indefinido que circula libremente sin ningún registro de propiedad. (Véase gráfica 9).

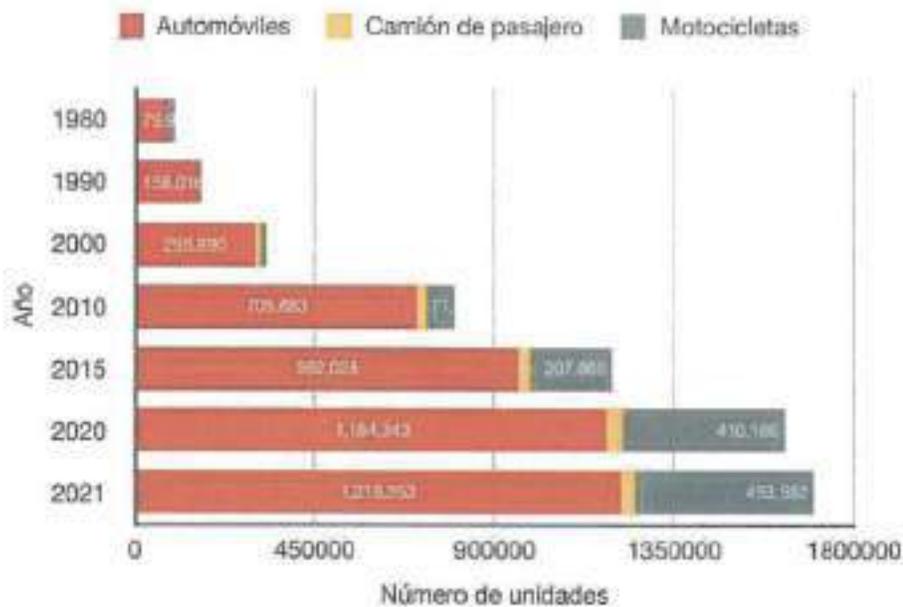


Gráfico 9. Vehículos registrados por décadas en el Estado de Guanajuato. Fuente: Elaboración propia con información de INEGI, 2021

### Inventario de motocicletas registradas en Silao de la Victoria, Gto.

Hasta enero del año 2020, la Secretaría de Finanzas del Estado de Guanajuato, registraba en el Municipio de Silao 63 mil 449 vehículos, de los cuales: 32 mil 513 son del tipo ligero, 818 autobuses, 15 mil 566 camiones, 697 remolques y **14 mil 551 motocicletas**; siendo este último un vehículo que del 2015 al 2021 tuvo una proyección decrecimiento de 118 por ciento.

Siguiendo esta tendencia, en el umbral del 2030 estarán rodando en la ciudad alrededor de **31 mil 866 motocicletas** (además de las no registradas). Considerando que existe un padrón de motocicletas que se aproxima al 25% al formal, derivado de la medición y estadística promedio, que arrojan los operativos de revisión de documentos aplicados por la Dirección de Tránsito Municipal de Silao.

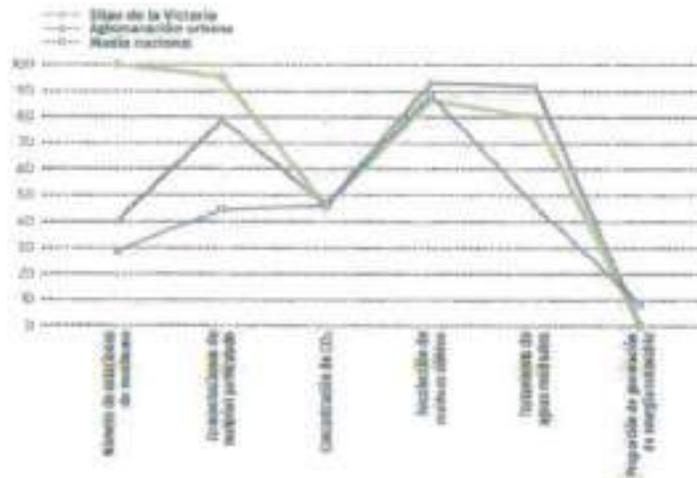
### Indicadores de accidentalidad en Silao de la Victoria, Gto.

De acuerdo a la dirección de tránsito del municipio de Silao en el año 2019, se registraron 44 accidentes viales, donde se vio involucrada una motocicleta, en el 2020 solo 21 accidentes; en el 2021, aumentó a 45 accidentes y de enero a octubre del 2022, en Silao se registraron 73 accidentes donde intervinieron motocicletas. Esto representa un 35.96 por ciento del total de accidentes ocurridos durante este periodo, el número de lesionados por estos accidentes corresponde al 41.09 por ciento del total, sin víctimas fatales.

No se percibe un proceso de conducción de las mismas con los cánones de educación y seguridad vial, generando conflictos viales y condiciones de riesgo, para peatones y otros usuarios de las vialidades.

## Índice de Sostenibilidad Ambiental y el uso del transporte motorizado

En el Índice de Ciudades Prósperas, se establecen los indicadores de sostenibilidad ambiental de Silao de la Victoria, Gto., en los que se especifica que Silao cuenta con cantidades de material particulado superiores a las de la media nacional; hecho de consideración al encontrar que, entre las posibles causas, se pueden contemplar: la falta de planeación, el uso ineficiente del transporte y la inadecuada praxis de la movilidad urbana. (Véase gráfica 10).



Gráfica 10. Comparativo de indicadores de Sostenibilidad Ambiental de Silao de la Victoria. Fuente: Índice de ciudades prósperas Silao, SIMAICA, 2019

### Problemática del uso de motocicletas

Con un crecimiento exponencial en el uso de la motocicleta como medio de transporte, y un alto índice de accidentes con este tipo de vehículo, Silao con un índice de sostenibilidad Ambiental por encima de la media nacional y la acción común de no registrar las motocicletas en el padrón de la secretaria de finanzas del estado; así como en la percepción colectiva el uso de las motocicletas, presentan la oportunidad de regularizar el uso de estos vehículos, se promueva el uso del casco y las buenas prácticas de prevención en el manejo de las mismas a través de programas de concientización, aplicación de operativos de forma permanente.

No existen espacios debidamente definidos y señalizados para estacionamiento de estas motos.

Se vislumbra poca eficiencia en los operativos de aplicación del reglamento de tránsito al no disminuir las multas por falta de casco, licencia de conducir o Tarjeta de circulación de acuerdo con la información de la Dirección de Tránsito.



### Síntesis del diagnóstico

Se está presentando un crecimiento acelerado del número de motocicletas en Silao, con aumento en el índice de accidentes con estos vehículos en un 200%, además con un fenómeno particular de la no proclividad a registrar este medio de transporte, por lo que existe un grupo mayor de motos no oficializado.

No existen programas que promuevan e incentiven la regularización de conductores y vehículos de este tipo para contar con la documentación que acredite la propiedad y existencia de ellos.

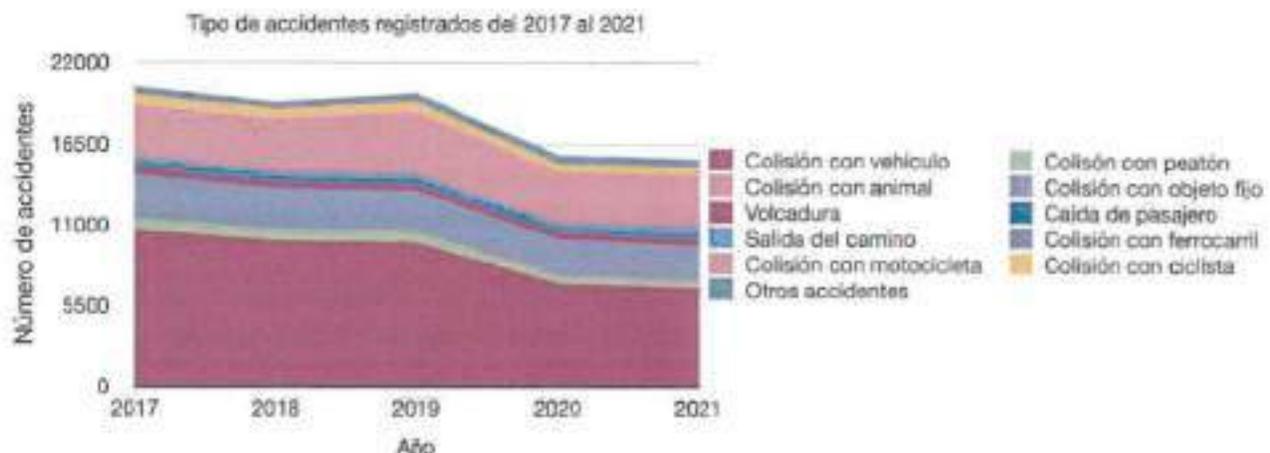


## 4.2 Promover la transformación hacia una movilidad incluyente, segura y sustentable

### 4.2.1 Transporte Seguridad integral

#### Accidentes de tránsito terrestres

De acuerdo con información proporcionada por INEGI, en el reporte de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas, en el Estado de Guanajuato prevalecen los accidentes de tipo "colisión con vehículo", seguidos de las "colisiones con motociclista", situación que también se presenta en Silao de la Victoria, Gto. (Véase gráfica 11).



Gráfica 11. Tipos de accidentes por año en el Estado de Guanajuato. Fuente: Elaboración propia con información de INEGI, 2020

En lo relativo a Silao de la Victoria, Gto., se tiene el registro de accidentes relacionados con la movilidad urbana durante el año 2022, donde se aprecia que, nuevamente aquellos relacionados con automóviles ocupan el mayor porcentaje (67.6%), seguido de las motocicletas (24.3%) y los autobuses (4.6%) y los lesionados en su mayoría (90.1%) son hombres.

### Percepción de inseguridad en el espacio público y transporte público

Para el caso de la Silao de la Victoria, Gto., la percepción de inseguridad por sexo y año, referente al espacio público y el transporte público, refleja un alto porcentaje de insatisfacción, lo cual puede apreciarse en "Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública" (ENVIPE). (Véase tabla 13).

