

GUANAJUATO
200
AÑOS DE GRANDEZA

*Fundado el
14 de Enero de 1877*

*Registrado en la
Administración
de Correos el 1° de
Marzo de 1924*

Año:	CXI
Tomo:	CLXII
Número:	86

SEGUNDA PARTE

**29 de Abril de 2024
Guanajuato, Gto.**



PERIÓDICO OFICIAL

DEL GOBIERNO DEL ESTADO DE

Guanajuato

Consulta este ejemplar
en su versión digital



periodico.guanajuato.gob.mx

SUMARIO :

Para consultar directamente una publicación determinada en el ejemplar electrónico, pulsar o hacer clic en el texto del título en el Sumario. Para regresar al Sumario, pulsar o hacer clic en **Periódico Oficial, fecha o página** en el encabezado.

INSTITUTO DE PLANEACIÓN, ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA DEL ESTADO DE GUANAJUATO

ACUERDO CEE/SO1/2024-3 mediante el cual se aprueba la Agenda Anual de Evaluación de la Administración Pública Estatal para el Ejercicio Fiscal 2024. 3

PRESIDENCIA MUNICIPAL - COMONFORT, GTO.

PROGRAMA de Movilidad Municipal de Comonfort, Guanajuato..... 27

PRESIDENCIA MUNICIPAL - MOROLEÓN, GTO.

PRIMERA Modificación al Pronóstico de Ingresos y Presupuesto de Egresos del Instituto Municipal de la Vivienda, para el Ejercicio Fiscal 2024 del Municipio de Moroleón, Guanajuato. 91

PRESIDENCIA MUNICIPAL - SAN FELIPE, GTO.

ACUERDO del Ayuntamiento de San Felipe, Guanajuato; por medio del cual se aprueba la modificación al Reglamento para la Protección Animal del Municipio de San Felipe, Guanajuato. 92

TRIBUNAL UNITARIO AGRARIO - DÉCIMO PRIMER DISTRITO GUANAJUATO, GTO.

EDICTO A MARÍA ELENA, MARTÍN, MARÍA GUADALUPE Y VAYETANO, todos de apellidos ABUNDIS CAMACHO. 94

INSTITUTO DE PLANEACIÓN, ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA DEL ESTADO DE GUANAJUATO

La suscrita Arq. Graciela de la Luz Amaro Hernández, Directora General del Instituto de Planeación, Estadística y Geografía del Estado de Guanajuato, en mi carácter de Secretaria Técnica del Consejo Estratégico de Evaluación del Sistema de Evaluación del Estado de Guanajuato, con fundamento en el artículo 19, fracción IX del Decreto Gubernativo número 189, publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado número 80, Cuarta Parte, de fecha 19 de mayo de 2017, por medio del cual se constituye el Sistema de Evaluación del Estado de Guanajuato:

Certifica

Que en primera sesión ordinaria llevada a cabo por los integrantes del Consejo Estratégico de Evaluación del Sistema de Evaluación del Estado de Guanajuato de fecha 22 de abril de 2024, llevada a cabo en forma virtual; con asistencia de la suscrita, se aprobó de forma unánime el punto 6 del orden del día, relativo al Acuerdo mediante el cual se expide la Agenda Anual de Evaluación para el ejercicio fiscal 2024, del cual deriva el acuerdo identificado con el número **CEE/SO1/2024-3**, señala lo siguiente:

“Acuerdo CEE/SO1/2024-3. Se aprueba la Agenda Anual de Evaluación para el ejercicio fiscal 2024, y se instruye a la Secretaria Técnica a efecto de que realice la promulgación y ordene la publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guanajuato, lo anterior para dar cumplimiento a lo establecido por los artículos 40 y 41 del Decreto Gubernativo Número 189, publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado número 80, Cuarta Parte, del 19 de mayo de 2017, por el cual se constituyó el Sistema de Evaluación del Estado de Guanajuato.”

Lo anterior, para todos los efectos a que haya lugar, se extiende la presente certificación en la ciudad de Silao de la Victoria, Gto., a los 22 veintidós días del mes de abril del año 2024 dos mil veinticuatro.



Arq. Graciela de la Luz Amaro Hernández



GTO
Guanajuato de México

Instituto
de Planeación,
Estadística y
Geografía del Estado
de Guanajuato

Directora General del Instituto de Planeación, Estadística
y Geografía del Estado de Guanajuato y Secretaria Técnica del
Consejo Estratégico de Evaluación

El **Consejo Estratégico de Evaluación del Sistema de Evaluación del Estado de Guanajuato**, con fundamento en los artículos 1, 3 fracción I, 4, 5 fracción I, 6 fracciones I y III, 11, 14 fracción VIII, 37, 40 y 41 del Decreto Gubernativo número 189, publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado número 80, Cuarta Parte, el 19 de mayo de 2017, mediante el cual se constituye el Sistema de Evaluación del Estado de Guanajuato.

CONSIDERANDO

El artículo 134 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que los recursos económicos de que dispongan la federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, se administrarán con eficiencia, eficacia, economía, transparencia y honradez, para satisfacer los objetivos a los que están destinados; así como que los resultados del ejercicio de dichos recursos serán evaluados por las instancias técnicas que establezcan, respectivamente, la federación y las entidades federativas, con el objeto de propiciar que los recursos económicos se asignen en los respectivos presupuestos.

Ahora bien, el artículo 6 de la Ley para el Ejercicio y Control de los Recursos Públicos para el Estado y los Municipios de Guanajuato, dispone que las dependencias y entidades de la Administración Pública Estatal y municipales, coordinarán las actividades de programación-presupuestación, ejercicio, control, seguimiento y evaluación de los recursos públicos.

Igualmente, con las evaluaciones se da cumplimiento a lo mandatado en los artículos 85, fracción I y 110 de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria y 49 fracción V de la Ley de Coordinación Fiscal; en el caso de aquellas que se realizan a programas estatales que ejercen gasto federalizado.

La transparencia en el ejercicio de los recursos públicos es una prioridad para el Gobierno del Estado, por ello, el 19 de mayo de 2017, se publicó en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guanajuato número 80, Cuarta Parte, el Decreto Gubernativo Número 189, mediante el cual se constituyó el Sistema de Evaluación del Estado de Guanajuato (Sistema Estatal), con el objeto de fijar las bases para su conformación y funcionamiento; así como, establecer las disposiciones generales para la evaluación de los proyectos, programas y políticas públicas de la Administración Pública Estatal.

El Sistema Estatal es la instancia de coordinación institucional para el cumplimiento de los objetivos, métodos y actividades para la evaluación de las intervenciones públicas.

Además, se dispone que el Sistema Estatal cuente con instrumentos normativos y de planeación para el desarrollo de las funciones que tiene encomendadas. Uno de estos instrumentos es la Agenda Anual de Evaluación, la cual rige las acciones de evaluación de las intervenciones públicas que se ejecutan durante un ejercicio fiscal.

La evaluación es el análisis sistemático e imparcial de proyectos, programas y políticas públicas estatales, en curso o concluidas, que tienen como finalidad determinar la pertinencia y el grado del logro de sus objetivos y metas, así como su eficiencia, eficacia, calidad, resultados, impacto y sostenibilidad.¹

Por ello, es necesario que se identifique si las políticas, proyectos y programas han alcanzado el propósito para el cual fueron creados, o hasta qué punto deben ser modificados, ampliados o bien, sustituidos.

Por lo anteriormente expuesto y con fundamento en las disposiciones legales previamente señaladas, el Consejo Estratégico de Evaluación aprobó, en sesión ordinaria virtual celebrada el 22 de abril de 2024, el siguiente:

ACUERDO CEE/SO1/2024-3

Artículo Único. Se *aprueba* la *Agenda Anual de Evaluación de la Administración Pública Estatal para el ejercicio fiscal 2024*, en los siguientes términos:

AGENDA ANUAL DE EVALUACIÓN PARA EL EJERCICIO FISCAL 2024

I. OBJETO

El objeto del presente instrumento es dar a conocer la relación de programas, proyectos y políticas públicas que serán sujetos de evaluación durante el ejercicio fiscal 2024. La integración de las evaluaciones se hará de conformidad con lo previsto en los Lineamientos Generales para la Evaluación de las Políticas, Programas y Proyectos del Gobierno del Estado de Guanajuato.

De esta manera, la Agenda Anual de Evaluación incluye lo siguiente: **i)** Un apartado para las evaluaciones a políticas consideradas como estratégicas para la Administración Pública Estatal coordinadas por el Instituto de Planeación, Estadística y Geografía del Estado, -lplaneg-; **ii)** Para las evaluaciones que serán financiadas con recursos propios de las dependencias y entidades que así lo determinen; **iii)** Para las evaluaciones del Sistema de Evaluación de Programas

¹ Decreto Gubernativo 189, Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guanajuato, Guanajuato, Gto., 19 de mayo del 2017, Número 80, pág. 45.

Sociales Estatales coordinado por la Secretaría de Desarrollo Social y Humano - SDSH-; **iv)** Para las evaluaciones sociales con enfoque de contraloría social² y las auditorías al desempeño, estas dos últimas coordinadas por la Secretaría de la Transparencia y Rendición de Cuentas; y **v)** Se incluye también una sección que da cuenta de las evaluaciones de fondos federales coordinadas por la Secretaría de Finanzas, Inversión y Administración.

Las evaluaciones incluidas en esta Agenda Anual de Evaluación, tienen el carácter de obligatorias para las dependencias y entidades de la Administración Pública Estatal, y se practicarán sin perjuicio de las auditorías de desempeño que la Auditoría Superior del Estado de Guanajuato programe y ejecute en el ámbito de su competencia, conforme a la normativa aplicable.

Los resultados de las evaluaciones serán públicos y se difundirán en los portales electrónicos de las dependencias y entidades responsables de los programas evaluados, así como en el portal del Iplaneg, en un plazo no mayor a 30 días naturales posteriores a su conclusión.

Las unidades administrativas de las dependencias o de las entidades que tengan funciones de planeación y evaluación serán responsables de facilitar la gestión de la información requerida para la realización de las evaluaciones.

II. GLOSARIO

Para los efectos de la presente Agenda Anual de Evaluación, se entiende por:

- a. Política pública:** Conjunto de acciones, estructuradas en modo intencional y causal, que se orientan a realizar objetivos considerados de valor para la sociedad o a resolver problemas cuya solución es considerada de interés o beneficio público;
- b. Proceso:** Conjunto de actividades operativas, repetibles y medibles, realizadas por una dependencia o entidad que se llevan a cabo de manera ordenada para cumplir con los objetivos de un programa, un proyecto o una institución. El aspecto fundamental que caracteriza a un proceso es que se refiere a la administración y operación interna de las dependencias y entidades y que están relacionadas con la entrega de

² De conformidad con el artículo 2 fracción II del Reglamento de la Ley de Desarrollo Social y Humano para el Estado y los Municipios de Guanajuato en materia de monitoreo y evaluación de programas sociales estatales, las evaluaciones de contraloría social, son aquéllas que se realizan con la participación de los beneficiarios de los programas sociales estatales u otros interesados, ya sea de forma organizada o independiente, para la vigilancia, seguimiento y evaluación del cumplimiento de las metas y acciones comprometidas en dichos programas, de la correcta aplicación de los recursos asignados a ellos, o del adecuado actuar de los servidores públicos responsables de éstos.

un bien o servicio;

- c. Programa:** Intervención pública que conjunta de manera organizada, acciones y actividades de naturaleza similar, mismas que están orientadas a concretar objetivos prioritarios o a la resolución de un problema público, así como a ordenar los recursos disponibles. Los aspectos que caracterizan a un programa son: que vive en el transcurso del tiempo, esto es, la intervención pública generalmente permanece por más de un ejercicio fiscal y no tiene un final definido. Además, puede o no comprender un conjunto de proyectos; y
- d. Proyecto:** Intervención pública que conjunta actividades concretas realizadas por una o varias dependencias o entidades, que se lleva a cabo para crear un producto, servicio o resultado. Los aspectos que caracterizan a un proyecto son: que el producto, servicio o resultado está bien identificado y generalmente es único; tiene un principio y final definido y, por último, puede o no ser parte de un programa.

III. SIGLAS Y ACRÓNIMOS

CEAG	Comisión Estatal del Agua de Guanajuato.
CEAIV	Comisión Estatal de Atención Integral a Víctimas.
CODE	Comisión de Deporte del Estado de Guanajuato.
CS en OP	Contraloría Social en la Obra Pública.
CS en PSE	Contraloría Social en Programas Sociales Estatales.
IEC	Instituto Estatal de la Cultura del Estado de Guanajuato.
IMUG	Instituto para las Mujeres Guanajuatenses.
Inaeba	Instituto de Alfabetización y Educación Básica para Adultos del Estado de Guanajuato.
Infospe	Instituto de Formación en Seguridad Pública del Estado.
Ingudis	Instituto Guanajuatense para las Personas con Discapacidad.
Iplaneq	Instituto de Planeación, Estadística y Geografía del Estado de Guanajuato.
Isapeq	Instituto de Salud Pública del Estado de Guanajuato.
JuventudEsGto	Instituto para el Desarrollo y Atención a las Juventudes del Estado de Guanajuato.
PAOT	Procuraduría Ambiental y de Ordenamiento Territorial del Estado de Guanajuato.
SDAyR	Secretaría de Desarrollo Agroalimentario y Rural.
SDES	Secretaría de Desarrollo Económico Sustentable.
SDIFEG	Sistema para el Desarrollo Integral de la Familia del Estado de

	Guanajuato.
SECTUR	Secretaría de Turismo
SDSH	Secretaría de Desarrollo Social y Humano.
SEG	Secretaría de Educación de Guanajuato.
Sesesp	Secretariado Ejecutivo del Sistema Estatal de Seguridad Pública.
SFIA	Secretaría de Finanzas, Inversión y Administración.
SMAOT	Secretaría de Medio Ambiente y Ordenamiento Territorial.
SMEI	Secretaría del Migrante y Enlace Internacional.
SSP	Secretaría de Seguridad Pública.
STRC	Secretaría de la Transparencia y Rendición de Cuentas.