Nombre del indicador	2015	2022
Percepción de inseguridad de los <b>hombres</b> de 18 años y más en el transporte público y en espacios públicos	75.02%	71.52%
Percepción de inseguridad de los <b>mujeres</b> de 18 años y más en el transporte público y en espacios públicos	81.19%	79.78%
Porcentaje de <b>hombres</b> de 18 años y más que considera que le puede ocurrir un robo o asalto en la calle o transporte público	71.81%	68.15%
Porcentaje de <b>mujeres</b> de 18 años y más que considera que le puede ocurrir un robo o asalto en la calle o transporte público	72.76	68.93

Tabla 13. Banco de indicadores sobre percepción de seguridad de la ENVIPE, 2022 Fuente: Elaboración propia con información de INEGI, 2022

### Alumbrado público como factor de seguridad integral

Otro tópico importante a considerar en el ámbito de la seguridad integral en la movilidad urbana, es el alumbrado público, dada su importancia en el diseño urbano y la calidad de vida de los habitantes, ya que mejora la percepción de seguridad y es un factor a considerar en la disminución de incidencia delictiva y contribuye a la convivencia en comunidad. En este rubro, INEGI, 2020 refleja una cobertura del 99.5, de acuerdo con la Dirección de Servicios Públicos municipal en el primer semestre del año 2022 1275 reportes de lámparas fundidas, por la presente administración tomo la determinación de cambiar 14 mil luminarias de vapor de sodio con lámparas LED que tienen una duración aproximada de 100 mil horas.

### Percepción de seguridad integral

De acuerdo a la población encuestada el 17.46% ha sufrido algún tipo de violencia específicamente en el transporte público, en cual el 96.29% de las acciones fueron realizadas por delincuentes y pasajeros, 43 por ciento de ciudadanos encuestados considera mejorar el alumbrado público incrementa la seguridad en el municipio, Por lo que se aprecian áreas de oportunidad como: reparar, cambiar y poner las luminarias necesarias, dando prioridad a los



paraderos del transporte, corredores peatonales y equipar las unidades del transporte público con un sistema de videovigilancia interna y un botón de pánico.

### Síntesis del diagnóstico

La percepción de inseguridad en los habitantes de Silao es muy alta. El transporte requiere acciones de vigilancia y aplicación de iluminado público para inhibir incidencias de acoso e inseguridad en los paraderos y a bordo de los autobuses, hacen falta programas de prevención, y de vigilancia en los itinerarios o viajes de los usuarios del transporte público de las vialidades con cualquier tipo de medio de transporte, bicicletas o autos particulares.

Las estrategias contempladas para mejorar la Seguridad ciudadana deben vincularse a las estrategias de corrección de la movilidad urbana, las relativas a la productividad para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

## 4.2.1 Sistema de inclusión

### Accesibilidad universal

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud, la accesibilidad se entiende como "el grado en que un entorno, un servicio o un producto permiten el acceso de tantas personas como sea posible, en particular de personas con discapacidad". Es por esto que es tan importante que los proyectos de infraestructura incluyan esta dimensión.

A nivel estatal, la población que presenta algún tipo de discapacidad (una o varias) es de 28 mil 615 habitantes, lo que representa el 4.6 por ciento del total de la población del país, siendo en su mayoría mujeres (52.9 por ciento). Además, se puede apreciar que un 49.9 por ciento de esa población tiene dificultades para realizar una actividad considerada cotidiana, como lo es caminar. (Véase gráfica 12).



Gráfica 12. Distribución de la población con discapacidad según actividad cotidiana, en el Estado de Guanajuato. Fuente: INEGI, 2020

En este contexto, el panorama sociodemográfico de Guanajuato refiere que el 4.7 por ciento de la población de Silao de la Victoria, Gto., presenta algún tipo de discapacidad (INEGI, 2020). Siendo la discapacidad física la que mayormente se presentan (4 mil 580 habitantes), seguida de la visual (3 mil 770 habitantes) y la motriz (2 mil 130 habitantes) (DATA México, 2020).

En este sentido, el panorama sociodemográfico de Guanajuato refiere que el 4.7 por ciento de la población de Silao de la Victoria, Gto., presenta algún tipo de discapacidad (INEGI, 2020). Siendo la discapacidad física la que mayormente se presentan (4 mil 580 habitantes), seguida de la visual (3 mil 770 habitantes) y la motriz (2 mil 130 habitantes) (DATA México, 2020).

### Inventario de rampas por discapacidad en la mancha urbana

En la cartografía de las vialidades realizada con apoyo de la base de datos del INEGI (2020), se logra apreciar que la disponibilidad de rampas para personas con discapacidad aún es insuficiente y se colocan de manera dispersa. (Véase mapa 10).



Mapa 10. Rampas para discapacidad existentes en Silao de la Victoria, Gto. Fuente: Elaboración propia con información del INEGI 2020

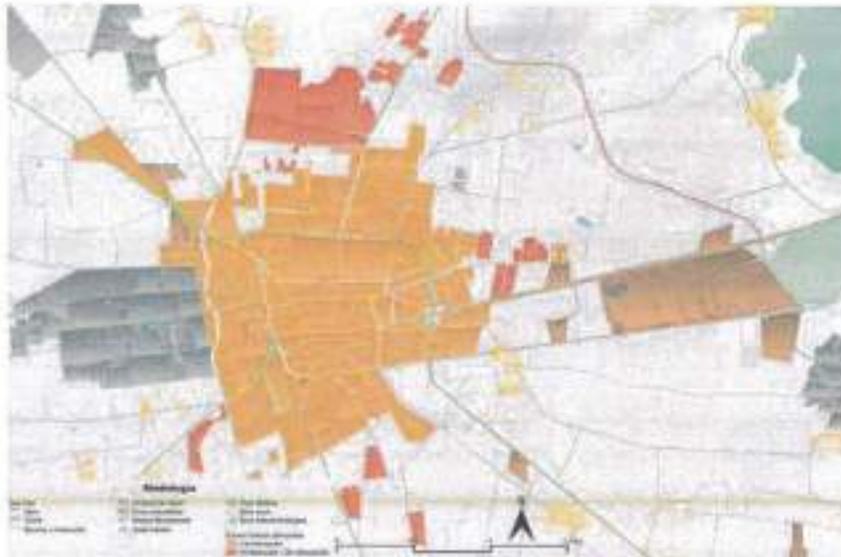
La falta de rampas y condiciones que permitan el libre tránsito de cualquier persona independientemente de sus condiciones físicas o que utilicen Silla de ruedas o andaderas, obstaculizando su movilidad, afectando los tiempos de traslado y la calidad de vida de estos usuarios.

### Disponibilidad de banquetas en la mancha

Con base a los datos del INEGI, 2020 (referente a la disponibilidad de banquetas), se hace evidente que, aunque la mayoría de las manzanas cuenta con esta infraestructura de



accesibilidad para el peatón, las zonas más alejadas del centro son las que requieren mayor atención en dicho aspecto. (Véase mapa 11).



Mapa 11. Perímetros de manzana que cuentan con banquetas en Silao de la Victoria, Oax. Fuente: Elaboración propia con información del INEGI, 2020

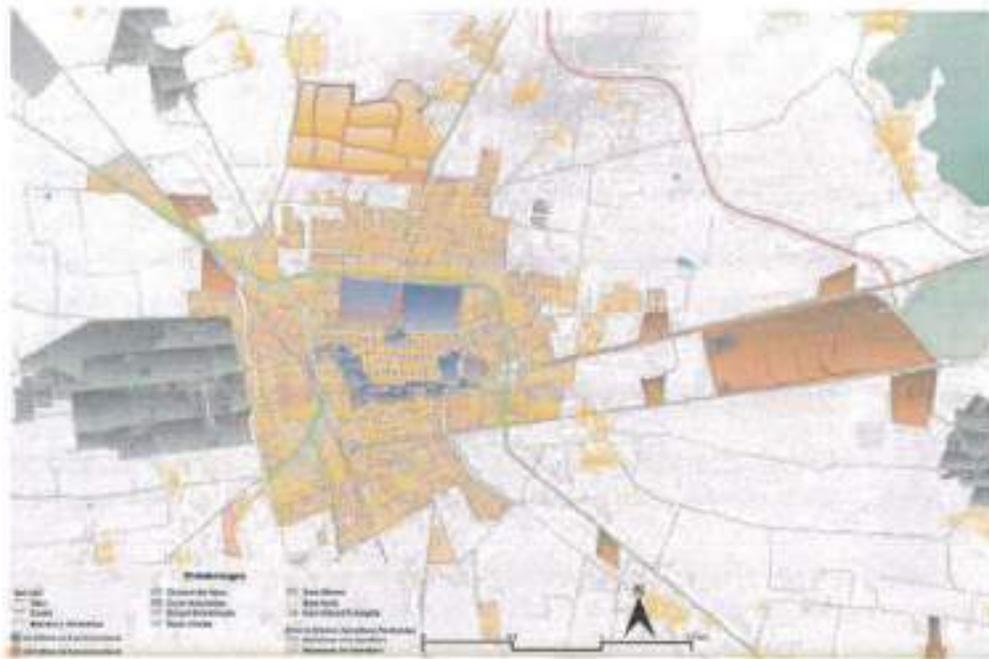
Es comúnmente ver banquetas en el municipio que de acuerdo a su dimensión son factibles para que una persona en silla de ruedas o con alguna deficiencia de movilidad pueda trasladarse sobre ella sin ningún impedimento, sin embargo, existen mala práctica en la instalación a mitad de la banqueta de infraestructura de alumbrado público, TELMEX, CFE y la propia señalética vial son obstáculos que impiden o dificultan el libre tránsito

### **Sistemas de inclusión (semáforos auditivos)**

Es importante considerar las discapacidades visuales y desde luego, mantener la prioridad al peatón en la jerarquía de la movilidad, los datos de INEGI, 2020 reportan la existencia semáforos auditivos en una vialidad en la zona centro (calle 5 de mayo); actualmente se carece de este tipo de dispositivo en la ciudad.

### **Otros sistemas de inclusión (semáforos peatonales)**

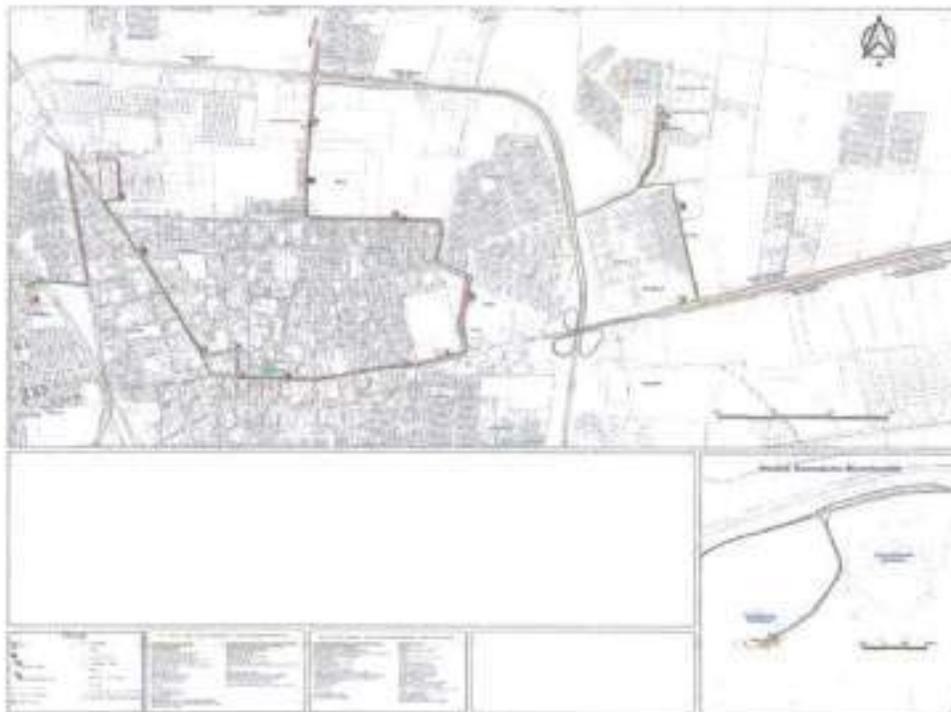
Existen semáforos peatonales, en calles de la zona centro, al oriente y nororiente (principalmente) de la mancha urbana de Silao, tales como Blvd. Luis H. Ducoing, calle Raúl Bailleres Oriente y Ave. La Joya. Además, existe la zona peatonal "Dr. Domenzain". (Véase mapa 12).



Mapa 12. Semáforos peatonales en Silao de la Victoria, Gto. Fuente: Elaboración propia con información del INEGI, 2020

## Sistema DIF

Existe un sistema de transporte gratuito y exclusivo adaptado para personas con discapacidad, denominado "BUS DIF" (véase imagen 2), el cual cuenta con 2 unidades y tiene un horario de lunes a viernes de 7:00 A.M. a 4:00 P.M. y los sábados de 8:00 A.M. a 14:00 P.M. El recorrido que realiza comprende los siguientes puntos de la ciudad: Centro Gerontológico (Col. Los Ángeles), afuera de las instalaciones del DIF (Av. Álvaro Obregón), Av. 5 de mayo, Av. La Joya, Blvd. Raúl Bailleres, Unidad Deportiva, Central Camionera, Hospital General, Instituto Guanajuatense para las Personas con Discapacidad (INGUDIS), Centro de Rehabilitación Visual (CEREVI), IMSS No. 54 y Centro Estatal de Rehabilitación. (véase mapa13)



Mapa 13. Rutas del sistema BUS DIF. Fuente: Elaboración propia: con información del DIF Silao

## Índice de Movilidad Urbana (IMU)

“El Índice de Movilidad Urbana (IMU), mide el grado de competitividad en la movilidad que tienen las ciudades mediante la oferta de diversas opciones de transporte, las cuales deben de ser atractivas, deseables y alcanzables para sus habitantes (donde está concentrado el talento). La movilidad de una ciudad es competitiva si reduce las horas-persona que se pierden durante los traslados, así como los impactos que tiene sobre la salud y el medio ambiente”. (Instituto Mexicano para la Competitividad A.C., 2019).

De manera subsecuente, en el ámbito que compete al presente programa, se consideró el subíndice de “accesibilidad y funcionamiento de la infraestructura urbana”, el cual se mide la disponibilidad, estado y funcionamiento de los elementos necesarios (red de transporte público, mobiliario urbano e infraestructura vial) para permitir la movilidad interurbana, así como la satisfacción y percepciones sobre los servicios, tipo y características de la infraestructura para la movilidad.

En la zona de estudio León-Silao (identificada en las tablas del IMU como “León”) analizada por el Instituto Mexicano para la Competitividad A.C. (IMCO), se obtuvieron los mejores resultados al evaluar dicho subíndice. En 6 de los indicadores se colocó en los primeros lugares, destaca que un 80% de los encuestados reportan percibir respeto a los señalamientos y paradas establecidas por parte de los operadores de transporte público, no se reportó ningún siniestro vial donde la mala condición del camino fuera la causa de choque en 2015, y el 59% de los encuestados consideró que la cobertura de la red de transporte público es suficiente. (IMCO, 2019). (Véase imagen 3).



Imagen 3. Ranking de Accesibilidad de los encuestados consideró que la cobertura de la red de transporte público es suficiente. (IMCO, 2019). (Véase imagen 3)

## Indicadores de inclusión en la movilidad de personas

3,770 habitantes de Silao tienen problemas de movilidad física en diferentes grados. La construcción de rampas y nivelación de áreas peatonales aún es escasa y dispersa, y el equipamiento de tecnología en los cruces que operan con semáforos se limitan a contar con algunas luces para indicar el paso de peatones. Aun cuando se han establecido algunas acciones o facilitadores para la movilidad de estas personas, como el servicio de transporte DIF, en el colectivo ciudadano se cree factible aplicar soluciones técnicas, como establecer como política pública la generación de rampas para discapacitados en cada banqueta de cada vialidad que se construya en Silao, hacer adaptaciones al transporte público para que lo puedan abordar cualquier tipo de personas, equipar los semáforos con dispositivos auditivos para personas débiles visuales y concientizar al colectivo en materia de inclusión.

### Síntesis del diagnóstico

En el municipio de Silao la infraestructura para personas con discapacidad es insuficiente, los cruces operan para vehículos principalmente, para peatones en lo mínimo, y cero atenciones para las personas con movilidad limitada.

No se cuenta con tecnología ni con infraestructura de apoyo a débiles visuales o señalamientos de apoyo a para ellos. El uso del transporte está limitado en su operación, el sistema de transporte que ofrece el DIF tiene posibilidades crecer en rutas y horario s para una calidad de servicio eficiente y oportuno.



### 4.2.3 Equidad de género

#### Libertad de tránsito y equidad de género

"Latinoamérica, además de la región más urbanizada del planeta, es también la más desigual. Un tema fundamental en el ámbito urbano es la violencia de género y el acoso sexual en el espacio público. Además de las evidentes consecuencias en la salud y bienestar de las víctimas, la violencia y el acoso tienen repercusiones al **limitar la libertad de tránsito y movimiento** en las ciudades. En México, 32 por ciento de las mujeres ha declarado ser víctima de actos violentos en el espacio público, sin embargo 8 de cada 10 mujeres no denuncia" (CITY PROSPERITY INDEX, 2018).

#### Equidad de género en Silao

Silao es una ciudad con 100 mil 73 hombres y 103 mil 483 mujeres. Ellas representan el 50.8 por ciento de la población (véase imagen 4), sin embargo, no son la mayoría en cuanto a tema de la Población Económicamente Activa (PEA) se refiere. De ahí la importancia de considerar el tema de la equidad de género, tópico en donde aún existen áreas a trabajar, tales como: la educación en el núcleo familiar, la ideología y el entorno social, así como también, la aportación que al tema pudiera tener el diseño adecuado del espacio público y la infraestructura, todas aquellas consideraciones que se tomen en el ámbito de su uso y manejo por parte de todas las personas sin importar su sexo, edad u otra condición.

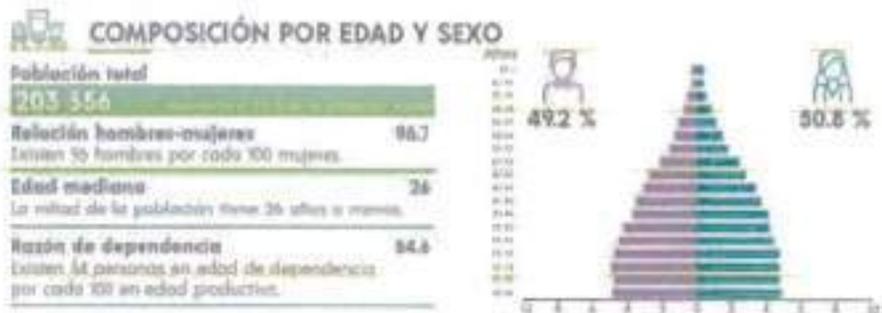


Imagen 4. Composición de la población por edad y sexo en Silao de la Victoria Guanajuato. Fuente: DATA México, 2020

#### Liderazgo en el hogar y movilidad urbana

El 31.2 por ciento de las viviendas silaoenses tienen como jefa de hogar a una mujer, mientras que el 68.8 por ciento el jefe de hogar es hombre. (Véase imagen 5).