IV. CRITERIOS DE SELECCIÓN

Los criterios seguidos para la selección de aquellos programas, proyectos y políticas públicas que serán sujetos a evaluaciones son los siguientes:

- a. Obligatoria:** la normativa vigente obliga a evaluar la intervención pública;
- b. Pertinencia:** si el programa no ha sido evaluado en los últimos dos ejercicios fiscales, o bien, se trata de un programa nuevo;
- c. Ciclo evaluativo:** programas nuevos que comienzan su ciclo evaluativo, o programas con continuidad entre ejercicios fiscales para los que se considera conveniente que continúen su ciclo de evaluación; y
- d. Programas estratégicos o coyunturales para la Administración Estatal.**

V. CRITERIOS DE MODIFICACIÓN DE LA AGENDA ANUAL DE EVALUACIÓN

Una vez publicada la presente Agenda Anual de Evaluación, el Consejo Estratégico de Evaluación podrá emitir modificaciones a la misma, a propuesta del Secretario Técnico, de conformidad con los siguientes criterios:

- a.** Modificaciones y reasignaciones financiero-presupuestales;
- b.** Desaparición o extinción de planes, programas o políticas públicas;
- c.** Para el caso de las evaluaciones a fondos federales, se deberán considerar las modificaciones al Programa Anual de Evaluación de los Programas Presupuestarios y Políticas Públicas de las Administración Pública Federal para el Ejercicio Fiscal 2024 (PAE 2024); y
- d.** Las demás que por acuerdo se tomen al interior del Consejo.

Para que la modificación de la Agenda surta efecto, será necesaria la mayoría

simple de la votación de los integrantes del Consejo.

VI. PROGRAMAS A EVALUAR

Las evaluaciones contenidas en esta Agenda Anual de Evaluación deberán concluir dentro del ejercicio fiscal 2024, es decir, con fecha límite el 31 de diciembre del presente año. La relación de los programas que serán sujetos de evaluación se presenta a continuación:

a. Paquete Evaluativo

Evaluaciones consideradas como estratégicas para la actual Administración y que serán financiadas con recursos asignados al Iplaneg, hasta el límite de suficiencia presupuestal, a través del QC2412 «Evaluaciones externas a las intervenciones estratégicas del Gobierno del Estado».

No.	Clave del programa o proyecto	Nombre del programa/proyecto	Tipo de Evaluación	Dependencia Responsable
1	N/A	Política de Educación Media Superior	Diagnóstico	SEG
2	N/A	Infraestructura en las localidades de 2,500 a 15,000 habitantes de las regiones I, II y IV	Diagnóstico	Iplaneg

b. Evaluaciones con recursos de las dependencias

Las siguientes dependencias y entidades financiarán, con recursos propios y hasta la suficiencia presupuestal, las siguientes evaluaciones:

No.	Clave del programa o proyecto	Nombre del programa/proyecto	Tipo de Evaluación	Dependencia Responsable
1	S022	Fortalecimiento de las Unidades de Producción Familiar	Estratégica	SDAyR
2	S011	Campo Sustentable en el Uso del Agua	Estratégica	SDAyR
3	S021	Fomento a las Actividades Agroalimentarias	Estratégica	SDAyR

c. Plan Anual de Evaluación de los Programas Sociales Estatales

La Secretaría de Desarrollo Social y Humano, en cumplimiento a la normatividad aplicable, establece el Plan Anual de Evaluación de los Programas Sociales Estatales para el ejercicio fiscal de 2024.

Además de los criterios generales, los criterios particulares considerados para definir los programas sociales a evaluar en el presente ejercicio fiscal son los siguientes:

1. Los enunciados en el ANEXO 15, Programas sociales estatales, de la Ley del Presupuesto General de Egresos del Estado de Guanajuato para el Ejercicio Fiscal de 2024, o aquéllos que se incorporen como programa en los términos del Reglamento de la Ley de Desarrollo Social y Humano para el Estado y los Municipios de Guanajuato en Materia de Monitoreo y Evaluación de los Programas Sociales Estatales;
2. En el caso de las evaluaciones de procesos, que por lo menos cuenten con evaluación de diseño en ejercicios fiscales anteriores;
3. De parte de las dependencias y entidades, emitir un oficio de confirmación de la evaluación a realizar;
4. Que se haya establecido un proceso de gestión y coordinación del enlace técnico para asesoría por parte de la SDSA, si es requerida; y
5. Respecto al tipo de evaluación Indicadores, se realizará en respuesta a una necesidad identificada por la propia dependencia o entidad con el objetivo de mejorar o fortalecer la operación de sus programas.

Considerando esos criterios, los programas sociales estatales sujetos a evaluación para el presente ejercicio fiscal son los siguientes:

No.	Dependencia o Entidad	Programa Presupuestario	Proyecto	Tipo de Evaluación	Dependencia que coordina la Evaluación	Plazo o Fecha Límite
1	CEAG	E051 Gestión integral de recursos hídricos	QC3769 Ahorro de Agua Potable en Casas Habitación	Diagnóstico y Diseño	SDSH	31/12/2024
2	CEAG	K003 Sistemas de Abastecimiento de Agua con Calidad	QB3597 Atención Emergente de Sequías	Diagnóstico y Diseño	SDSH	31/12/2024
3	CODE	E047 Práctica competitiva y deportiva	QC0339 Nacional Gto	Procesos	SDSH	31/12/2024

4	CODE	E047 Práctica competitiva y deportiva	QC0134 Gto Activo	Consistencia y Resultados con un análisis cualitativo del impacto del programa en los beneficiarios	SDSH	31/12/2024
5	CODE	E047 Práctica competitiva y deportiva	QC0135 Deporte a Fondo	Consistencia y Resultados con un análisis cualitativo del impacto del programa en los beneficiarios	SDSH	31/12/2024
6	CODE	E047 Práctica competitiva y deportiva	QC0138 Deportistas de Grandeza	Consistencia y Resultados con un análisis cualitativo del impacto del programa en los beneficiarios	SDSH	31/12/2024
7	IEC	E003 Actividades artísticas y culturales	QC0021-Vientos Musicales	Especifica de Desempeño con un análisis cualitativo del impacto del programa en los beneficiarios	SDSH	31/12/2024
8	IMUG	E045 Acceso equitativo y oportunidades de desarrollo para mujeres y hombres	QC3128 Refugio para Mujeres, sus hijas e hijos en situación de violencia	Procesos	SDSH	31/12/2024
9	IMUG	E045 Acceso equitativo y oportunidades de desarrollo para mujeres y hombres	QC3189 Acciones para reducir las manifestaciones de violencia en contra de niñas, adolescentes y mujeres	Procesos	SDSH	31/12/2024
10	IMUG	E045 Acceso equitativo y oportunidades de desarrollo para mujeres y hombres	QC3195 Acceso de las mujeres a oportunidades de desarrollo en condiciones de igualdad	Especifica de Desempeño con un análisis cualitativo del impacto del programa en los beneficiarios	SDSH	31/12/2024

11	Inaeba	E024 Alianza a favor de la educación para adultos	QC3616 Fortalecimiento de los Servicios Educativos Digitales	Específica de Desempeño con un análisis cualitativo del impacto del programa en los beneficiarios	SDSH	31/12/2024
12	Inguadis	E007 Atención integral a las personas con discapacidad	QC1136 Ya Veo Bien	Procesos	SDSH	31/12/2024
13	Inguadis	E007 Atención integral a las personas con discapacidad	QC1148 Rehabilitado para la Vida	Procesos	SDSH	31/12/2024
14	Inguadis	E007 Atención integral a las personas con discapacidad	QC0064 Ya Oigo Bien	Consistencia y Resultados con un análisis cualitativo del impacto del programa en los beneficiarios	SDSH	31/12/2024
15	Isapeg	E012 Atención Médica	QC0060 Mi Hospital Cercano	Específica de Desempeño	Isapeg	31/12/2024
16	Isapeg	E012 Atención Médica	QC1241 Cuidando Mi Trasplante	Indicadores	Isapeg	31/12/2024
17	Isapeg	E012 Atención Médica	QC2920 Calidad de Vida para Nuestras Heroínas	Indicadores	Isapeg	31/12/2024
18	Isapeg	E012 Atención Médica	QC3806 Escuchar más, escuchar mejor	Consistencia y Resultados	Isapeg	31/12/2024
19	Isapeg	E064 Prevención en salud	QC3426 Prevención de adicciones en jóvenes -Planet Youth- Guanajuato	Procesos	Isapeg	31/12/2024
20	JuventudEsGto	E057 Trayectoria en nivel básico, media superior y superior	QC0008 Financiamiento Educativo GTO	Procesos	SDSH	31/12/2024
21	JuventudEsGto	E028 Desarrollo y atención integral de las juventudes	QC3158 GTO Internacional	Procesos	SDSH	31/12/2024

22	JuventudEsGto	E057 Trayectoria en nivel básico, media superior y superior	QC3161 Becas con Grandeza	Procesos	SDSH	31/12/2024
23	JuventudEsGto	E028 Desarrollo y atención integral de las juventudes	QC3164 JuventudEs GTO Contigo Sí	Procesos	SDSH	31/12/2024
24	JuventudEsGto	E057 Trayectoria en nivel básico, media superior y superior	QC2998 Talento de Exportación	Consistencia y Resultados con un análisis cualitativo del impacto del programa en los beneficiarios	SDSH	31/12/2024
25	SDAyR	S022 Fortalecimiento de las unidades de producción familiar	QC3613 Mi Familia Productiva y Sustentable	Procesos	SDSH	31/12/2024
26	SDAyR	K004 Infraestructura para el desarrollo	QB0176 Conectando mi Camino Rural	Especifica de Desempeño con un análisis cualitativo del impacto del programa en los beneficiarios	SDSH	31/12/2024
27	SDAyR	S011 Campo sustentable en el uso del agua	QC3614 Programa de Desarrollo Territorial Sustentable	Especifica de Desempeño con un análisis cualitativo del impacto del programa en los beneficiarios	SDSH	31/12/2024
28	SDAyR	S021 Fomento a las actividades agroalimentarias	QC0161 Mi Ganado Productivo	Consistencia y Resultados con un análisis cualitativo del impacto del programa en los beneficiarios	SDSH	31/12/2024
29	SDDES	S010 Cadena de valor y fortalecimiento de la productividad	QC0326 Mi Tienda al 100	Diagnóstico y Diseño	SDSH	31/12/2024
30	SDIFEG	E008 Atención integral a niñas, niños y adolescentes	QC1439 Servicios Profesionales para Valoraciones Familiares	Procesos	SDSH	31/12/2024

31	SDIFEG	E009 Atención integral para adultos mayores	QC2398 Apoyos Mayores GTO	Procesos	SDSH	31/12/2024
32	SDIFEG	E061 Valores en Familia	QC3184 Familias de Grandeza	Procesos	SDSH	31/12/2024
33	SDIFEG	E061 Valores en Familia	QC3136 Crianza Positiva	Específica de Desempeño con un análisis cualitativo del impacto del programa en los beneficiarios	SDSH	31/12/2024
34	SDIFEG	S006 Asistencia y orientación alimentaria	QC3181 Asistencia Alimentaria GTO	Específica de Desempeño con un análisis cualitativo del impacto del programa en los beneficiarios	SDSH	31/12/2024
35	SDIFEG	E010 Reconstrucción del tejido social	QC0107 Red Móvil, Salud y Bienestar Comunitario	Consistencia y Resultados con un análisis cualitativo del impacto del programa en los beneficiarios	SDSH	31/12/2024
36	SDIFEG	S003 Impulso al combate a la pobreza con el mejoramiento de la situación familiar	QC0108 Todos Adelante GTO	Consistencia y Resultados con un análisis cualitativo del impacto del programa en los beneficiarios	SDSH	31/12/2024
37	SDIFEG	E010 Reconstrucción del tejido social	QC0110 Sociedad Fuerte y Organizada	Consistencia y Resultados con un análisis cualitativo del impacto del programa en los beneficiarios	SDSH	31/12/2024
38	SDIFEG	E009 Atención integral para adultos mayores	QC0125 Grandes Sonrisas	Consistencia y Resultados con un análisis cualitativo del	SDSH	31/12/2024

				impacto del programa en los beneficiarios		
39	SDIFEG	E054 Rehabilitación de niños y adolescentes en conflicto	QC0129 Asistencia Social, Niñez Digna	Consistencia y Resultados con un análisis cualitativo del impacto del programa en los beneficiarios	SDSH	31/12/2024
40	SDSH	P003 Desarrollo regional, urbano y ordenamiento ecológico territorial	QC3409 Mi Vivienda GTO Contigo Sí	Procesos	SDSH	31/12/2024
41	SDSH	E010 Reconstrucción del tejido social	QC3175 Gente Ayudando a la Gente	Específica de Desempeño con un análisis cualitativo del impacto del programa en los beneficiarios	SDSH	31/12/2024
42	SDSH	S003 Impulso al combate a la pobreza con el mejoramiento de la situación familiar	QC0257 PODEMOS	Consistencia y Resultados con un análisis cualitativo del impacto del programa en los beneficiarios	SDSH	31/12/2024
43	SDSH	E010 Reconstrucción del tejido social	QC0261 Sumamos al Desarrollo de la Sociedad	Consistencia y Resultados con un análisis cualitativo del impacto del programa en los beneficiarios	SDSH	31/12/2024
44	SDSH	S003 Impulso al combate a la pobreza con el mejoramiento de la situación familiar	QC0262 Trabajemos Juntos	Consistencia y Resultados con un análisis cualitativo del impacto del programa en los beneficiarios	SDSH	31/12/2024
45	SDSH	E010 Reconstrucción del tejido social	QC0256 Yo Puedo, GTO Puede	Consistencia y Resultados con un análisis cualitativo del	SDSH	31/12/2024

				impacto del programa en los beneficiarios		
46	SEG	E057 Trayectoria en nivel básico, media superior y superior	QC0073 Sí Me Quedo	Diagnóstico y Diseño	SDSH	31/12/2024
47	SEG	E018 Servicios educativos prestados de educación inicial, preescolar, primaria y secundaria	QC1614 Vocación docente	Diagnóstico y Diseño	SDSH	31/12/2024
48	SEG	E057 Trayectoria en nivel básico, media superior y superior	QC3816 Club de tareas	Diagnóstico y Diseño	SDSH	31/12/2024
49	SEG	E018 Cobertura en educación básica	QB3671 Programa Anual de Obra de Infraestructura Educativa	Especifica de Desempeño con un análisis cualitativo del impacto del programa en los beneficiarios	SDSH	31/12/2024
50	SEG	P004 Gestión de centros escolares de educación básica	QC3644 Tejiendo Educación en Familia	Especifica de Desempeño con un análisis cualitativo del impacto del programa en los beneficiarios	SDSH	31/12/2024
51	SEG	P004 Gestión de centros escolares de educación básica	QC3795 Escuela Extendida GTO	Procesos	SDSH	31/12/2024
52	SMAOT	P006 Gestión integral de la biodiversidad	QC0085 Conservación y Manejo de las Áreas Naturales Protegidas	Diagnóstico y Diseño	SDSH	31/12/2024
53	SMAOT	P006 Gestión integral de la biodiversidad	QC0089 Más Educación Ambiental para el presente y futuro Sustentable de Guanajuato	Diagnóstico y Diseño	SDSH	31/12/2024
54	SMAOT	P006 Gestión integral de la biodiversidad	QC0095 Conservación de la Subcuenta de la Laguna de Yuriria	Diagnóstico y Diseño	SDSH	31/12/2024