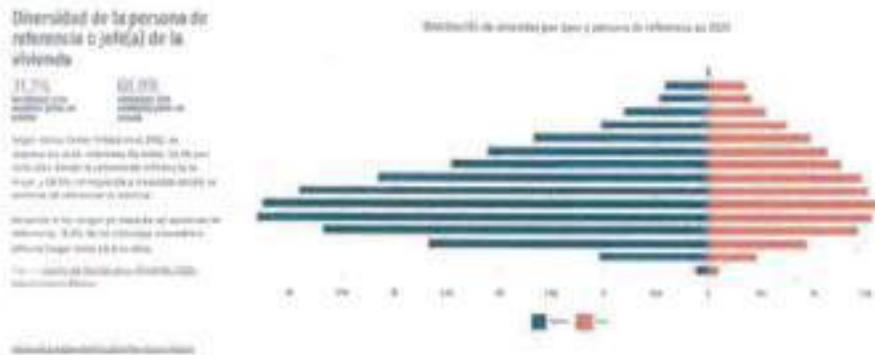


Imagen 5. Composición de la población por edad y sexo en Silao de la Victoria Guanajuato. Fuente: DATA México, 2020

Sin embargo, los tiempos de recorrido tanto al lugar de estudios (15.7 minutos en promedio) como al de trabajo (25.9 minutos en promedio), representan porcentajes similares tanto para hombres como para mujeres, salvo en el caso del trabajo en casa ejecutado con una frecuencia 4.68 por ciento mayor por parte de las mujeres que de los hombres. (Véase imagen 6).

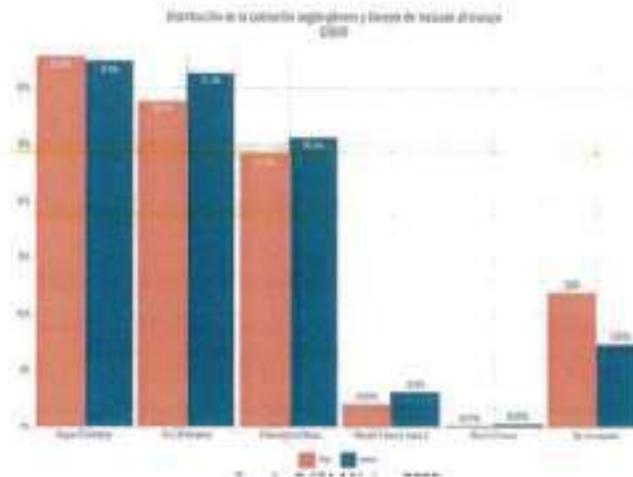


Imagen 6. Distribución de la población según género y tiempo de traslado al trabajo en Silao de la Victoria Guanajuato. Fuente: DATA México, 2020

## Condiciones reales de la equidad y género

En México, el 32 por ciento de las mujeres ha sufrido, en alguna ocasión, actos de violencia en espacios públicos y, de ese porcentaje, el 8 por ciento no denuncia; extrapolando ese índice a las aproximadamente 103 mil mujeres residentes de Silao, 33 mil 114 pudieron haber sufrido violencia de género en espacios públicos en el municipio. En ese mismo contexto, 26 mil 500 mujeres resultan ser víctimas no registradas, al no denunciar tales violaciones. En conjunto con los opinantes, es importante llevar a cabo acciones encaminadas a inhibir tales prácticas de violencia de género en este caso en el transporte público, tales como la ampliación del número



de asientos exclusivos para mujeres y embarazadas en el transporte público, incluir mujeres como choferes y supervisoras del transporte público, aplicar supervisión de seguridad en paraderos y zonas suburbanas, además de la creación de un sistema digital para quejas y reportes de los usuarios.

### Síntesis del diagnóstico

La cantidad de asientos exclusivos para mujeres en el transporte público de Silao es insuficiente y falta capacitación en materia de equidad de género en los conductores del transporte, así como una vigilancia permanente para protección de las usuarias, además de que no cuenta con un sistema de quejas y reportes.

No existen mujeres operarias del transporte público, que propicien un acceso de equidad para el género femenino, además de un acceso de equidad para el género femenino ambiente más confiable para las usuarias.

## 4.3 Fortalecimiento de la gestión de la movilidad en sus diferentes modalidades

### 4.3.1 Sistema centralizado de semáforos

#### Inventario de semáforos

En Silao la red vial primaria cuenta con 12 cruces (véase tabla 21) que operan con semáforos, su equipo (control electrónico) es de un diseño antiguo, con características que no permiten generar patrones de sincronía en línea o en red y sus tiempos son fijos, lo que genera un sistema de semáforos deficiente en todos los sentidos, no es factible aplicar un plan de mejoras para reducir los tiempos de recorridos, evitar demoras y condiciones de riesgo para los usuarios de las vialidades (conductores, pasajeros y peatones). El diseño estructural de semáforos en los cruces viales incumple con las disposiciones técnicas y de imagen, por lo que dificulta la fácil lectura de las indicaciones de los mismos.

Inventario de semáforos en 12 cruces	
Nombre del cruce	Cantidad de vehículos / hora
Puente Carretera San Felipe y Luis H. Ducoing	2404

Inventario de semáforos en 12 cruces	
Nombre del cruce	Cantidad de vehículos / hora
Luis H. Ducoing y Blvd. Raúl Bañeres	2079
Av. 5 de mayo y Censos	1674
Av. 5 de mayo y Honda	1176
Portal Victoria y Monseñor	957
Av. 5 de mayo y La Joya	1733
Av. Álvaro Obregón y Libertad	1018
Av. Álvaro Obregón y calle Pino Suarez	760
Av. Álvaro Obregón y Palma	693
Av. Álvaro Obregón y Raúl Bañeres	1167
Calzada Hidalgo y Pedro Bustamante	965
Av. Libertad y calle Fundación	1279

Tabla 14. Comportamiento vial en 12 cruces de Silao de la Victoria.. Fuente: Elaboración propia

### Operación de infraestructura semafórica

De los datos recabados respecto al funcionamiento de los semáforos en los 12 cruces que operan con esta infraestructura en la ciudad de Silao, se evidencia la necesidad de sistematizar y actualizar los semáforos existentes para atender los cruces con alta incidencia, principalmente peatonal y de ciclistas; de evaluar cruces con insuficiencias de colocación de semáforos nuevos, con dispositivos auditivos y para ser operados por el peatón (push bottom), así como el integrar este sistema de semáforos a la plataforma tecnológica de Seguridad Pública.



### Síntesis del diagnóstico

La operación de los cruces que funcionan con semáforos de Silao de la Victoria, Gto., es inadecuada e ineficiente. Su programación en tiempos es fija y esto es por su tipo de controlador, con lo que no responden a las variaciones diarias y necesidades de la movilidad actual, pues su tecnología es inadecuada para gestionar la operación vial, propiciando demoras de hasta un 35% en los tiempos de recorrido.

Existen 5 cruces con flujo intenso, y variables en su clasificación y direcciones en sus movimientos que actualmente operan solo con señalamiento de alto para identificar el derecho y preferencia de paso; estos requieren operar con semáforos.

## 4.3.2 Ordenamiento del uso de la vialidad

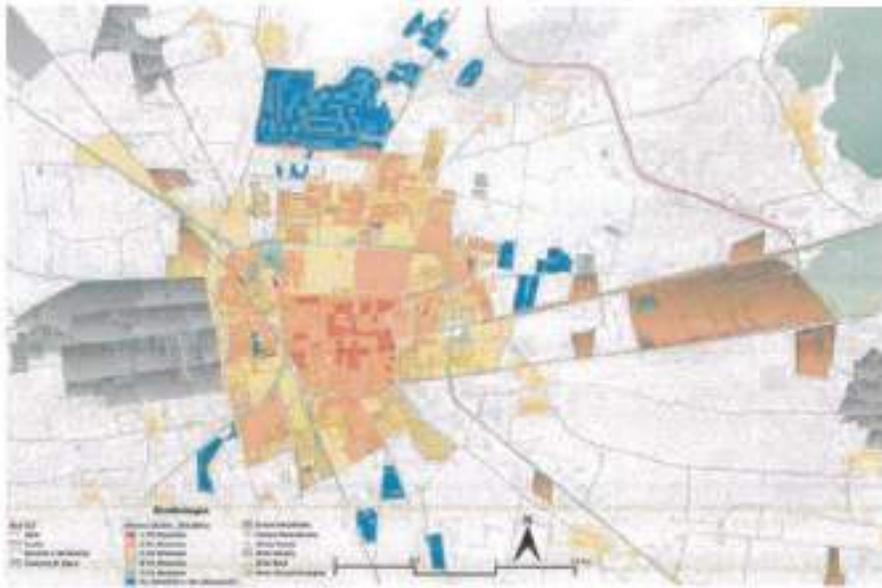
### Inventario de señalización vial

La insuficiencia de dispositivos viales en Silao que cumpla con diseños y acabados conforme a la norma oficial (SICT) (Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transporte) que instruyan sobre la organización y derecho de paso de los vehículos, propicia conflictos y riesgos de accidentes.

El incumplimiento de la norma en cuanto al diseño de señalamientos, aplicación de criterios propios (como la rotulación a mano) o la escasez de material para fabricación de señalamiento, genera una variante no ortodoxa en este tipo de equipamiento, lo que redundará en una ciudad no legible en detrimento de la circulación vial y distribución en los derechos de paso y de espacio, la realización de viajes innecesarios y, sobre todo, una mala imagen para la ciudad.

La ubicación de los señalamientos en algunas áreas de banqueta obstaculiza el paso libre de peatones sobre todo de personas con movilidad reducida.

El señalamiento de nomenclatura de vialidades que existe en la Ciudad, es escaso y la imagen no se encuentra homologada. (Véase mapa 14)



Mapa 14. Vialidades que cuentan con señaleta correspondiente a nomenclatura en Silao de la Victoria Guanajuato Fuente: Elaboración propia con información del INEGI, 2020

## Condiciones de la operación vial

Los dispositivos viales (señalamiento horizontal, vertical y de nomenclatura, y semáforos) en la ciudad de Silao tienen como principal característica el no cumplir con la norma en cuanto a especificaciones técnicas y de operación, por lo que es complicado que esta ciudad sea fácil de leer, generando viajes innecesarios y complicaciones a los habitantes y visitantes de la misma, de ahí que sea imperante la generación de proyectos de señalización que cumpla con la norma de la SICT, así como un proyecto distintivo que permita ubicar y reconocer las rutas de acceso a puntos de atracción en el municipio, como áreas de gestión gubernamental, parques, hospitales y centros comerciales, entre otros.

También es importante generar un proyecto integral de mantenimiento y aplicación de pintura en vialidades (topes y pasos peatonales) para brindar orden y seguridad en los usuarios de estas vialidades.