55	SMAOT	E004 Adaptación al cambio climático	QC0087 Aprovechamiento de Lluvia para la Adaptación Climática	Procesos	SDSH	31/12/2024
56	SMAOT	E042 Mitigación de emisiones de gas efecto invernadero	QC1417 Calentadores Solares	Procesos	SDSH	31/12/2024
57	SMAOT	P006 Gestión integral de la biodiversidad	QC3066 Desarrollo Forestal Sustentable	Procesos	SDSH	31/12/2024
58	SMAOT	G006 Mejoramiento de las condiciones ambientales	QC1416 Capacitación integral al Sector Ladrillero	Diagnóstico y Diseño	SDSH	31/12/2024
59	SMEI	S008 Atención integral al migrante y su familia e internacionalización de Guanajuato	QC2759 Atención a Comunidades Guanajuatenses en el Exterior	Diagnóstico y Diseño	SDSH	31/12/2024
60	SMEI	S008 Atención integral al migrante y su familia e internacionalización de Guanajuato	QB0082 Apoyo Sin Fronteras	Especifica de Desempeño con un análisis cualitativo del impacto del programa en los beneficiarios	SDSH	31/12/2024
61	SMEI	S008 Atención integral al migrante y su familia e internacionalización de Guanajuato	QC3179 Atención a Migrantes en Tránsito	Procesos	SDSH	31/12/2024
62	SMEI	S008 Atención integral al migrante y su familia e internacionalización de Guanajuato	QC3056 Camino Seguro para Migrantes	Especifica de Desempeño con un análisis cualitativo del impacto del programa en los beneficiarios	SDSH	31/12/2024
63	PAOT	E026 Empresa Limpia	QC0333 Gto por la Defensa Ambiental	Diagnóstico y Diseño	SDSH	31/12/2024

* Evaluaciones sujetas a la disponibilidad presupuestal.

c.1 Evaluaciones sociales con enfoque de contraloría social

La Secretaría de la Transparencia y Rendición de Cuentas coordinará las evaluaciones correspondientes al rubro de contraloría social. Éstas se realizarán

por las dependencias y entidades de la Administración Pública Estatal que operan los programas sociales y con base en los Lineamientos para la Promoción y Operación de la Contraloría Social en Programas Sociales Estatales.

Se incorpora la evaluación social, en su vertiente de contraloría social de los programas sociales estatales, de conformidad con los siguientes criterios particulares:

1. Que se clasifiquen como programas sociales estatales, según lo dispuesto en el artículo 34 y Anexo 15 de la Ley del Presupuesto General de Egresos del Estado de Guanajuato para el Ejercicio Fiscal de 2024;
2. Que cuenten con reglas de operación, o en su caso, lineamientos, criterios, guías operativas y demás normativa aplicable (Artículo 34 de la Ley del Presupuesto General de Egresos del Estado de Guanajuato para el Ejercicio Fiscal de 2024);
3. Aquellos que soliciten su evaluación a través de la institución responsable de su operación;
4. Que, para la promoción, difusión y operación de la evaluación social, se haya celebrado la firma de programas, minutas o acuerdos de trabajo interinstitucionales; y
5. Los que, por su impacto social, cobertura, presupuesto asignado, características o población beneficiaria, determine la Secretaría de la Transparencia y Rendición de Cuentas, deban observar los Lineamientos para la Promoción y Operación de la Contraloría Social en los Programas Sociales Estatales.

Así, se deberá implementar la evaluación social, en su vertiente de contraloría social, en los siguientes programas sociales estatales:

No.	Dependencia	Clave Q	Programa	Atiende
1	CEAG	QC3769	Ahorro de agua potable en casa habitación	CS en PSE
2	CEAG	QB0044	Abastecimiento de agua en zonas rurales	CS en OP
3	CEAG	QB0046	Con Agua para Zonas Urbanas	CS en OP
4	CEAG	QB3447	Infraestructura y Fortalecimiento de Sistemas de Agua en Localidades Suburbanas	CS en OP

5	CEAG	QB3597	Atención Emergente de Sequías	CS en OP
6	CEAG	QB0039	Conducción y Saneamiento de Aguas Residuales en Localidades Suburbanas	CS en OP
7	CEAG	QB0042	Conducción de Aguas Residuales en Zonas Urbanas	CS en OP
8	CEAG	QB0043	Conducción y Saneamiento de Aguas Residuales en el Medio Rural	CS en OP
9	CODE	QC0339	Nacional GTO	CS en PSE
10	CODE	QC0138	Deportistas de Grandeza	CS en PSE
11	CODE	QC0135	Deporte a Fondo	CS en PSE
12	CODE	QC0134	Gto Activo	CS en PSE
13	IEC	QC0021	Vientos Musicales	CS en PSE
14	IMUG	QC3128	Refugio para Mujeres, sus hijos e hijas en situación de violencia	CS en PSE
15	IMUG	QC3189	Acciones para reducir las manifestaciones de violencia en contra de niñas, adolescentes y mujeres	CS en PSE
16	IMUG	QC3195	Acceso de las mujeres a oportunidades de desarrollo en condiciones de igualdad	CS en PSE
17	Inaeba	QC3616	Fortalecimiento de los Servicios Educativos Digitales	CS en PSE
18	Ingudis	QC0064	Ya Oigo Bien	CS en PSE
19	Ingudis	QC1136	Ya Veo Bien	CS en PSE
20	Ingudis	QC1148	Rehabilitado para la Vida	CS en PSE
21	Isapeg	QC0060	Mi Hospital Cercano	CS en PSE
22	Isapeg	QC1241	Cuidando Mi Trasplante	CS en PSE

23	Isapeg	QC2920	Calidad de Vida para Nuestras Heroínas	CS en PSE
24	Isapeg	QC3806	Escuchar Más, escuchar mejor	CS en PSE
25	Isapeg	QC3426	Prevención de adicciones en jóvenes Planet Youth Guanajuato	CS en PSE
26	JuventudEsGto	QC3164	Juventudes GTO Contigo Sí	CS en PSE
27	JuventudEsGto	QC3158	GTO Internacional	CS en PSE
28	JuventudEsGto	QC2998	Talento de Exportación	CS en PSE
29	JuventudEsGto	QC3161	Becas con Grandeza	CS en PSE
30	JuventudEsGto	QC0008	Financiamiento Educativo GTO	CS en PSE
31	PAOT	QC0333	Guanajuato por la Defensa Ambiental	CS en PSE
32	SDAyR	QB0176	Conectando mi Camino Rural	CS en OP
33	SDAyR	QC3614	Programa de Desarrollo Territorial Sustentable	CS en PSE
34	SDAyR	QC0161	Mi Ganado Productivo	CS en PSE
35	SDAyR	QC0174	Mi Granja de Peces	CS en PSE
36	SDAyR	QC3613	Mi Familia Productiva y Sustentable	CS en PSE
37	SDES	QC0326	Mi Tienda al 100	CS en PSE
38	SDES	QC0323	Mi Chamba	CS en PSE
39	SDES	QC3075	Mi Negocio Contigo Sí (Confío en Tí)	CS en PSE
40	SDIFEG	QC2398	Apoyos Mayores GTO	CS en PSE
41	SDIFEG	QC0125	Grandes Sonrisas	CS en PSE
42	SDIFEG	QC0107	Red Móvil, Salud y Bienestar Comunitario	CS en PSE
43	SDIFEG	QC3184	Familias de Grandeza	CS en PSE
44	SDIFEG	QC0108	Todos Adelante GTO	CS en PSE

45	SDIFEC	QC3181	Asistencia Alimentaria GTO	CS en PSE
46	SDSH	QC3175	Gente Ayudando a la Gente	CS en PSE
47	SDSH	QC0255	Centros GTO Contigo Sí	CS en PSE
48	SDSH	QC0256	Yo Puedo, GTO Puede	CS en PSE
49	SDSH	QC0261	Sumamos al Desarrollo de la Sociedad	CS en PSE
50	SDSH	QC0249	Mi Hogar GTO	CS en PSE
51	SDSH	QC3064	Mi Colonia a Color	CS en PSE
52	SDSH	QC3409	Mi Vivienda GTO Contigo Sí	CS en PSE
53	SDSH	QC0262	Trabajemos Juntos	CS en PSE
54	SDSH	QC0257	PODEMOS	CS en PSE
55	SDSH	QC3450	Vale Grandeza – Compra Local	CS en PSE
56	SDSH	QB0252	Servicios Básicos en Mi Comunidad	CS en OP
57	SDSH	QB0251	Servicios Básicos GTO	CS en OP
58	SDSH	QB1606	Embellendiendo Mi Colonia	CS en OP
59	SDSH	QB0253	Infraestructura y Equipamiento a Centros GTO Contigo Sí	CS en OP
60	SDSH	QB0250	Servicios Básicos Zonas Indígenas	CS en OP
61	SDSH	QB0254	Vivo los Espacios de Mi Colonia	CS en OP
62	SEG	QB3671	Programa Anual de Obra de Infraestructura Educativa	CS en OP
63	SEG	QC3795	Escuela Extendida GTO	CS en PSE
64	SEG	QC3644	Tejiendo Educación en Familia	CS en PSE
65	SEG	QC1614	Vocación Docente	CS en PSE
66	SEG	QC0073	Sí Me Quedo	CS en PSE
67	SEG	QC3816	Club de tareas	CS en PSE

68	SMAOT	QC0087	Aprovechamiento de Lluvia para la Adaptación Climática	CS en PSE
69	SMAOT	QC1417	Calentadores Solares	CS en PSE
70	SMAOT	QC1416	Capacitación integral al Sector Ladrillero	CS en PSE
71	SMAOT	QC3066	Desarrollo Forestal Sustentable	CS en PSE
72	SMAOT	QC0089	Más educación ambiental para el presente y futuro sustentable de Guanajuato	CS en PSE
73	SMAOT	QC0085	Conservación y Manejo de las Áreas Naturales Protegidas	CS en PSE
74	SMAOT	QC0095	Conservación de la Subcuenca de la Laguna de Yuriria	CS en PSE
75	SMEI	QB0082	Apoyo sin Fronteras	CS en OP
76	SMEI	QC3056	Camino Seguro para Migrantes	CS en PSE
77	SMEI	QC3179	Atención a Migrantes en Tránsito	CS en PSE
78	SMEI	QC2759	Atención a Comunidades Guanajuatenses en el Exterior	CS en PSE
79	SSP	QC0271	Eventos de Prevención Social del Delito	CS en PSE
80	SSP	QC1112	Seguridad Vecinal	CS en PSE
81	SSP	QC1113	Unidad Empresarial	CS en PSE

d. Auditorías de Desempeño

De acuerdo con los artículos 8³ y 102 septies⁴ de la Ley para el Ejercicio y Control

³ Artículo 8. Los Órganos Internos de Control, dentro del ámbito de su competencia, vigilarán, verificarán y evaluarán el correcto ejercicio del gasto público, sin detrimento de las facultades constitucionales que le correspondan al Congreso del Estado.

⁴ Artículo 102 septies. Los Órganos Internos de Control, como instancias técnicas en el ámbito de su competencia, evaluarán el logro de metas y resultados establecidos en los programas, en vinculación con los instrumentos de planeación previstos en la legislación estatal de la materia, de conformidad con las disposiciones jurídicas y los lineamientos que para tal efecto emitan, coordinándose con las instancias

de los Recursos Públicos para el Estado de Guanajuato y sus Municipios, la Secretaría de la Transparencia y Rendición de Cuentas es la instancia técnica encargada de evaluar la eficacia, eficiencia y economía del ejercicio del gasto público para la obtención de resultados, así como promover acciones de mejora.

Conforme a lo anterior, se presenta a continuación el listado de programas a auditar en el ejercicio 2024:⁵

No.	Clave del programa o proyecto	Nombre del programa/proyecto	Instancia Ejecutora
1	QC0108	Todos Adelante GTO	SDIFEG
2	QC3184	Familias de Grandeza	SDIFEG
3	QC3175	Gente Ayudando a la Gente	SDSH
4	QC1241	Cuidando Mi Trasplante	Isapeg
5	QC0107	Red Móvil – Salud y Bienestar Comunitario	SDIFEG
6	QC0175	Juntos por la Grandeza del Campo	SDAyR
7	QC0177	Mejores Usos del Agua en el Campo	SDAyR
8	QC0154	Sanidad Animal	SDAyR
9	QC0155	Sanidad e Inocuidad Vegetal	SDAyR
10	QC0088	Ordenamiento Sustentable del Territorio	SMAOT
11	QC0091	Sumando hacia la Economía Circular GTO	SMAOT
12	QC0095	Conservación de la Subcuenca de la Laguna de Yuriria	SMAOT
13	QC0140	Equipamiento, Operación, Mantenimiento y Rehabilitación de Macrocentros Deportivos	CODE
14	QC0276	Formación y Profesionalización de los Cuerpos de Seguridad Pública del Estado	Infospe

correspondientes. Los ejecutores del gasto presentarán informes trimestrales a los órganos internos de control, para que los mismos procedan a la revisión y evaluación de los resultados obtenidos.

⁵ En el caso de las Auditorías de Desempeño, el ejercicio que se audita corresponde a uno previo, esto es, a 2023.

15	QC3075	Mi Negocio Contigo Sí	SDES
16	QC3627	Oportunidades de Negocio	SDES
17	QC1237	Policía Procesal	SSP
18	QB0285	Mejoramiento y Ampliación de la Infraestructura Penitenciaria León	SSP
19	QC1148	Rehabilitado para la Vida	Ingudis
20	QC0274	Fortalecimiento en Equipamiento del Centro de Internación para Adolescentes León	SSP
21	QC0344	Mejores Servicios Turísticos GTO	SECTUR
22	QC3616	Fortalecimiento de los servicios educativos digitales	Inaeba
23	QC3771	Juventudes con IDEA	JuventudEsGto
24	QC3056	Programa Camino Seguro para Migrantes	SMEI
25	QC3795	Escuela Extendida GTO	SEG
26	QC3587	Fondo Estatal de Ayuda, Asistencia y Reparación Integral	CEAIV
27	QC3644	Tejiendo Educación en Familia	SEG
28	QC1614	Vocación Docente	SEG
29	QC0021	Vientos Musicales	IEC
30	QC0340	Gestión del Desarrollo Turístico Regional Sustentable	SECTUR

e. Evaluaciones de fondos federales

Para la conformación del apartado de evaluaciones de fondos federales, se enuncian a continuación los fundamentos normativos:

1. Lineamientos Generales para la Evaluación de los Programas Federales, los cuales contribuyen a orientar los programas y el gasto público al logro de objetivos y metas, además de establecer los tipos de evaluación orientada a resultados.
2. Lineamientos Generales de Gestión para Resultados para la Administración Pública del Estado de Guanajuato, cuyo objeto es

regular la Gestión para Resultados (GpR) en el Estado a través de la elaboración, monitoreo y seguimiento de sus componentes clave: el Presupuesto basado en Resultados y el Sistema de Evaluación del Desempeño (PbR – SED).

3. Guía para la Evaluación de los Fondos que integran el Ramo General 33. Señala el horizonte temporal de un sexenio y las correspondientes evaluaciones a fondos de ramo 33, adicionalmente, se establece la temporalidad mediante la cual los gobiernos locales pueden efectuar sus evaluaciones al gasto federalizado.
4. Los Lineamientos para informar sobre los recursos federales transferidos a las entidades federativas, prevén que los Estados deben informar sobre el ejercicio, destino y resultados de los recursos federales que les han sido transferidos por concepto de aportaciones federales, convenios de coordinación en materia de descentralización o reasignación y subsidios.

Con base en lo anterior, y en cumplimiento a la normativa federal y estatal aplicable, se presentan las siguientes evaluaciones al gasto federalizado, a efectuarse por el Gobierno del Estado de Guanajuato en el ejercicio fiscal 2024:

No.	Fondo	Tipo de Evaluación	Dependencia / Entidad encargada de la evaluación	Fecha de conclusión
1	Programa de Seguimiento y Evaluación del Fondo de Aportaciones de Seguridad Pública	Complementaria	Sesesp	Abril / 2025
2	Fondo de Aportaciones para los Servicios de Salud	Ficha de Desempeño	Isapeg	Diciembre / 2024
3	Fondo de Aportaciones para Infraestructura Social Estatal	Específica de Desempeño*	SDSH	Diciembre / 2024

*Evaluación a efectuarse para diversos Proyectos Q, financiados con recursos del fondo FAIS.

Los resultados de las evaluaciones, parciales o definitivos, relativos al ejercicio de los recursos federales transferidos, serán informados por las entidades y dependencias mediante el Sistema de Reporte de Recursos Federales Transferidos (SRFT) de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, en los tiempos y formatos establecidos para tal efecto.

Las evaluaciones a fondos federales cuya responsabilidad pertenezca a las dependencias y entidades del orden estatal, deberán sujetarse a las

metodologías, lineamientos y directrices estipuladas en la normativa federal y estatal aplicable.

VII. VIGENCIA

La Agenda Anual de Evaluación tendrá vigencia a partir del día siguiente al de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guanajuato y hasta la conclusión de las evaluaciones programadas en este documento.



PRESIDENCIA MUNICIPAL - COMONFORT, GTO.

Al margen un sello con el escudo de la Ciudad. - Presidencia Municipal. - Comonfort, Gto.

La Ciudadana María Brenda Gámez Silva, en su calidad de Presidenta Municipal Interina de Comonfort, Estado de Guanajuato, a los habitantes del mismo, hago saber:

Que el H. Ayuntamiento Constitucional, en ejercicio Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 115 fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 117 fracción I de la Constitución política para el Estado de Guanajuato, así como 76 fracción I inciso b) de la Ley Orgánica Municipal para el Estado de Guanajuato; en Sesión Ordinaria de Ayuntamiento, número Sexagésima Primera, celebrada en fecha 15 Quince de Marzo de 2024 Dos Mil Veinticuatro, se aprobó el siguiente:

Acuerdo:

***Programa de Movilidad Municipal
Comonfort, Guanajuato***

Contenido

I. Presentación

II. Introducción.....

III. Marco de referencia.....

IV. Diagnóstico

V Visión en materia de movilidad.....

VI Planteamiento estratégico.....

VII Lineamientos generales para la instrumentación, seguimiento y
evaluación del Programa



I. Presentación

Para el municipio de Comonfort, la movilidad representa uno de los ejes fundamentales que sustenta su desarrollo. Mejorar la movilidad de las personas es un reto y un compromiso para que se de en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, en concordancia con el Programa Estatal de Movilidad 2021-2024.

Estas directrices han surgido en las últimas décadas a nivel internacional de organismos tales como la ONU, a través de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), como un llamado a una acción global en su Agenda 2030, a través de 17 objetivos, para acabar con la pobreza, proteger el planeta y garantizar que todas las personas disfruten de paz y prosperidad.

Estos objetivos deben convertirse en políticas públicas en los municipios, que se aterricen a través de líneas estratégicas que enfoquen sus recursos y esfuerzos para lograr una movilidad sostenible y centrada en el peatón.

Los desafíos de la movilidad en Comonfort son cada vez mayores, partiendo de la premisa que tener como eje central a la persona, en un ámbito de inclusión e igualdad, y considerando las necesidades de los diferentes tipos de actores que la componen: los peatones, los ciclistas, los usuarios y operadores del transporte público y transporte de carga, así como los usuarios de vehículos motorizados, con el firme objetivo de ofrecerles mejorar su calidad de vida.

El documento que presentamos es el Programa de Movilidad Municipal 2021-2024 de Comonfort, cumpliendo con lo establecido en la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, como un instrumento de planeación municipal, donde el Ayuntamiento establece los objetivos, metas y acciones en materia de movilidad para el municipio.

En este instrumento de planeación se presentan las líneas de acción en nuestro municipio, que permitirán impulsar medios alternos de movilidad y promover la transformación hacia una movilidad incluyente, segura y sustentable que utilice tecnologías menos contaminantes.

C. Claudio Santoyo Cabello
Presidente Municipal de Comonfort, Gto.

II. Introducción

El presente instrumento de planeación es un programa derivado del Programa de Gobierno Municipal, que de acuerdo con el artículo 12 de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, establece que los municipios deberán elaborar sus programas de movilidad en total congruencia con lo establecido en el Programa Estatal de Movilidad.

Este Programa fue elaborado de acuerdo a la Guía para la elaboración del Programa de Movilidad Municipal, que para tal efecto publicó la Secretaría de Infraestructura, Conectividad y Movilidad del Estado de Guanajuato.

El primer apartado del programa es el Marco de Referencia. Este contiene el marco jurídico que le da sustento, así como la normatividad aplicable. Posteriormente se presenta el proceso metodológico para su elaboración, el cual comprende la participación de las dependencias y entidades del municipio, así como el proceso de consulta social y participación ciudadana. También comprende la alineación con otros instrumentos de planeación estatales y municipales, tales como el Plan Estatal de Desarrollo Guanajuato 2040, el Programa Estatal de Movilidad, el Plan de Desarrollo Municipal 2040 o el Programa de Gobierno Municipal 2021-2024, además de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de la ONU.

El siguiente apartado es el Diagnóstico, donde se describe a través de datos duros y de los resultados de la participación ciudadana, la situación y la problemática actual del municipio con respecto a la movilidad.

Posteriormente, se presenta la Visión del municipio en materia de movilidad, para definir la situación futura a la que desea llegar y hacia donde debe dirigir sus estrategias y recursos.

En el siguiente apartado, se exponen las líneas estratégicas, objetivos, indicadores, metas y líneas de acción del Programa, definidas para alcanzar la Visión, así como las dependencias y entidades responsables en su ejecución.

En el último apartado se establecen los lineamientos generales a través de los cuales se realizará la instrumentación, el seguimiento y la evaluación del Programa.

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.

En el artículo 31 del apartado de Planeación y Programación de la Movilidad y la Seguridad Vial, establece que los municipios integrarán la planeación de movilidad y seguridad vial en los instrumentos territoriales, metropolitanos, urbanos, rurales e insulares vigentes. Asimismo, gestionarán conjuntamente los planes, programas, estrategias y acciones de desarrollo urbano, de movilidad y de seguridad vial y desarrollarán legislación o mecanismos de coordinación y cooperación administrativa para disminuir la desigualdad que resulta de la segregación territorial. Además, en el artículo 33, mandata que los municipios establecerán en su normativa aplicable que las obras de infraestructura vial urbana y carretera sean diseñadas y ejecutadas bajo los principios, jerarquía de la movilidad y criterios establecidos en la presente Ley, priorizando aquéllas que atiendan a personas peatonas, vehículos no motorizados y transporte público, de conformidad con las necesidades de cada territorio.

- Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

En su artículo 4 fracción X, establece que la planeación, regulación y gestión de los asentamientos humanos, centros de población y la ordenación territorial, deben conducirse en apego al principio de política pública de accesibilidad universal y movilidad, promoviendo 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. De la misma forma, el artículo 73 de esta misma Ley estipula que la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales deberán promover y priorizar en la población la adopción de nuevos hábitos de movilidad urbana sustentable y prevención de accidentes encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos de la población, lograr una sana convivencia en las calles, respetar el desplazamiento del peatón y su preferencia, prevenir conflictos de tránsito, desestimular el uso del automóvil particular, promover el uso intensivo del transporte público y no motorizado y el reconocimiento y respeto a la siguiente jerarquía: personas con movilidad limitada y peatones, usuarios de transporte no motorizado, usuarios del servicio de transporte público de pasajeros,

prestadores del servicio de transporte público de pasajeros, prestadores del servicio de transporte de carga y usuarios de transporte particular.

- 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.

3.1.2 Marco estatal

- Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios.

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.

3.1.2 Marco municipal

- Reglamento de Tránsito y Transporte para el Municipio de Comonfort, Guanajuato.

El artículo 2 del reglamento tiene por objeto establecer las normas y directrices para planificar, regular y gestionar la movilidad de las personas, bienes y el tránsito vehicular dentro del ámbito territorial y espacial del Municipio de Comonfort, Guanajuato, garantizando a todas las personas las condiciones necesarias y los derechos para su desplazamiento, de manera segura, igualitaria, sustentable y eficiente.

- Reglamento de la Dirección Municipal de Planeación de Comonfort, Guanajuato.

En su artículo 4, se fijan las atribuciones de la Dirección Municipal de Planeación, tales como diseñar los instrumentos de planeación, así como vigilar el cumplimiento de los mismos; realizar investigación técnica en materia de desarrollo urbano, desarrollo regional, ecología, medio ambiente y demás relativos a la planeación urbana; promover e impulsar la inversión de proyectos estratégicos en materia de desarrollo urbano; coordinar y dar continuidad a los proyectos técnicos de planeación para fortalecer el proceso de toma de decisiones del Ayuntamiento; y, asesorar y coadyuvar con el Ayuntamiento, Presidente Municipal, dependencias y entidades de la administración pública municipal en sus funciones de planeación, para asegurar la congruencia entre los instrumentos de planeación. Así mismo, en su artículo 13, le da al titular de la Unidad Administrativa de Planeación y Proyectos la atribución de formular planes y programas, dirigir y evaluar su desarrollo con visión de corto, mediano y largo plazo en alineamiento con los instrumentos estatales de planeación.

- Reglamento de Mercados Públicos y Uso de la Vía Pública para el Ejercicio de la Actividad Comercial en el Municipio

En su artículo 93 establece que el comercio semifijo en vía pública, deberá de ocupar el espacio necesario de tal manera que no afecte el área correspondiente al uso peatonal, asimismo no obstruirá la visibilidad de la calle ni el acceso a las fincas inmediatas. Del mismo modo no se deberá entorpecer el tránsito vehicular, por lo que, atendiendo a esto, la Dirección no autorizará el permiso cuando la ubicación del puesto sea sobre vialidades donde no se autorice a los vehículos estacionarse.