### Síntesis del diagnóstico

Insuficiencia de señalamiento vertical y horizontal (balizamiento vial) en la estructura vial primaria y secundaria de la mancha urbana, y necesidad de homologar las especificaciones de acabados, diseños y medidas.



### 4.3.3 Infraestructura vial

De acuerdo a la información de DATA México, 2020, de los 53 mil 221 silaoenses en edad escolar (de 3 años y más) y 70 mil 900 en edad laboral (de 12 años y más) censados en el aspecto de movilidad urbana en 2020, el 29.85 por ciento de la población acude en vehículo particular al trabajo y el tiempo de recorrido de hasta 1 hora para la mayoría de ellos, mientras que el 18.02 por ciento que acude en vehículo particular a la escuela, tardando hasta 30 minutos en llegar. (Véase tabla 15).

Tiempo de recorrido	Acuden a la escuela en vehículo particular		Acuden al trabajo en vehículo particular	
	Usuarios	Porcentaje	Usuarios	Porcentaje
Hasta 15 min	5,890	61.39%	8,647	40.86%
16 a 30 min	2,871	29.92%	7,441	35.15%
31 min a 1 hora	693	7.22%	4,683	22.13%
Más de 1 hora y hasta 2	92	0.96%	346	1.63%
Más de 2 horas	49	0.51%	48	0.23%
Total	9,595	100%	21,165	100%

Tabla 15. Usuarios que acuden en vehículo particular a la escuela o trabajo en Silao, Gto. Fuente: Elaboración propia con información de DATA México, 2020

### Estructura vial (red vial primaria)

Se encuentra conformada por 13 vialidades que, en conjunto alcanzan los 26 mil 612 metros de largo, cuentan con 25 cruces de alta densidad vehicular y peatonal, 12 de ellos operan con semáforos y los demás con señalamiento vertical.

El diseño de las vialidades se ajusta a la tipología establecida en el diseño del "Manual proyecto geométrico de carreteras", en su "Capítulo I. Criterios básicos de diseño vial" (SICT, 2018). (Véase mapa 15).



Mapa 15. Red vial primaria de Silao, Gto. Fuente: Elaboración propia con información del Censo y Población y Vivienda INEGI, 2020

En la tabla siguiente se ilustra el concentrado de la evaluación superficial de cada tramo década vialidad. (Véase tabla 16).

Concentrado de vialidades con sus características de capacidad y especificaciones de área de pavimento								
Vialidad	Longitud	Jerarquía	No. Carriles	Jurisdicción	Servicio	Observaciones	Tipo de pavimento	Condiciones generales
Libramiento norte	6670	Libre tránsito	6	Federal	Dotse sentido	Largo itinerario	Asfalto	Buenas
Libramiento norte	5670	Libre tránsito	6	Federal	Dotse sentido	Largo itinerario	Asfalto	Buenas
Bvd salida a San Felipe	1410	Boulevard	6	Municipal	Dotse sentido	Urbana	Concreto	Buenas
Bvd 5 de mayo	755	Boulevard	6	Municipal	Dotse sentido	Urbana	Concreto	Buenas
Av. 5 de mayo	838	Avenida	2	Municipal	Dotse sentido	Urbana	Concreto	Buenas
Bvd Raúl Ballares	1450	Boulevard	4	Municipal	Dotse sentido	Urbana	Concreto	Buenas
Portal Libertad	489	Avenida	4	Municipal	Dotse sentido	Urbana	Concreto estampado	Buenas
Calle Pino Suárez	1390	Calle primaria colectora	2	Municipal	Un sentido	Urbana	Concreto	Malas
Av. Álvaro Obregón	1650	Avenida y boulevard	4	Municipal	Dotse sentido	Urbana	Concreto	Buenas
Cabrero Hidalgo	1400	Boulevard	4	Municipal	Dotse sentido	Urbana	Concreto	Excepcionales
Campera a Rerito	1090	Avenida	2	Municipal	Dotse sentido	Estatal	Asfalto	Malas



Ramal a Guanajuato	130	Avenida		Municipal	Doble sentido	Urbana	Concreto	Buenas
Calle Pedro Bustamante	805	Calle colectora	2	Municipal	Doble sentido	Urbana	Asfalto y concreto	Regulares
Bvtd la Joya	805	Boulevard	4	Municipal	Doble sentido	Urbana	Asfalto	Regulares
Pedernales - calle Patras	2450	Calle colectora	2	Municipal	Doble	Urbana	Asfalto	Regulares
Calle Hidalgo- Melchor Ocampo	857	Calle colectora	2	Municipal	Un sentido	Urbana	Concreto estampado y concreto	Buenas
Pedernales	741	Avenida	2	Municipal	Doble sentido	Urbana	Concreto	Buenas
Av. Luis H. Duzang	825	Avenida	4	Municipal	Doble sentido	Urbana	Concreto	Regulares
Prolongación Pedro Moreno	945	Calle colectora	2	Municipal	Doble sentido	Urbana	Concreto	Malas
Bvtd. Silao	545	Boulevard	4	Municipal	Doble sentido	Urbana	Concreto	Malas
Bvtd. Independencia	530	Boulevard	4	Municipal	Doble sentido	Urbana	Concreto y asfalto	Malas
Av. Esperanza	556	Calle colectora	4	Municipal	Doble sentido	Urbana	Concreto	Regulares
Fundaciones	660	Calle colectora	3	Municipal	Un sentido	Urbana	Concreto	Malas

Tabla 16. Caracterización de las vialidades de la red vial primaria de Silao de la Victoria Fuente: Elaboración propia

El diseño estructural del área de rodamiento, presenta diversos tipos de recubrimiento, que va desde pavimento asfáltico y concreto hidráulico en la red vial principal y con algunos otros acabados como el empedrado y el pórfido (véase mapa 16).



Mapa 15. Tipo de recubrimiento de las vialidades de Silao de la Victoria, Gto. Fuente: Elaboración propia con información del Censo y Población y Vivienda INEGI 2020

## Caracterización de la estructura de rodamiento vial

El 80 por ciento de las vialidades que conforman la estructura vial primaria y secundaria están en buenas condiciones, sin embargo, aun así, las personas que utilizan estas vialidades hacen recorridos de entre 16 minutos y 1 hora en un 32 por ciento, en vehículo particular, derivado de las condiciones de esta infraestructura vial, por lo que es altamente prioritario el generar un programa de bacheo y mantenimiento mayor anual de las vialidades del Municipio, considerando tipo de vialidad y recubrimiento (pavimento o terracería, etc.), que se planee la ciudad con base a anillos viales, además de ampliar la Avenida Ramal Guanajuato y conectar con Carretera Federal No. 45 y continuar hasta la Comunidad Los Rodríguez, entre otras acciones que a su vez propicien una movilidad eficiente y segura, y con ello, una mejor calidad de vida para todos.

### Síntesis del diagnóstico

El **63.50** por ciento del área de rodamiento de las vialidades principales de Silao, Gto. Se encuentra en condiciones de malas a regulares. Además, su geometría, por el diseño de ciudad antigua (trazo de "plato roto"), mantiene variantes en los anchos de banquetas, arroyos vehiculares y camellones, lo que propicia un comportamiento vial no homogéneo, sin espacio suficiente para bahías de transporte público, jardinerías o para medios de transporte alternativo (bicicletas y peatones).



#### 4.3.4 Normatividad Municipal en materia de movilidad

Reglamentación municipal	Vigencia
Reglamento del Servicio Público de Estacionamientos en la Vía Pública de Silao	17 de mayo del 2002.
Reglamento de Nomenclatura de la Ciudad de Silao	14 de Diciembre del 2004
Reglamento de Parques y Jardines para el Municipio de Silao de la Victoria	31 de Mayo del 2002
Reglamento de Planeación Municipal, para el Municipio de Silao.	6 de Agosto de 1999
Reglamento de Protección Civil para el Municipio de Silao de la Victoria, Guanajuato	13 de diciembre del 2022.
Reglamento de Tránsito, Transporte y Vialidad para el Municipio de Silao	24 de Julio de 2001
Reglamento de Transporte Público para el Municipio de Silao.	27 de Julio del 2010
Reglamento del Instituto Municipal de Planeación Urbana de Silao de la Victoria, Gto.	29 de enero del 2021
Reglamento Interior de la Dirección General de Seguridad Ciudadana y Seguridad Vial del Municipio de Silao de la Victoria	16 de junio del 2015.
Reglamento Interior del Consejo de Planeación para el Desarrollo Municipal de Silao de la Victoria	31 de marzo de 2017
Reglamento Orgánico de la Administración Pública Municipal de Silao de la Victoria, Guanajuato	8 de septiembre del 2021
Reglamento para el Control, la Protección y el Mejoramiento Ambiental de Silao	06 de Junio del 2006
Reglamento para la Protección, Mejoramiento y Conservación de la Imagen Urbana y del Patrimonio Cultural del Municipio de Silao	18 de diciembre del 2008

Tabla 17. Reglamentación Municipal en materia de movilidad. Fuente: Elaboración propia con base en datos de la Dirección General de Asuntos Jurídicos, de la Secretaría de Gobierno del Estado de Guanajuato.

#### Soporte y lineamientos jurídicos

El municipio de Silao de la Victoria mantiene una gestión respaldada en las leyes nacionales y estatales y en sus propios reglamentos. Estos documentos jurídicos deben de respaldar las acciones de gestión de la administración municipal; sin embargo, la mayoría de los lineamientos legales deben actualizarse y adecuarse a las necesidades y modificaciones de las propias leyes, por lo cual en cuanto a los documentos jurídicos que regulan la movilidad, la prestación del servicio de transporte a vehículos, operación de las vialidades, derechos y obligaciones de prestadores y usuarios. Estos deben actualizarse para poder regularizar el transporte público urbano y suburbano, aplicar acciones para mejorar el servicio, como la

pronta supervisión y adecuación de rutas, aplicación de revisiones de revista mecánica a las unidades de transporte.

### Síntesis del diagnóstico

Los documentos jurídicos del Municipio en materia de Movilidad, tienen más de 20 años de vigencia, incidiendo en su aplicabilidad de manera óptima y adecuada las necesidades urbanísticas de hoy en día. Los reglamentos deben adecuarse a las modificaciones vigentes de la propia Ley de Movilidad del Estado y la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, por lo que se ven obligados a aplicar de forma supletoria la ley de movilidad del estado y su reglamento.

## V. Visión en materia de movilidad

*"La administración municipal de Silao de la Victoria trabaja para garantizar una movilidad incluyente, moderna, sustentable, para responder al respeto de los derechos humanos en el desplazamiento de los habitantes del municipio, en forma segura, accesible, eficiente y amigable con el ambiente, en la que el peatón y ciclista son el eje central y las vialidades están compartidas armónicamente por todos los medios de transporte."*



## VI. Planteamiento Estratégico

### 6.1 Recopilación de información Líneas estratégicas, objetivos y estratégicas

#### Línea Estratégica 1. Impulso a los medios alternos de movilidad

Objetivo 1.1 Mejorar la infraestructura de los medios alternos de movilidad.

Indicador	Meta	Responsable
1. Porcentaje de adecuación de infraestructura peatonal en corredores de la ciudad	Adecuar anualmente el 20 por ciento de la infraestructura peatonal en el corredor centro-central de autobuses	Dirección General de Obra Pública. Dirección de Tránsito Municipal
2. Porcentaje de modernización de semáforos instalados en el municipio	Modernizar el 100 por ciento de los semáforos existentes en la ciudad para el 2024	Dirección General de Obra Pública. Dirección de Tránsito Municipal

#### Estrategia 1.1.1 Rehabilitación y construcción de la infraestructura dedicada al peatón.

<b>Líneas de acción:</b>	1.1.1.1 Construir, rehabilitar y ampliar banquetas en las vialidades municipales; adecuar y construir rampas para discapacitados en sus cruces.
	1.1.1.2 Implementar, rehabilitar y conservar cruces peatonales seguros en la red vial municipal.
	1.1.1.3 Habilitar y conservar áreas peatonales en el Centro Histórico. En las calles que rodean el Jardín o Plaza de la Victoria y en frente de la Presidencia Municipal.
	1.1.1.4 Construir y adecuar el corredor vial Centro Histórico – Central de autobuses. Ampliar y adecuar el área de peatones, organizar el tránsito, con diseño tipo boulevard y modernizar la infraestructura de semáforos, señalamiento horizontal y vertical, e iluminación tipo LEDs.
	1.1.1.5 Generar el proyecto ejecutivo para peatonalizar la calle Ayuntamiento y la calle Plaza Victoria.
	1.1.1.6 Aplicar señalamiento vertical y horizontal para ordenar el peatón.
	1.1.1.7 Establecer un programa de cultura y prevención vial permanente con 10 ejes de prevención; evitar manejar alcoholizado, uso del casco, no exceder límites de velocidad, no usar el celular, no pasarse el alto, respetar área de cruce de peatones, uso de los espacios para cruce de los peatones, espacios para personas con discapacidad, respeto al ciclista, portar su licencia.

### Estrategia 1.1.2 Modernización y equipamiento de la infraestructura semafórica de la ciudad.

<b>Lineas de acción:</b>	1.1.2.1 Equipar con tecnología semafórica los cruces peatonales.
	1.1.2.2 Aplicar semáforos auditivos para apoyo de personas débiles visuales.
	1.1.2.3 Integrar un sistema centralizado de semáforos coordinado con el C4.

### Objetivo 1.2 Incrementar la infraestructura dedicada al ciclista.

Indicador	Meta	Responsable
1. Porcentaje de ampliación de la red de ciclovías en el municipio.	Ampliar anualmente la red de ciclovías en el municipio en un 20 por ciento, equipadas con infraestructura de seguridad	Dirección General de Obra Pública. Dirección de Tránsito Municipal
Porcentaje de implementación del programa de promoción del uso de bicicleta	Implementar al 100 por ciento el Programa de promoción del uso de la bicicleta para el 2024	Dirección de Tránsito Municipal

### Estrategia 1.2.1. Rehabilitación y construcción de la red de infraestructura dedicada al ciclista.

<b>Lineas de acción:</b>	1.2.1.1 Crear programa de promoción del uso de la bicicleta.
	1.2.1.2 Ampliar anualmente en un 20 por ciento la red de ciclovías de municipio y que estén equipadas con infraestructura de seguridad.
	1.2.1.3 Designar bici estacionamientos públicos.
	1.2.1.4 Reglamentar el uso de la bicicleta en el Municipio. Para adaptar la prioridad del uso de la misma.

### Objetivo 1.3 Mejorar el sistema de transporte público, urbano y suburbano.

Indicador	Meta	Responsable
1. Porcentaje de paraderos instalados en el transporte público en el municipio	Colocar el 85 por ciento de paraderos de transporte público proyectados para el 2024.	Secretaría del H. Ayuntamiento Dirección de Desarrollo Económico Dirección de Desarrollo Ordenamiento Territorial Dirección de Transporte Público Municipal.
2. Porcentaje de número de capacitaciones a choferes.	Capacitar al 100% a los choferes del transporte público anualmente, en temas de atención al público, manejo del estrés y desarrollo personal.	Dirección de Tránsito Municipal



**Estrategia 1.3.1 Rehabilitación, construcción de bahías y paraderos de transporte público.**

<b>Líneas de acción:</b>	1.3.1.1 Construir, rehabilitar y mantener paraderos en la zona urbana y en áreas rurales.
	1.3.1.2 Promover la colocación de parasoles a través de la participación ciudadana (concesión con espacios para publicidad).
	1.3.1.3 Generar un sistema de información digital y físico del servicio de transporte público.
	1.3.1.4 Generar condiciones de accesibilidad, destinar lugares en el transporte público para personas con discapacidad y con equidad de género.

**Estrategia 1.3.2 Creación de un programa de capacitación y mejora, en la prestación del servicio de transporte público.**

<b>Líneas de acción:</b>	1.3.2.1 Capacitar permanentemente a los choferes del transporte público.
	1.3.2.2 Homologar y mejorar la imagen de los conductores (uniforme).
	1.3.2.3 Crear programa de seguridad integral en el transporte.
	1.3.2.4 Promover la creación de bases de encierro de autobuses.

**Línea Estratégica 2. Promover la transformación hacia una movilidad incluyente, segura y sustentable**

**Objetivo 2.1 Mejorar y propiciar la seguridad de los usuarios del transporte público.**

Indicador	Meta	Responsable
1. Tasa de variación de incremento de cobertura en el servicio de transporte para personas con discapacidad.	Incrementar la cobertura en un 15 por ciento anual en el servicio de transporte público para personas con discapacidad	Dirección de Transporte Público Municipal DIF
2. Porcentaje de adecuaciones implementadas para la accesibilidad a personas discapacitadas	Adecuar el 10 por ciento anual de las calles y banquetas en el municipio para la accesibilidad de todos los peatones	Dirección General de Obra Pública, Dirección de Transporte Público Municipal, Dirección de Tránsito Municipal

### Estrategia 2.1.1 Implementación de un programa de acciones para la inclusión integral.

<b>Líneas de acción:</b>	2.1.1.1 Generar plan de estacionamiento para personas con discapacidad.
	2.1.1.2 Habilitar semáforos auditivos en la zona centro, en cruceos cerca de hospitales, central de autobuses, etc.
	2.1.1.3 Ampliar el uso del transporte para personas con discapacidad, prestado por el DIF Municipal (TRAIn).
	2.1.1.4 Colocar guías en el piso para personas débiles visuales.

### Estrategia 2.1.2 Implementación de un estándar de afectación mínima a las banquetas en los accesos residenciales.

<b>Líneas de acción:</b>	2.1.2.1 Establecer especificaciones técnicas de diseño en las rampas de cochera para que solo se modifique la banqueta en un 30% y así evitar problemas para los peatones.
	2.1.2.2 Modificar la colocación de los dispositivos viales en las banquetas.

**Objetivo 2.2 Incrementar el respeto y la equidad de género en el servicio de transporte público.**

Indicador	Meta	Responsable
1. Tasa de variación de incremento anual del cumplimiento de frecuencia del servicio de transporte	Respetar el 95 por ciento en el cumplimiento de frecuencia del servicio del transporte público municipal	Dirección de Transporte Público Municipal
2. Porcentaje de campañas de respeto y equidad de género implementadas en el transporte público	Implementar el 85 por ciento de campañas de respeto y equidad de género en el transporte público proyectadas para el 2024	Dirección de Transporte Público Municipal Instituto Municipal para las Mujeres Silaoenses IMMUS.



**Estrategia 2.2.1 Promoción del transporte público con visión y respeto a la equidad de género**

<b>Líneas de acción:</b>	2.2.1.1 Prestar el servicio con frecuencias cerradas para no saturar el transporte público y evitar condiciones que facilitan el acoso sexual y agresiones físicas o robos.
	2.2.1.2 Supervisar el transporte público en zona rural en coordinación con los cuerpos de seguridad, para evitar incidencias a los usuarios.

**Estrategia 2.2.2 Promover la inclusión de género en el transporte público con la integración de conductores y supervisores del sexo femenino.**

<b>Líneas de acción:</b>	2.2.2.1 Vincular con concesionarios del transporte público para promover las campañas equidad de género dentro de sus empresas.
	2.2.2.2 Considerar la equidad de género en la contratación de inspectores del transporte.

**Objetivo 2.3 Mejorar la infraestructura dedicada a la circulación de vehículos en Silao.**

Indicador	Meta	Responsable
1. Porcentaje de elaboración de proyectos ejecutivos de pares viales	Incrementar un 40 por ciento anual la elaboración de proyectos ejecutivos de pares viales	Instituto Municipal de Planeación Urbana de Silao Dirección General de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial. Dirección General de Obra Pública.
2. Porcentaje de reestructuración de vialidades en el municipio	Reorganización del 50 por ciento de las vialidades primarias en la ciudad al 2024.	Dirección General de Obra Pública.