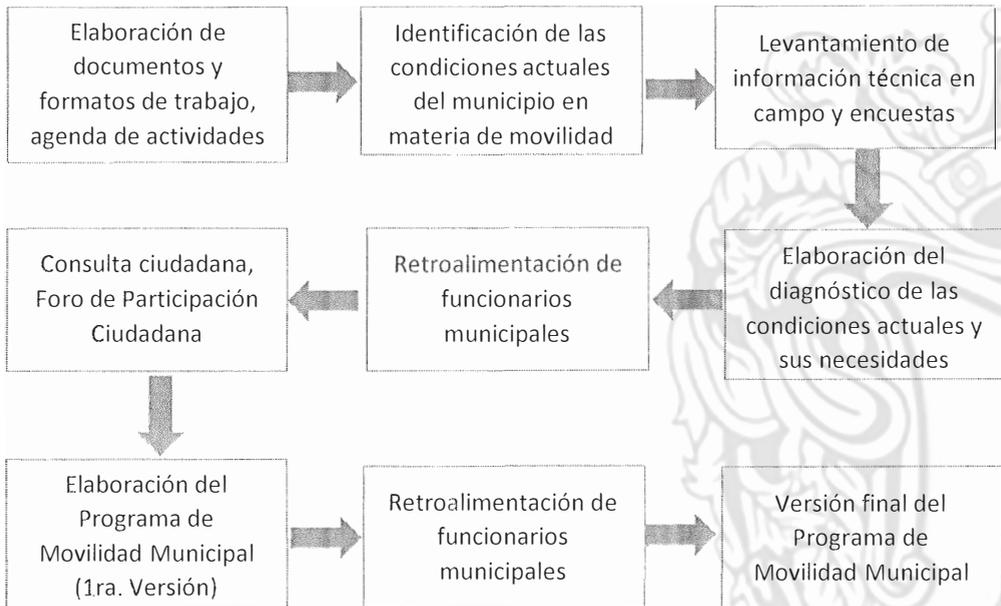
- Reglamento para la Protección y Preservación del Ambiente de Comonfort.

En su artículo 8, fracción VI dispone el establecimiento de medidas para retirar de la circulación los vehículos automotores que rebasen los límites máximos permisibles de emisiones contaminantes que establezcan los reglamentos y normas oficiales mexicanas aplicables. Así como en la fracción VII establece la preservación y restauración del equilibrio ecológico y la protección al ambiente en los centros de población, en relación con los efectos derivados de los servicios de alcantarillado, limpia, mercados, centrales de abasto, panteones, rastros, vialidades, parques urbanos, jardines, tránsito y transporte local

3.2 Proceso de elaboración

El presente apartado muestra el proceso de elaboración del Programa de Movilidad Municipal de Comonfort, Guanajuato.

Diagrama 3.1 Secuencia metodológica para la elaboración del Programa de Movilidad Municipal (PMM).



Fuente: Elaboración propia.

3.2.1 Levantamiento de información técnica en campo y encuestas

Con el objetivo de identificar todas aquellas circunstancias que determinan la funcionalidad, el diseño geométrico de la red vial primaria de la ciudad y diagnosticar conjuntamente con la información oficial publicada o generada por la autoridad municipal, para establecer las pautas y líneas de acción necesarias para propiciar una óptima movilidad Integral y segura para todos los usuarios de esta red vial, se realizó el levantamiento de información técnica en campo con respecto a:

- Aforos vehiculares, direccionales y clasificados.
- Tiempos de recorrido y demoras en intersecciones.
- Cruceos que operan con semáforos.
- Ciclovías.
- Inventario y operación de rutas de transporte público.
- Encuestas a usuarios del transporte público.

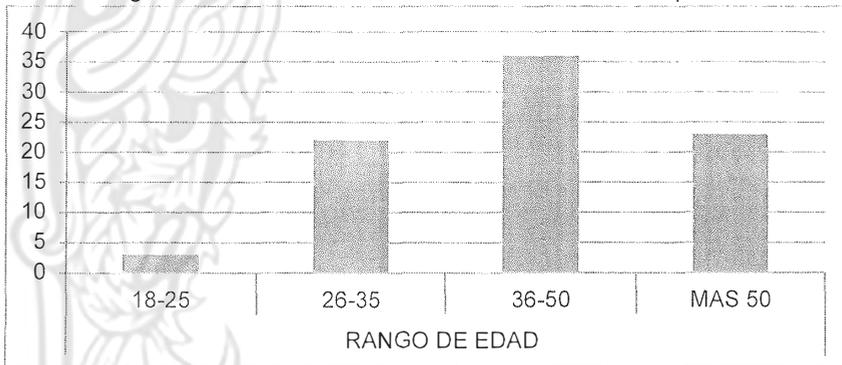
Los resultados, áreas de oportunidad y conclusiones derivadas del levantamiento de información técnica y encuestas en campo, forman parte del diagnóstico del Programa y se encuentran expresadas en cada una de las Líneas Estratégicas del mismo. (Véase el Apartado VI Planteamiento Estratégico).

3.2.2 Consulta ciudadana, Foro de Participación Ciudadana

Inaugurado por el Presidente Municipal Lic. Claudio Santoyo Cabello, el 23 de marzo de 2023 en la Casa de la Cultura de Comonfort, Guanajuato, se llevó a cabo el Foro de Participación Ciudadana en materia de movilidad del municipio, con la asistencia de 64 personas entre miembros del H. Ayuntamiento, funcionarios públicos, integrantes del COPLADEM, transportistas, representantes de colegios de profesionistas y de colonias, donde se abordaron los temas relacionados a las Líneas Estratégicas del Programa de Movilidad Municipal de Comonfort, Gto.

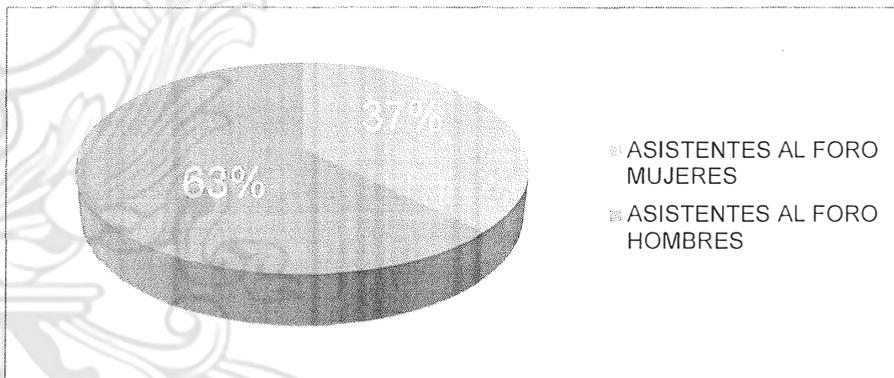
Los rangos de edad y género de los participantes se muestran en las gráficas siguientes:

Gráfica 3.1 Rango de edades de los asistentes al Foro de Participación Ciudadana.



Fuente: Propia, con base a los participantes al foro, 23 de marzo de 2023.

Gráfica 3.2 Género de los asistentes al Foro de Participación Ciudadana Comonfort, Gto.



Fuente: Propia, con base a los participantes al foro, 23 de marzo de 2023.

Los resultados, áreas de oportunidad y conclusiones derivadas del Foro de Participación Ciudadana en materia de movilidad del municipio, forman parte del diagnóstico del programa y se encuentran expresadas en cada una de las Líneas Estratégicas del mismo. (Véase el Apartado VI Planteamiento Estratégico).

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 Comonfort, 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), tal como se muestra en la Tabla 3.1.

Tabla 3.1. Alineación con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

Objetivos y metas del Desarrollo Sostenible.	Programa de Movilidad Municipal.
 <p>Objetivo 3. Salud y bienestar. Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades. Meta 3.6. Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo.</p>	<p>Objetivo 1.1 Mejorar la infraestructura dedicada al peatón. Objetivo 1.2 Fortalecer el sistema municipal de ciclovías.</p>
 <p>Objetivo 5. Igualdad de género. Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y las niñas. Meta 5.c. 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>Objetivo 2.3 Incrementar la calidad en el servicio público de transporte con equidad de género.</p>
 <p>Objetivo 9. Industria, innovación e infraestructura. Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización sostenible y fomentar la innovación. Meta 9.1. 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 todos.</p>	<p>Objetivo 2.2 Incrementar la cultura vial y accesibilidad universal.</p>
 <p>Objetivo 11. Ciudades y comunidades sostenibles. Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles. Meta 11.2. 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>Objetivo 1.1 Mejorar la infraestructura dedicada al peatón. Objetivo 2.1 Incrementar la operación y seguridad vial en la red municipal. Objetivo 2.4 Incrementar el uso de tecnologías menos contaminantes para la movilidad. Objetivo 3.1 Armonizar la normativa municipal en materia de movilidad. Objetivo 3.2 Consolidar el ordenamiento y administración del sistema de movilidad.</p>
 <p>Objetivo 13. Acción por el clima. Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos. Meta 13.2: Incorporar medidas relativas al cambio climático en las políticas, estrategias y planes nacionales.</p>	<p>Objetivo 1.1 Mejorar la infraestructura dedicada al peatón. Objetivo 1.2 Fortalecer el sistema municipal de ciclovías. Objetivo 2.4 Incrementar el uso de tecnologías menos contaminantes para la movilidad.</p>

Fuente: Propia, con base en los Objetivos y Metas del Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, 2023.

3.3.2 Alineación con el Plan Estatal de Desarrollo Guanajuato 2040.

A su vez, a nivel estatal, el presente Programa de Movilidad Municipal de Comonfort, Guanajuato, se encuentra alineado con los objetivos 3.2.1, 3.2.2, 3.2.3 del Plan Estatal de Desarrollo Guanajuato 2040, de acuerdo a la Tabla 3.2.

Tabla 3.2 Alineación con el Plan Estatal de Desarrollo.

Plan Estatal de Desarrollo Guanajuato 2040		Programa de Movilidad Municipal
Objetivos	Estrategias	Objetivos
3.2.1. Lograr una administración sostenible del territorio, que impulse el desarrollo de comunidades y ciudades humanas y sostenibles.	3.2.1.6. Asegurar el cumplimiento de las políticas, estrategias e instrumentos normativos para el ordenamiento territorial y laprotección ambiental con un entorno de sustentabilidad.	Objetivo 3.1 Armonizar la normativa municipal en materia de movilidad. Objetivo 3.2 Consolidar el ordenamiento y administración del sistema de movilidad.
3.2.2. Incrementar la cobertura, calidad, eficiencia y competitividad de la infraestructura del estado.	3.2.2.4. Fortalecimiento de la infraestructura logística de la entidad con base en las necesidades de los sectores Económicos tradicionales, emergentes y estratégicos.	Objetivo 1.1 Mejorar la infraestructura dedicada al peatón Objetivo 1.2 Fortalecer el sistema municipal de ciclovías. Objetivo 2.3: Incrementar la calidad en el servicio público de transporte con equidad de género. Objetivo 2.4: Incrementar el uso de tecnologías menos contaminantes para la movilidad.
3.2.3. Asegurar una movilidadfluida, 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 detraslado, aumente laseguridad, particularmente para las mujeres, e incremente la movilidad interna en la entidad. 3.2.3.2. Implementación de un sistema de transporte multimodal, accesible, seguro y amigable con el medio ambiente.	Objetivo 2.1 Incrementar la operación y seguridad vial en la red municipal. Objetivo 2.2: Incrementar la cultura vial y accesibilidad universal. Objetivo 2.3 Incrementar la calidad en el servicio público de transporte con equidad de género.

Fuente: Propia, 2023 (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 acuerdo con la Tabla 3.3.

Tabla 3.3 Alineación con el Programa Estatal de Movilidad.

Programa Estatal de Movilidad.	Programa de Movilidad Municipal.
Líneas estratégicas y objetivos	Líneas estratégicas y objetivos
LE1: Impulso a los medios alternos de movilidad.	LE1: Impulso a los medios alternos de movilidad.
O1.1: Mejorar la infraestructura dedicada al peatón.	O1.1 Mejorar la infraestructura dedicada al peatón.
E1.1.1: Rehabilitación y conservación de la infraestructura dedicada al peatón.	E1.1.1 Rehabilitación y construcción de la infraestructura dedicada al peatón.
E1.1.2: Generación de lineamientos de diseños de infraestructura dedicada al peatón.	E1.1.2 Modernización y equipamiento tecnológico de la infraestructura semafórica de la cabecera municipal. E1.1.4 Generación de un proyecto de señalamiento informativo de servicios turísticos, de destino y de ordenamiento vial.