**Estrategia 2.3.1 Elaboración del plan director de reestructura a través de pares viales.**

<b>Líneas de acción:</b>	2.3.1.1 Rehabilitar y construir calles laterales en el libramiento Norte.
	2.3.1.2 Generar proyecto ejecutivo en libramiento Norponiente.
	2.3.1.3 Crear vialidad y parque lineal en Río Silao.
	2.3.1.4 Organizar la operación vial en Blvd. Emiliano Zapata (salida a San Felipe, Gto.).
	2.3.1.5 Generar vialidad con ciclo vía y andadores y equipada con infraestructura semafórica Av. Ramal a Gto.
	2.3.1.6 Interconectar Ramal – Guanajuato con carretera federal No.45.
	2.3.1.7 Establecer la política pública de la aplicación de concreto hidráulico en áreas de rodamiento en vialidades nuevas y las que se rehabiliten.

### Estrategia 2.3.2 Reordenamiento de la operación vial

<b>Líneas de acción:</b>	2.3.2.1 Ordenar horarios de abasto en la zona centro y el tipo de unidades por sus dimensiones y capacidad que pueden ingresar.
	2.3.2.2 Ordenar y señalizar los sentidos de circulación y propiciar pares viales.
	2.3.2.3 Ubicar, reordenar y señalizar las áreas de estacionamiento en la vía pública, limitando zonas de carga y descarga con tiempo máximo, estacionamiento exclusivo para motos.

## Línea Estratégica 3. Fortalecimiento de la gestión de la movilidad en sus diferentes modalidades

### Objetivo 3.1 Consolidar el ordenamiento y administración del sistema de movilidad

Indicador	Meta	Responsable
1. Porcentaje de regulación del transporte público	Regularizar al 100 por ciento el transporte público para el 2024	Secretaría del H. Ayuntamiento Dirección de Transporte Público Municipal
2. Porcentaje de actualización de la reglamentación en materia de movilidad	Actualizar al 100 por ciento los reglamentos en materia de movilidad para el 2024	Secretaría del H. Ayuntamiento Dirección de Tránsito Municipal Dirección de Transporte Público Municipal

### Estrategia 3.1.1 Regularización y reestructuración del sistema de transporte público

<b>Líneas de acción:</b>	3.1.1.1 Crear el programa de regularización del sistema de transporte público.
	3.1.1.2 Reestructurar las rutas para ampliar la cobertura, evitar rutas empalmadas, evitar la zona centro.
	3.1.1.3 Establecer un sistema de prepago y transbordo.
	3.1.1.4 Promover el uso del transporte eficiente y amigable con el medio ambiente.



**Estrategia 3.1.2 Fortalecimiento a la operatividad de la Dirección de Movilidad y Transporte.**

**Líneas de acción:**

- 3.1.2.1 Actualizar toda la reglamentación municipal en materia de movilidad.
- 3.1.2.2 Ampliar la estructura orgánica de esta Dirección.
- 3.1.2.3 Crear área técnica para proyectos de adecuación, modificación y ampliación de rutas.
- 3.1.2.4 Modernizar y ampliar el equipo de movilidad de esta dirección (unidades).
- 3.1.2.5 Crear un área equipada para realizar las revistas físico-mecánicas.



**VII. Lineamientos generales para la instrumentación, seguimiento y evaluación del programa**

De conformidad con el Artículo 72 del Reglamento de la Ley de Planeación para el Estado de Guanajuato, sobre la estructura de Programas Derivados del Programa de Gobierno del Municipio y en apego al Reglamento del Instituto Municipal de Planeación Urbana de Silao de la Victoria, Guanajuato (IMPLUS) que en su Artículo 9 fracción VI establece que, son atribuciones del IMPLUS: "Formular la instrumentación y lineamientos para la aplicación de las normas que se deriven del Sistema Municipal de Planeación", en este apartado se presentan los lineamientos generales para la instrumentación, seguimiento y evaluación del "Programa de Movilidad Municipal del Municipio de Silao de la Victoria, Guanajuato".

**Instrumentación del Programa**

La instrumentación del presente Programa se llevará a cabo, a través de los programas presupuestarios, procesos y proyectos de inversión que se vinculen a éste, en los términos que establece la Ley de Planeación para el Estado de Guanajuato y su reglamento. En este sentido, el proyecto del presupuesto anual de egresos deberá estar alineado a los objetivos, estrategias y líneas de acción del Programa conforme a lo señalado en el Reglamento de la Ley de Planeación para el Estado de Guanajuato. Finalmente, es importante mencionar que, para asegurar la articulación entre las etapas de planeación y programación, los Programas presupuestarios deberán guardar alineación con los instrumentos de planeación.

**Seguimiento del Programa.**

El seguimiento del Programa se realizará a partir de las metas definidas para cada indicador, aprovechando las tecnologías de información disponibles para sistematizar la información correspondiente y facilitar el registro. Se comparará el avance obtenido para cada meta con el avance comprometido inicialmente. La coordinación del proceso será responsabilidad del

Instituto Municipal de Planeación Urbana de Silao (IMPLUS) En Conjunto con la Dirección de tránsito municipal y la Dirección de Transporte. Se integrarán reportes semestrales y anuales del cumplimiento, los cuales se publicarán en la página del IMPLUS, incluyendo una sección especial sobre los avances de los indicadores asociados a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) En función de ello, se contrastan los avances logrados contra lo planeado en el Evaluación del Programa La evaluación del desempeño del Programa de Movilidad para el programa, considerando que la evidencia correspondiente debe estar disponible para su verificación.

## Evaluación del Programa

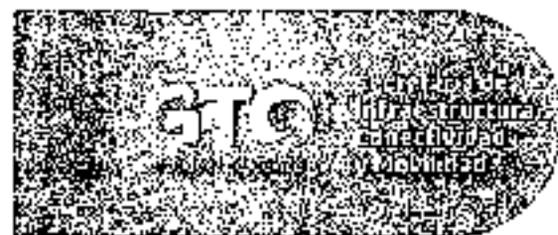
La evaluación del desempeño del Programa de Movilidad para el programa, considerando que la evidencia correspondiente debe estar disponible para su verificación. municipio de Silao de la Victoria se realizará a través de una valoración del grado de cumplimiento de metas y objetivos, de acuerdo a los indicadores establecidos en el planteamiento estratégico, la evaluación se realizará al término de la administración 2018-2024. El IMPLUS como la dependencia o entidad coordinadora del Programa de ser necesario propondrá la evaluación de acciones específicas contenidas en el Programa o aspectos del Programa que a juicio requieren ser evaluados. La información necesaria para la medición tanto en el proceso de monitoreo como en la evaluación se contará con la participación de las diferentes dependencias de la Administración Pública Municipal. La evaluación de los resultados al desempeño municipal permitirá ajustar, en ejercicios presupuestales subsecuentes, las acciones que garanticen el cumplimiento del alcance de las metas establecidas, y servirá como base de la actualización del Programa. La información necesaria para la medición, los resultados del seguimiento y evaluación, se consideran de carácter público y deberán estar contenidas en el Sistema Estatal de Información Estadística y Geográfica, SEIEG, de conformidad con lo establecido en la Ley de Planeación para el Estado de Guanajuato y su Reglamento.



**Presidencia Municipal de Silao de la Victoria**  
Melchor Ocampo #1, Zona Centro, C.P, 36100  
Silao de la Victoria, Guanajuato.



[silaodelavictoria.gob.mx](http://silaodelavictoria.gob.mx)



"Bicentenario de la Instalación de la Excelentísima Diputación Provincial de Guanajuato, 1822-1824"

SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, CONECTIVIDAD Y MOVILIDAD

SUBSECRETARÍA DE CONECTIVIDAD Y MOVILIDAD

OFICIO NÚMERO: SICOM/0108/2023

ASUNTO: Referente al Programa de Movilidad Municipal.

Guanajuato, Gto., 02 de junio de 2023

**ING. CARLOS GARCÍA VILLASEÑOR  
PRESIDENTE MUNICIPAL DE SILAO, GTO.  
P R E S E N T E**

En relación a su oficio número PM/0435/2023, de fecha 31 de mayo del presente año, mediante el cual remite su Proyecto del Programa de Movilidad Municipal, con la finalidad de que esta Secretaría de Infraestructura, Conectividad y Movilidad emita la opinión de congruencia

A. respecto le informo que el documento cumple con la estructura y es congruente con el Programa Estatal de Movilidad.

Lo anterior, con base en las atribuciones referidas en el artículo 12 de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, artículo 16 del Reglamento de la Ley de Movilidad de Estado de Guanajuato y sus Municipios y artículo 69 fracción III del Reglamento Interior de la Secretaría de Infraestructura, Conectividad y Movilidad.

Sin otro asunto en particular, aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo.

*"Guanajuato, Grandeza de México"*

**EL SECRETARIO**

**ING. JOSÉ GUADALUPE TARCISIO RODRÍGUEZ MARTÍNEZ**

C.c.p. J. José Oviedo Herrera, Secretario de Gobierno.  
Arq. Graciela Amato Hernández, Directora General del Instituto de Planeación, Estadística y Geografía del Estado de Guanajuato.  
Lic. Juan Carlos Moreno Henestrosa, Subsecretario de Conectividad y Movilidad.

JGTRM\*JCAH\*MOGM\*mmz\*\*

Atención al folio SICOM 00000010

**SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, CONECTIVIDAD Y MOVILIDAD**

Cirujillo Superior No. 5 Conjunto Administrativo Pozuelos | Guanajuato, Gto. México | C.P. 36089 | Tel. (473) 735 2300  
guanajuato.gob.mx | @SicomGto



Despacho de la Dirección General  
Oficio: IPLANEG/DT/0178/2023  
Expediente: CYEG 3/10.1/47.1-PD-B-05/2023  
Asunto: Informe Técnico de Alineación del  
Programa de Movilidad de Silao de la Victoria 2021-2024  
Silao de la Victoria, Gto. 19 de mayo de 2023

**Arq. Tania Guadalupe Palomino Ortiz**  
Directora del Instituto Municipal de Planeación Urbana  
de Silao de la Victoria  
Presente

Con relación al oficio 0110/IMPLUS/2023, y de conformidad con el análisis realizado al Programa de Movilidad Municipal de Silao de la Victoria 2021-2024, le informo que se encuentra alineado con lo establecido en el Plan Estatal de Desarrollo 2040, como lo refiere el Informe Técnico de Alineación anexo que forma parte integral del presente oficio.