- O1.2: Fortalecer el sistema estatal de ciclovías.
 - E1.2.1: Impulso de bici-estacionamientos en espacios públicos y edificación pública
- LE2. Promover la transformación hacia una movilidad incluyente, segura y sustentable.
 - O2.1: Incrementar la operación y seguridad vial en la red carretera estatal.
 - E2.1.2: Impulso a la prevención y reducción de accidentes viales.
 - E2.1.3: Consolidación del sistema de información estatal de movilidad.
 - O2.2: Incrementar la cultura vial y accesibilidad universal.
 - E2.2.1: Fortalecimiento de la cultura vial en el Estado.
 - E2.2.2: Establecimiento de lineamientos de diseño para la accesibilidad universal.
- LE3. Fortalecimiento de la gestión de la movilidad en sus diferentes modalidades.
 - O2.4: Promover el uso de tecnologías menos contaminantes para la movilidad.
 - E2.4.1: Impulso de alternativas de movilidad eléctrica
- O3.1: Fortalecer la coordinación intergubernamental en materia de movilidad.
 - E3.1.2: Fortalecimiento del sistema público del transporte en los municipios
- O1.2 Fortalecer el sistema municipal de ciclovías.
 - E1.2.1 Rehabilitación y construcción de la red de infraestructura dedicada al ciclista.
 - E1.2.2 Mejoramiento del señalamiento horizontal y vertical a la ciclovía existente
- LE2. Promover la transformación hacia una movilidad incluyente, segura y sustentable.
 - O2.1 Incrementar la operación y seguridad vial en la red municipal.
 - O2.3 Incrementar la calidad en el servicio público de transporte con equidad de género.
 - E2.1.1 Implementación de un programa integral de seguridad para los usuarios y choferes del transporte público
 - E2.1.2 Colocación de semáforos en 3 cruces que por su condición de operación requieren la aplicación de semáforos
 - E2.1.3 Homologación de señalamiento vial horizontal y vertical.
 - O2.2 Incrementar la cultura vial y accesibilidad universal.
 - E2.2.1 Implementación de un programa de acciones para la inclusión integral.
 - E2.2.2 Implementación de un programa de colocación de rampas en las banquetas del municipio
- LE3. Fortalecimiento de la gestión de la movilidad en sus diferentes modalidades.
 - O2.4 Incrementar el uso de tecnologías menos contaminantes para la movilidad.
 - E2.4.1 Optimización en la adquisición de unidades de transporte mediante compras conjuntas.
- O3.1 Armonizar la normativa municipal en materia de movilidad.
 - O3.2 Consolidar el ordenamiento y administración del sistema de movilidad.
 - E3.1.1 Atención a la normativa municipal en materia de movilidad.
 - E3.2.1 Desarrollo del programa de regularización y reestructuración del sistema de transporte público.
 - E3.2.2 Fortalecimiento a la operatividad de la Dirección de Tránsito y Transporte.

Fuente: Propia, 2023 (con base en el Programa Estatal de Movilidad).

3.3.4 Alineación con los instrumentos de planeación municipales.

Plan Municipal de Desarrollo 2040

Tabla 3.4 Alineación con el Plan Municipal de Desarrollo 2040.

Plan Municipal de Desarrollo 2040		Programa de Movilidad Municipal.	
Objetivos	Estrategias	Objetivos	Estrategias
6.3.2.2 Aumentar la cobertura de la infraestructura de atención y servicios del municipio, mejorando la calidad.	6.3.2.2.1 Consolidación de la infraestructura de vías primarias, para el desarrollo al interior del municipio y hacia los municipios aledaños.	O2.1 Incrementar la operación y seguridad vial en la red municipal.	E2.1.1 Implementación de un programa integral de seguridad para los usuarios y choferes del transporte público. E2.1.2 Colocación de semáforos en 3 cruces que

<p>O1.1: Mejorar la infraestructura dedicada al peatón</p>	<p>6.3.2.3.1 Renovación y diversificación del sistema de transporte en el municipio.</p> <p>6.3.2.3.1 Mejoramiento y construcción de infraestructura para el transporte público urbano y suburbano.</p> <p>6.3.2.3.1 Vinculación con los órdenes de gobierno para potenciar el mejoramiento de los sistemas de transporte.</p>	<p>O1.1 Mejorar la infraestructura dedicada al peatón</p>	<p>por su condición de operación requieren la aplicación de semáforos</p> <p>E2.1.3 Homologación de señalamiento vial horizontal y vertical.</p> <p>E1.1.1 Rehabilitación y construcción de la infraestructura dedicada al peatón</p> <p>E1.1.2 Modernización y equipamiento tecnológico de la infraestructura semafórica de la cabecera municipal.</p>
--	--	---	---

Fuente: Propia, 2023 (con base en el Plan Municipal de Desarrollo 2040).

Programa Municipal de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Ecológico Territorial de Comonfort, Gto.

Tabla 3.5 Alineación con el PMDUOET de Comonfort.

PMDUOET de Comonfort	Programa de Movilidad Municipal.
Líneas estratégicas y objetivos	Líneas estratégicas y objetivos
<p>7.4.3. Líneas estratégicas movilidad integral</p> <p>Plan de movilidad de la zona conurbada de Comonfort. Objetivo: Formular los estudios, estrategias y proyectos para impulsar el desarrollo de la movilidad en la zona conurbada.</p> <p>Plan de movilidad para los centros de población del municipio de Comonfort. Objetivo: Formular los estudios, estrategias y proyectos para impulsar el desarrollo de la movilidad en los centros de población.</p> <p>Programa municipal de infraestructura vial para personas con discapacidad. Objetivo: Crear acciones para la integración de las personas discapacitadas a la estructura vial de la ciudad, dándole prioridad a los accesos de edificación públicos, áreas recreativas, servicios, pero sobre todo a la vía pública.</p> <p>Propuesta de actualización de reglamento de vialidad y tránsito del municipio de Comonfort. Objetivo: Formular la propuesta de adecuación del reglamento y tránsito que contenga los criterios de ordenamiento.</p>	<p>LE2. Promover la transformación hacia una movilidad incluyente, segura y sustentable</p> <p>O2.1 Incrementar la operación y seguridad vial en la red municipal.</p> <p>O2.3 Incrementar la calidad en el servicio público de transporte con equidad de género.</p> <p>O2.4 Incrementar el uso de tecnologías menos contaminantes para la movilidad.</p> <p>LE2. Promover la transformación hacia una movilidad incluyente, segura y sustentable</p> <p>O2.1 Incrementar la operación y seguridad vial en la red municipal.</p> <p>O2.3 Incrementar la calidad en el servicio público de transporte con equidad de género.</p> <p>O2.4 Incrementar el uso de tecnologías menos contaminantes para la movilidad</p> <p>LE2. Promover la transformación hacia una movilidad incluyente, segura y sustentable</p> <p>O2.2 Incrementar la cultura vial y accesibilidad universal.</p> <p>LE3. Fortalecimiento de la gestión de la movilidad en sus diferentes modalidades</p> <p>O3.1 Armonizar la normativa municipal en materia de movilidad.</p>

Fuente: Propia, 2023 (con base en el PMDUOET de Comonfort).

Programa de Gobierno Municipal 2021- 2024 de Comonfort, Guanajuato.

Tabla 3.6 Alineación con Programa de Gobierno Municipal 2021- 2024 de Comonfort.

Plan Municipal de Desarrollo 2040		Programa de Movilidad Municipal	
Objetivos y Estrategias	Acciones	Objetivos y Estrategias	Líneas de Acción
<p>O4.2.1 Consolidar la operación y entrega de los servicios públicos municipales.</p> <p>E4.2.1.2 Fortalecimiento del servicio de transporte.</p>	<p>A4.2.1.2.1 Incrementar los operativos de la verificación del funcionamiento del transporte público.</p>	<p>O2.4 Incrementar el uso de tecnologías menos contaminantes para la movilidad.</p> <p>E2.4.1 Optimización en la adquisición de unidades de transporte mediante compras conjuntas.</p> <p>E2.4.2 Implementación de procesos de control de revista físico-mecánica con transportistas y centros de verificación.</p>	<p>2.4.1.1 Implementar un programa de adquisición de unidades eficientes y amigables con el medio ambiente.</p> <p>2.4.1.2 Equipar con sistema de ignición menos contaminantes las unidades de transporte que lo requieran.</p> <p>2.4.2.1 Crear un área técnica equipada con herramientas y espacios adecuados para realizar las revistas físico-mecánicas.</p> <p>2.4.2.2 Acordar con transportistas y centros de verificación el cumplimiento de la normatividad correspondiente</p>
	<p>A4.2.1.2.2 Llevar a cabo la revista mecánica de los vehículos de transporte urbano en el municipio</p>	<p>A4.2.2.5.1 Mantener equipamiento de vialidades en buen estado.</p> <p>A4.2.2.5.3 Gestionar la rehabilitación de las vialidades en zonas urbanas del municipio de Comonfort.</p>	<p>O2.1 Incrementar la operación y seguridad vial en la red municipal.</p> <p>E2.1.2 Colocación de semáforos en 3 cruces que por su condición de operación requieren la aplicación de semáforos.</p> <p>E2.1.3 Homologación de señalamiento vial horizontal y vertical.</p>
<p>O4.2.2 Consolidar la infraestructura para el otorgamiento de servicios públicos</p> <p>E4.2.2.5 Mejoramiento de las vialidades</p>	<p>A4.2.2.5.5 Mejorar los accesos norte y sur de la ciudad de Comonfort.</p>	<p>O1.2 Fortalecer el sistema municipal de ciclovías.</p> <p>E1.2.1 Rehabilitación y construcción de la red de infraestructura dedicada al ciclista.</p>	<p>1.2.1.1 Generar el proyecto de la ciclovía Comonfort – Celaya (etapa Comonfort - Empalme Escobedo)</p>
<p>O4.3.1 Consolidar las instituciones de seguridad pública municipal.</p> <p>E4.3.1.1 Fortalecimiento de las capacidades operativas de seguridad pública.</p>	<p>A4.2.2.5.6 Construir ciclovías para el tránsito seguro del municipio.</p> <p>A4.2.2.5.7 Elaborar proyectos ejecutivos de obra pública.</p>	<p>O3.2 Consolidar el ordenamiento y administración del sistema de movilidad.</p> <p>E3.2.2 Fortalecimiento a la operatividad de la Dirección de Tránsito y Transporte.</p>	<p>3.2.2.3 Implementar programa de capacitación permanente a los integrantes de la Dirección de Tránsito y Transporte</p>
<p>6.2 Proyectos emblemata</p>	<p>2. Ciclovía Comonfort – Celaya.</p>	<p>O1.2 Fortalecer el sistema municipal de ciclovías.</p> <p>E1.2.1 Rehabilitación y construcción de la red de infraestructura dedicada al ciclista.</p>	<p>1.2.1.1 Generar el proyecto de la ciclovía Comonfort – Celaya (etapa Comonfort - Empalme Escobedo)</p>

Fuente: Propia, 2023 (con base en el Programa de Gobierno Municipal 2021- 2024 de Comonfort).

IV. Diagnóstico

4.1 Medios alternos de movilidad

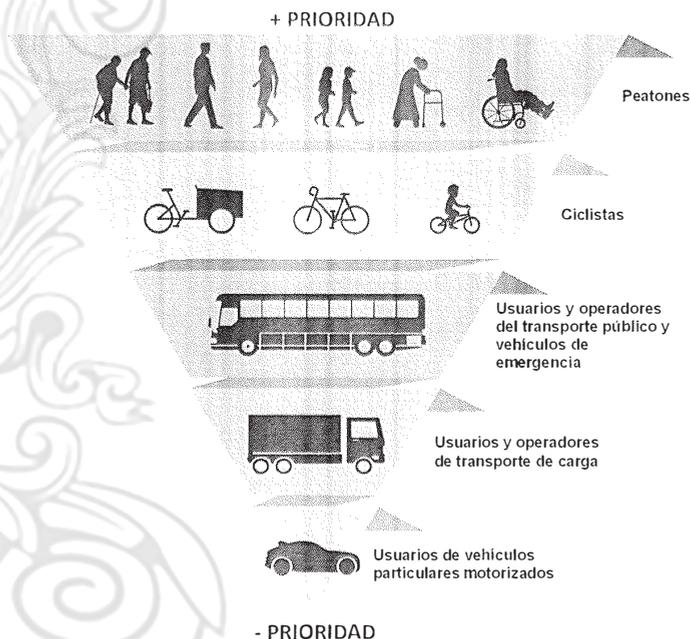
4.1.1 Infraestructura dedicada al peatón

La movilidad es un proceso de traslados de personas, de bienes, de información y depende de tres condiciones; la necesidad de moverse (demanda), el medio para realizar la movilidad (oferta) y por supuesto un origen y un destino.

La Ley de movilidad del Estado de Guanajuato en el Artículo 5, capítulo II, establece los principios de prioridad y jerarquía en el uso del transporte:

- Tienen uso preferencial del espacio público, las personas con discapacidad, los peatones, los usuarios de bicicletas, transporte no motorizado y el servicio público y especial de transporte de personas frente a otro tipo de vehículos;
- Tiene preferencia vial el servicio público de transporte con mayor capacidad de movilidad de pasajeros y aquel que cuente con algún sistema de eficiencia energética o que utilice combustibles que generen una menor emisión de contaminantes atmosféricos y de gases de efecto invernadero, frente a cualquier otro tipo de modalidad de transporte motorizado que se encuentre regulado por esta Ley, de acuerdo a la Imagen 4.1.

Imagen 4.1 Pirámide de la jerarquía de la movilidad.



Fuente: Elaboración propia.

Con esta visión el desarrollo del Sistema de Movilidad de Comonfort se basa en tres conceptos rectores:

1. Los usuarios: Personas;
2. Los medios: Vehículos; y
3. Las arterias viales: Calles, avenidas, ciclovías y banquetas.

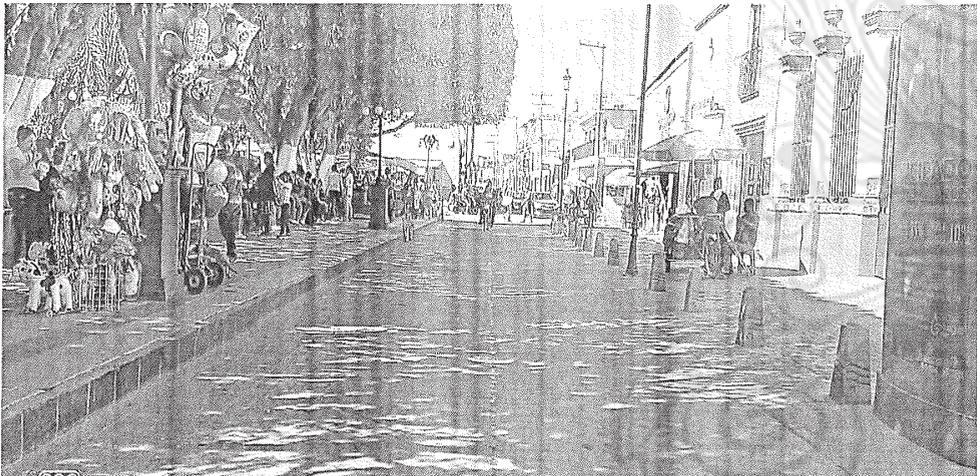
Tabla 4.1 Equipamiento urbano (2020).

Manzanas con	En todas las vialidades	En alguna vialidad	En ninguna vialidad	Total de manzanas
Banquetas	26%	46%	28%	612
Guarnición	13%	48%	39%	612
Rampa para silla de ruedas	0%	17%	83%	612
Alumbrado público	26%	46%	28%	612

Fuente: INEGI, Censo de Población y Vivienda 2010.

La mancha urbana de Comonfort, tiene un déficit del 28 por ciento de banquetas con respecto a las vialidades, y solo el 26 por ciento de las vialidades cuenta con las banquetas completas. En algunos tramos de las vialidades de este municipio solo tienen tramos o en un solo lado; además, por el trazo geométrico irregular de varias de las calles, la banqueta tiene una variación entre 45 cm y 160 cm de ancho, propiciando dificultad para andar a las personas sobre estas, acentuándose en las personas en sillas de ruedas o que presentan algún tipo de discapacidad.

Imagen 4.2. Áreas de circulación niveladas en el Centro Histórico. 2023.



Fuente: Propia. 2023.

Su estado de conservación es regular, pues aún con estas variaciones de dimensiones, la mayoría de estas son de concreto armado.

Solo el centro histórico cumple con las dimensiones promedio, ya que derivado de los trabajos realizados para rehabilitar el mismo y sus vialidades, además de lograr el Decreto de nombramiento de Pueblo Mágico, se construyeron de tal forma que la mayoría de ellas son fáciles de transitar, por el ancho promedio de 160 cm y la nivelación de las mismas con respecto a los arroyos de rodamiento, separando las áreas de circulación con bolardos como lo ejemplifica la Imagen 4.2.

Imagen 4.3. Vialidades con equipamiento de banquetas (2020).



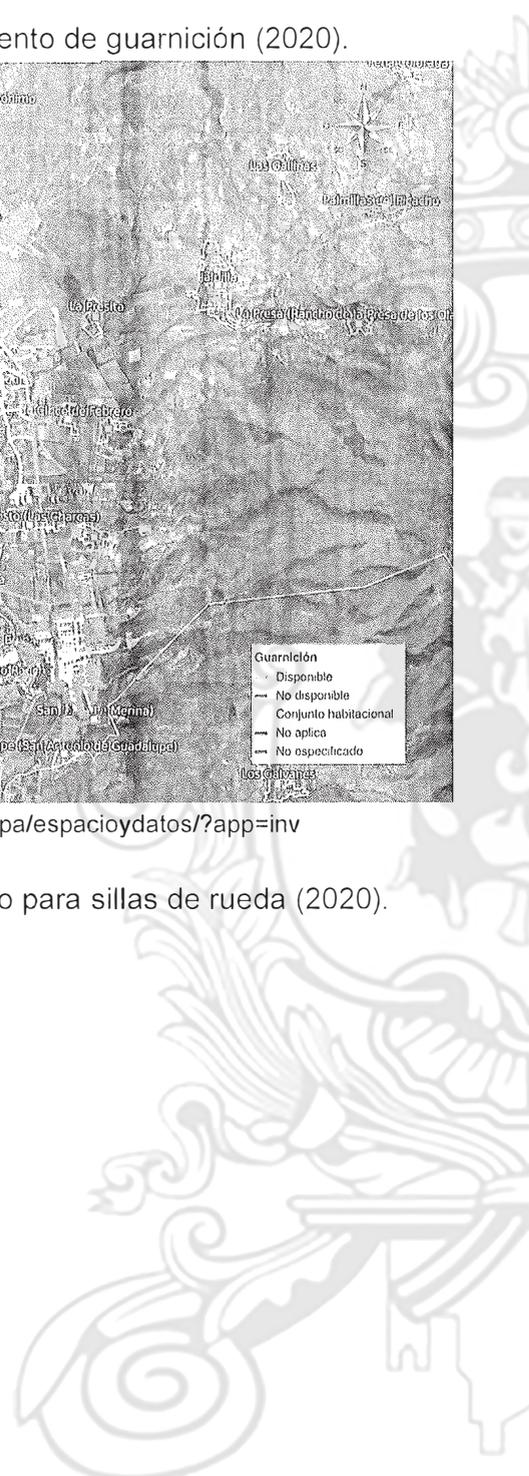
Fuente: <https://www.inegi.org.mx/app/mapa/espaciodydatos/?app=inv>

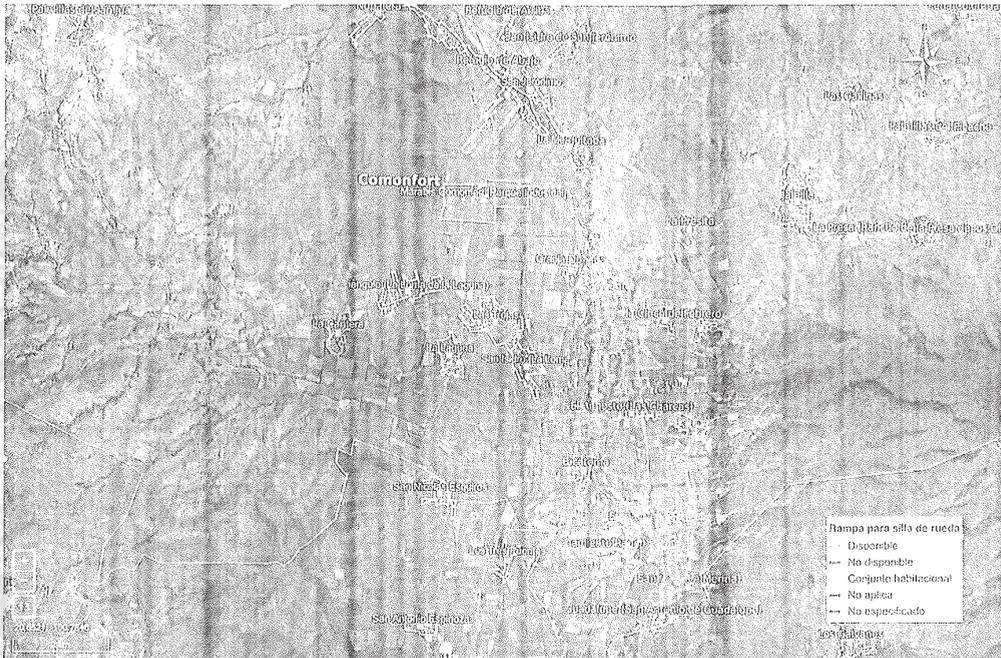
Imagen 4.4. Vialidades con equipamiento de guarnición (2020).



Fuente: <https://www.inegi.org.mx/app/mapa/espacioydatos/?app=inv>

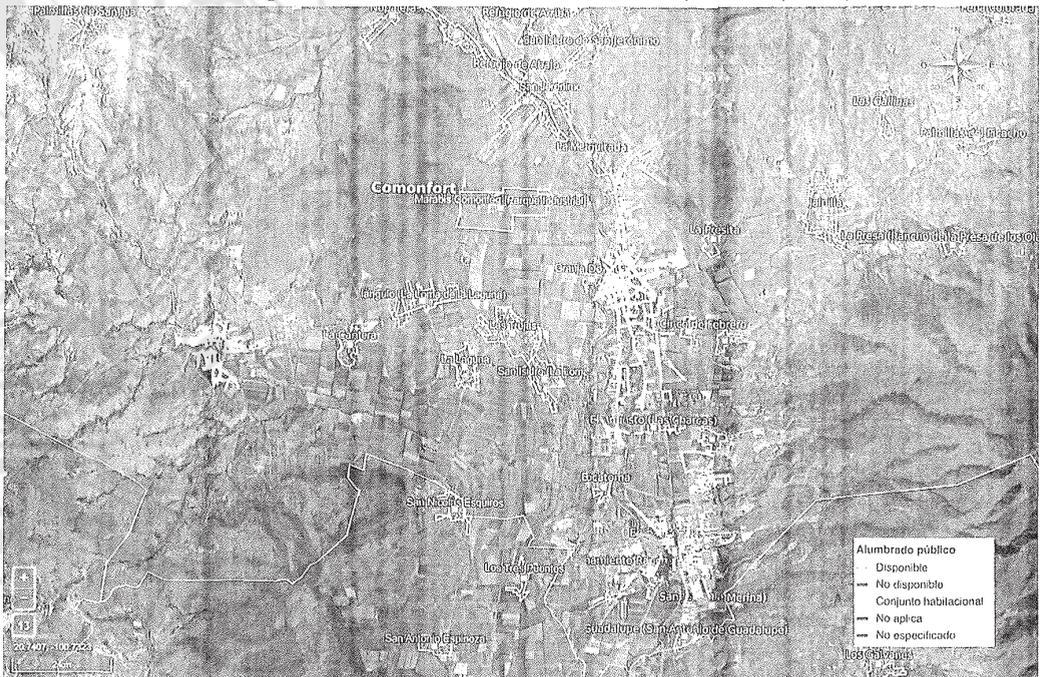
Imagen 4.5. Vialidades con equipamiento para sillas de rueda (2020).





Fuente: <https://www.inegi.org.mx/app/mapa/espaciodydatos/?app=inv>

Imagen 4.6. Vialidades con alumbrado público (2020).



Fuente: <https://www.inegi.org.mx/app/mapa/espaciodydatos/?app=inv>

La Gráfica 4.1 muestra la distribución de los medios de transporte hacia el trabajo utilizados por la población de Comonfort según los tiempos de desplazamiento.

En 2020, 26.3 por ciento de la población acostumbró camión, taxi, combi o colectivo como principal medio de transporte al trabajo¹.

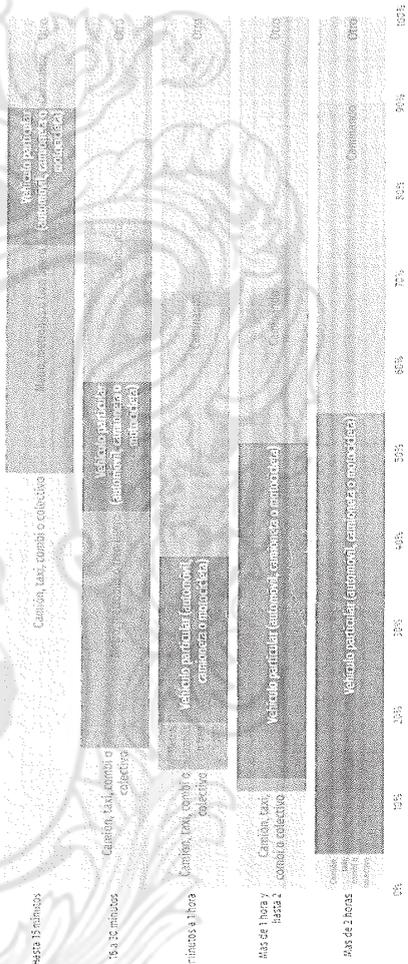
La Gráfica 4.2 muestra la distribución de los medios de transporte hacia el lugar de estudios utilizados por la población de Comonfort según los tiempos de desplazamiento.

En relación a los medios de transporte para ir al lugar de estudios, 51.4 por ciento de la población acostumbró camión, taxi, combi o colectivo como principal medio de transporte.²

¹ Fuente: <https://datamexico.org/es/profile/geo/comonfort#calidad-vida-medios-transporte>

² Fuente: <https://datamexico.org/es/profile/geo/comonfort#calidad-vida-medios-transporte>

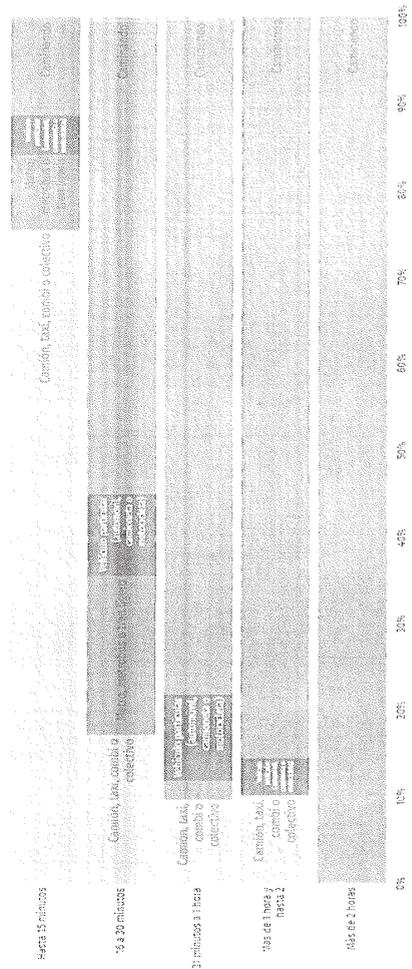
Gráfica 4.1 Tiempo de traslado al trabajo según medio de transporte (2020).



Fuente:

<https://datamexico.org/es/profile/geo/comonfort#calidad-vida-medios-transporte>

Gráfica 4.2 Tiempo de traslado al colegio según medio de transporte (2020).