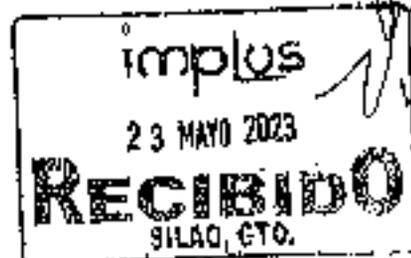
Con base en lo anterior, no vemos inconveniente en que el Programa continúe con el proceso correspondiente.

Lo anterior, en ejercicio de las atribuciones de representación establecidas en los artículos 17 y 18 fracción VI del Decreto Gubernativo número 148; y artículos 19 y 20 fracción X del Reglamento Interior del Instituto de Planeación, Estadística y Geografía del Estado de Guanajuato. Así como lo establecido en los artículos 14 y 15 Fracción IX de la Ley de Planeación para el Estado de Guanajuato; artículo 40 Fracciones III y V del Reglamento de la Ley de Planeación para el Estado de Guanajuato.

Atentamente

**Arq. Graciela Amaro Hernández**  
Directora General del Instituto de Planeación,  
Estadística y Geografía del Estado de Guanajuato

c.c.p. archivo  
Elaboró: URFJALP



**AUTORIDAD CERTIFICADORA DEL ESTADO DE GUANAJUATO SECRETARIA DE FINANZAS, INVERSION Y ADMINISTRACION**

Dictamen del Prog Movilidad de Sifao.pdf

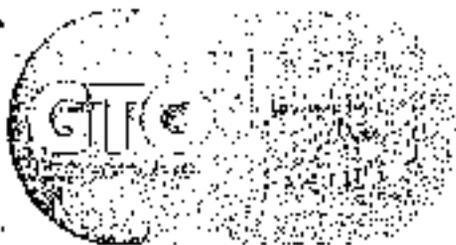
C22C7FE09EED1490B2673F7A92214D503A0D312D384DA7004C8AAEB3E021B433

<b>Usuario:</b> Nombre: GRACIELA DE LA LUZ AMARO HERNANDEZ Número de serie: 7366677436334323037 Validez: Activo Rol: Firmante	<b>Firmas:</b> Fecha: 22/05/2023 15:03:09(UTC:20230522140902) Status: Certificado Válido Algoritmo: SHA256W/RSA
<b>DCSP:</b> Fecha: 22/05/2023 15:03:03(UTC:20230522140932) URL: <a href="https://ocsp.nachcom.com/OCSP/ACGTN">https://ocsp.nachcom.com/OCSP/ACGTN</a> Nombre del respondedor: Sección DCSP de la AC del Estado de Guanajuato Secretaría de Finanzas Inversión y Administración Nombre del respondedor: AUTORIDAD CERTIFICADORA DEL ESTADO DE GUANAJUATO SECRETARIA DE FINANZAS INVERSION Y ADMINISTRACION Número de serie: 7366677436334323037	<b>TSP:</b> Fecha: 22/05/2023 15:03:13(UTC:20230522140932) Nombre del respondedor: Advantage Security PSC Bitanizado de Tiempo   Nombre del respondedor: Autoridad Certificadora Raíz Segura de Secretaría de Economía Número de serie: 636201646134518679 Datos empujados: c1360VFLbzqZ1cvSVkKam9DeadKKnDmXp1PQ==

**Usuario:**  
Nombre: MARISOL MACIAS TORRES  
Número de serie: 7366677436334323533  
Validez: Activo  
Rol: Revisor



**GUANAJUATO**



Despacho de la Dirección General  
Oficio: IPLANEG/DT/0176/2023  
Expediente: CYEG.3/0.1/47.1-FD-B-06/2022  
Asunto: Informe Técnico de Alineación del  
Programa de Movilidad de Silao de la Victoria 2021-2024  
Silao de la Victoria, Gto. 19 de mayo de 2023

**Arq. Tania Guadalupe Palomino Ortiz**  
Directora del Instituto Municipal de Planeación Urbana  
de Silao de la Victoria  
Presente

Con relación al oficio 0110/IMPLUS/2023, y de conformidad con el análisis realizado al Programa de Movilidad Municipal de Silao de la Victoria 2021-2024, le informo que se encuentra alineado con lo establecido en el Plan Estatal de Desarrollo 2040, como lo refiere el Informe Técnico de Alineación anexo que forma parte integral del presente oficio.

Con base en lo anterior, no vemos inconveniente en que el Programa continúe con el proceso correspondiente.

Lo anterior, en ejercicio de las atribuciones de representación establecidas en los artículos 17 y 18 fracción VI del Decreto Gubernativo número 148; y artículos 19 y 20 fracción X del Reglamento Interior del Instituto de Planeación, Estadística y Geografía del Estado de Guanajuato. Así como lo establecido en los artículos 14 y 15 Fracción IX de la Ley de Planeación para el Estado de Guanajuato; artículo 40 Fracciones III y V del Reglamento de la Ley de Planeación para el Estado de Guanajuato.

Atentamente

**Arq. Graciela Amaro Hernández**  
Directora General del Instituto de Planeación,  
Estadística y Geografía del Estado de Guanajuato

c.c.p. archivo  
Elaboró: UPP/ALP



INSTITUTO DE PLANEACIÓN, ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA

Bvd. Mineral de Valenciana #351 Col. Puerto Interior | Silao de la Victoria, Gto. México | C.P. 36275 | Tel. (472) 303 77 00  
Email: ipond@go.guanajuato.gob.mx |



**INFORME TÉCNICO DE ALINEACIÓN**  
Programa Derivado Municipal

MUNICIPIO: Silao de la Victoria  
 INSTRUMENTO: Programa de Movilidad Municipal 2021-2024  
 FECHA DE RECIBIDO: 18 de mayo de 2023  
 No. OFICIO: 0110/IMPLUS/2023  
 FECHA DE EMISIÓN DEL INFORME: 19 de mayo de 2023

**I. Alineación a los Instrumentos superiores de planeación.<sup>1</sup>**

Alineación a:	¿Cumple?		Observaciones y recomendaciones
	Sí	No	
a) Objetivos de Desarrollo Sostenible, b) Plan Estatal de Desarrollo 2040, c) Programa Estatal de Movilidad 2021-2024, d) Plan Municipal de Desarrollo 2040 de Silao de la Victoria, e) Programa Municipal de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Ecológico Territorial de Silao de la Victoria, el Programa de Gobierno Municipal 2021-2024 de Silao de la Victoria y f) Plan General de Seguridad para el Municipio de Silao de la Victoria 2021-2024.	✓		El documento contempla un esquema de alineación con los instrumentos superiores de planeación.

<sup>1</sup> Con base en la establecida en los artículos 40, fracciones III y V, así como, el 48 del Reglamento de la Ley de Planeación para el Estado de Guanajuato; artículo 99 fracción II de la Ley Orgánica Municipal para el Estado de Guanajuato.

**II. Recomendaciones generales sobre la estructura y contenido del documento.<sup>2</sup>**

Contenido del Programa:	¿Cumple?		Recomendaciones
	Sí	No	
a) Sobre la estructura del documento,	✓		El documento cuenta con la estructura recomendada por el planeg.
b) Objetivos, estrategias y líneas de acción, c) Indicadores y metas.	✓		El documento contempla con todos los elementos requeridos en el planeamiento estratégico

<sup>2</sup> Con fundamento en los artículos 4 y 24 de la Ley de Planeación para el Estado de Guanajuato.

**III. Informe Técnico de Alineación.**

El Programa de Movilidad Municipal de Silao de la Victoria 2021-2024, se encuentra alineado con los objetivos y estrategias establecidas en el Plan Municipal de Desarrollo 2040 de Silao de la Victoria y el Plan Estatal de Desarrollo 2040, por lo que el municipio puede continuar su proceso correspondiente. Así mismo, el documento cumple en lo general con la consistencia interna recomendada por el planeg.

Redujo  
 Alejandro Luvano Peña

Supervisó y autorizó  
 Ulises Pérez Fernández

**AUTORIDAD CERTIFICADORA DEL ESTADO DE GUANAJUATO SECRETARIA DE FINANZAS, INVERSION Y ADMINISTRACION**

Dictamen del Prog Movilidad de Silas.pdf

C23C7FE09E6D149DB2673F7A922140503A0D312D381DA7004C9AAEB3E023B433

<b>Usuario:</b> Nombre: GRACIELA DE LA LUZ AMARO HERNANDEZ Número de serie: 7366677430334323037 Validez: Activo Rol: Firmante	<b>Firmar:</b> Fecha: 22/05/2025 15:03:09(UTC:20230522103012) Status: Certificado Vigente Algoritmo: SFA256W/IntRSA
<b>OCSP:</b> Fecha: 22/05/2025 15:03:09(UTC:20230522103012) URL: <a href="http://ocsp.caashwate.com/OCSPACCTO">http://ocsp.caashwate.com/OCSPACCTO</a> Nombre del respondedor: Servicio OCSP de la A.C. del Estado de Guanajuato Secretaría de Finanzas Inversión y Administración Emisor del respondedor: AUTORIDAD CERTIFICADORA DEL ESTADO DE GUANAJUATO SECRETARIA DE FINANZAS INVERSION Y ADMINISTRACION Número de serie: 7366677430334323037	<b>TSP:</b> Fecha: 22/05/2025 15:03:33(UTC:20230522103332) Nombre del respondedor: Advantage Security PSC Escanujado de Tiempo I Emisor del respondedor: Autoridad Certificadora Raiz Segunda de Secretaría de Economía Secuencia: 63420064C135518679 Otros estampillados: eB6OVTidafyZkuvSVRkAw0DendKkzh(MXp)PQ=

**Usuario:**  
Nombre: MARISOL MACIAS TORRES  
Número de serie: 7366677430334323558  
Validez: Activo  
Rol: Revisor



**GUANAJUATO**