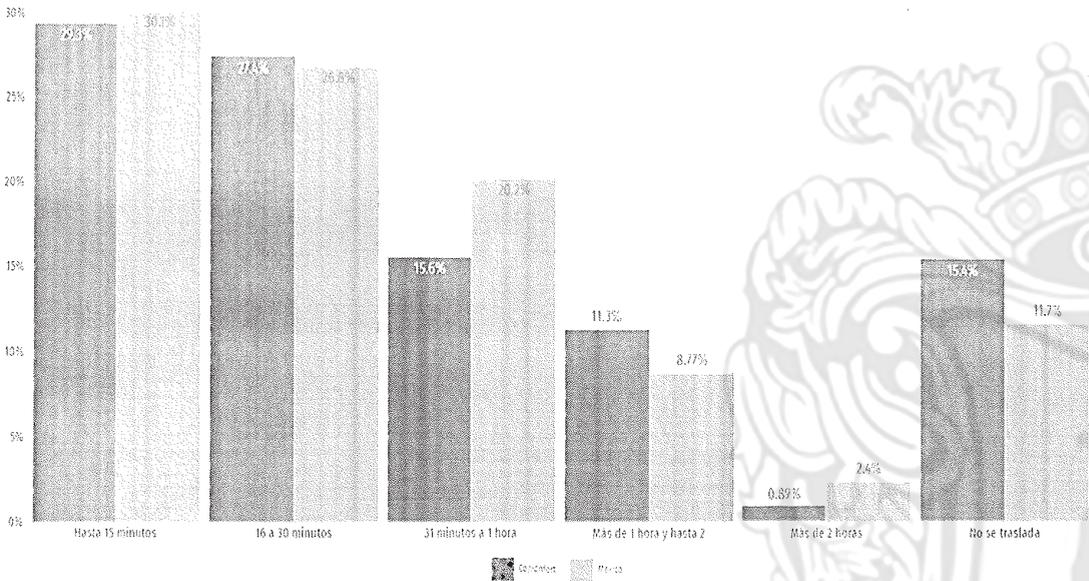
Fuente:

<https://datamexico.org/es/profile/geo/comonfort#calidad-vida-medios-transporte>

La Gráfica 4.3 muestra la distribución de población según tiempos de traslado hasta su trabajo en 2020, comparado con los tiempos de traslado a nivel nacional.

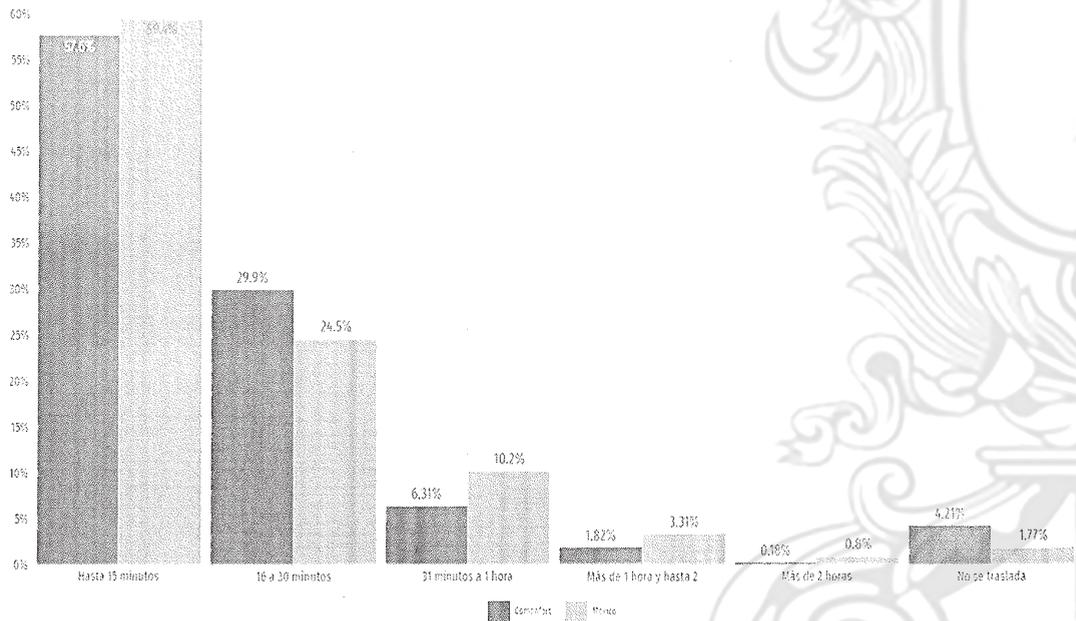
En Comonfort, el tiempo promedio de traslado del hogar al trabajo fue 31.8 minutos, 72.3 por ciento de la población tarda menos de una hora en el traslado, mientras que 12.2 por ciento tarda más de 1 hora en llegar a su trabajo.

Gráfica 4.3 Distribución de la población según tiempo de traslado al trabajo (2020).



Fuente: <https://datamexico.org/es/profile/geo/comonfort#population-and-housing>

Gráfica 4.4 Distribución de la población según tiempo de traslado al colegio (2020).



Fuente: <https://datamexico.org/es/profile/geo/comonfort#calidad-vida-tiempo-traslado-trabajo>

La Gráfica 4.4 muestra la distribución de población según tiempos de traslado al colegio en 2020, comparado con los tiempos de traslado a nivel nacional.

El tiempo promedio de traslado del hogar al lugar de estudios en el municipio fue 16.6 minutos, 93.8 por ciento de la población tarda menos de una hora en el traslado, mientras que 2 por ciento tarda más de 1 hora.

4.1.2 Infraestructura ciclista

El uso de la bicicleta como medio de transporte en Comonfort es muy atractivo para las personas, pues en los aforos realizados en cada cruceo la presencia de las mismas es de alta concentración. Es un medio muy utilizado, sin embargo, el proceso del viaje lo hacen interactuando con los demás vehículos, pues no existe una estructura de ciclovías que permita que circulen los usuarios de este medio de transporte, de forma organizada, ágil y segura.

Tabla 4.2 Disponibilidad de medios de transporte en hogares (2020).

Disponen de automóvil o camioneta	Disponen de motocicleta o motoneta	Disponen de bicicleta como medio de transporte	Total de hogares
35%	17%	48%	19,482

Fuente: INEGI, Censo de Población y Vivienda. 2020

Solo existe una ciclovía de jurisdicción municipal y corre desde Neutla hasta 100 m antes de la calle Mariano Matamoros. Ésta se encuentra en buenas condiciones en su área de rodamiento, pero carece de señalamiento horizontal y vertical. Además, tiene un uso limitado, solo para los interesados en trasladarse desde Neutla hasta el acceso poniente al Pueblo Mágico de Comonfort.

Tabla 4.3 Sistema de ciclovías en Comonfort (2023).

Sentido	Características	Ciclovía	Sección (metros)	Existencia (km)	Proyecto (km)
Doble	Sobre banqueta a un cuerpo	Comonfort – Neutla m (*)	2	7.4	0.0
Doble	Sobre banqueta a un cuerpo	Comonfort – Celaya (**)	2	0.0	9.00

(*) Esta vía es de jurisdicción estatal.

(**) Nota: Contemplada en el Programa de Gobierno Municipal 2021-2024.

Fuente: Elaboración propia con información del Programa de Gobierno Municipal 2021-2024.

Mapa 4.1 Trazo y características físicas de la ciclovia existente en el municipio de Comonfort.



Fuente: Elaboración propia con mapa visión de Google Earth.

De acuerdo al Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP), en su documento Ranking Ciclociudades 2018, se hace una evaluación de movilidad en bicicleta en ciudades mexicanas, y recomienda que para promover el uso de la bicicleta es necesario garantizar condiciones de seguridad que prevengan muertes y lesiones graves causadas por el tránsito. El número de hechos de tránsito que causan lesiones graves y muertes en México es alarmante. De acuerdo con los accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas de INEGI, en 2019 se suscitaron 9,442 colisiones con ciclistas.

Para que una red de movilidad en bicicleta pueda considerarse apta, debe cumplir con 5 criterios principales:

- Ser coherente y establecer la conexión entre los puntos de origen y destino;
- Ser directa, contar con rutas lo más directas posible para cubrir la demanda de viajes, contar con trazos sin desvíos, libres de obstáculos y barreras urbanas, y evitar que el ciclista recorra distancias mayores a las necesarias;
- Ser segura, establecer el diseño adecuado para proteger al ciclista en su recorrido, incluyendo usuarios nuevos de la bicicleta con menor destreza que ciclistas urbanos cotidianos;
- Ser cómoda, generando confort a ciclistas en sus recorridos y evitar aquellos factores que le puedan causar estrés; y
- Ser atractiva, integrarse adecuadamente al entorno y ubicarse en sitios atractivos para brindar seguridad pública al ciclista a través de diferentes elementos de diseño.

Además, existen recomendaciones del Banco Mundial para que por cada 100 mil habitantes, existan cuando menos 25 km de ciclovías. Esto en Comonfort no se cumple, pues por lo menos es necesario aumentar en un 200 por ciento los kilómetros de ciclovías. El Programa de Gobierno Municipal 2021-2024 contempla la construcción de una ciclovía de Comonfort a Celaya (ampliación de 9 Km).

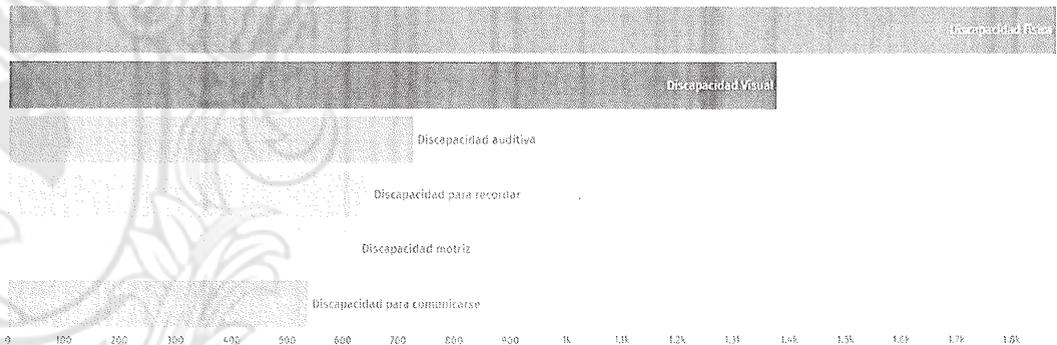
4.2 Transformación a una movilidad incluyente, segura y sustentable

4.2.1 Inventario de infraestructura accesible

De acuerdo a la información del Censo de Población y Vivienda 2020 del INEGI, en 2020, y tal como lo vemos en la Gráfica 4.5, las principales discapacidades presentes en la población de Comonfort fueron:

- Discapacidad física: 1,880 personas, equivalente al 2.29% de la población;
- Discapacidad visual: 1.378 personas, equivalente al 1.68% de la población;
- Discapacidad auditiva: 727 personas, equivalente al 0.88% de la población.

Gráfica 4.5. Discapacidades por tipo de actividad cotidiana en Comonfort (2020). (*)



Fuente: <https://datamexico.org/cs/profilc/gco/comonfort#population-and-housing>

(*) Una persona puede tener más de una discapacidad y aparecer contabilizada en más de una categoría.

La estructura vial o peatonal para todas las formas y condiciones de movilidad debe contar con los elementos necesarios para permitir la accesibilidad para todos, de forma segura, cómoda, confortable y de calidad para sus desplazamientos, y hacer eficiente la vialidad y hacer más accesible los viajes. Así mismo, es importantísimo que se propicie una infraestructura con condiciones de interconexión entre cualquier modalidad de transporte, sobre todo, la que define la pirámide de prioridad de circulación y movilidad (ver Imagen 4.1).

El municipio de Comonfort, carece de estas condiciones. Aunque el tema es histórico, sin embargo, se han realizado algunas acciones, como es el hecho de contar con un sistema

de transporte para discapacitados, el cual es manejado por el DIF y se presta exclusivamente para personas detectadas y registradas en este sistema y supervisadas por este organismo. Es decir, el transporte cubre las necesidades primarias de movilidad de las personas registradas pues traslada a las personas a recibir sus terapias de rehabilitación y solo eso.

En ninguna otra modalidad de transporte se ha realizado acciones o equipamiento técnico para facilitar la movilidad universal.

4.2.2 Seguridad vial

La Asamblea General de las Naciones Unidas declaró en su resolución 74/299 un Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, con el objetivo de reducir las muertes y traumatismos debidos al tránsito, para reducir el 50 por ciento de los accidentes viales.

Se deben contemplar medidas con un enfoque en sistemas seguros integrados, que incluyan las siguientes medidas:

- a) Infraestructura vial segura;
- b) Uso seguro de las vías de tránsito;
- c) Transporte multimodal y planificación del uso de la tierra;
- d) Vehículos seguros; y
- e) Respuesta inmediata a los accidentes.

Mismas que deberán aplicarse a través de:

1. Marcos jurídicos;
2. Respeto y promoción de género;
3. Gestión de la velocidad;
4. Aplicación de las tecnologías;
5. Sistemas de financiación;
6. Fomento a la capacidad humana; y
7. Prioridad a los países con ingresos bajos y medios.

Esto debe ser responsabilidad de:

1. Los gobiernos en las tres instancias;
2. La sociedad civil, a través de las diferentes organizaciones;
3. Entidades de financiación;
4. El sector privado; y
5. La Organización Mundial para la Salud (OMS).

La complejidad vial de un cruce, una vialidad o una red vial tiene que ver con el número de incidencias y conflictos que provocan demoras en la circulación vial, lo que hace un tránsito menos eficiente cómodo y seguro. A estos tres conceptos se les mide cualitativamente, es decir, se mide la percepción de comodidad de cada conductor al cruzar o conducir en estas vialidades. Los rangos se miden con valores de A, B, C, D, E y F, donde:

NIVEL DE SERVICIO “A”: Corresponde a una condición de flujo libre, con volúmenes de tránsito bajos; la velocidad depende del deseo de los conductores dentro de los límites impuestos y bajo las condiciones físicas de la carretera.

NIVEL DE SERVICIO “B”: Se considera como flujo estable, los conductores tienen una libertad razonable para elegir sus velocidades y el carril de operación.

NIVEL DE SERVICIO “C”: El flujo es estable, los conductores perciben restricciones tanto para elegir su velocidad, como para efectuar maniobras de cambio de carril de rebase; se obtiene una velocidad de operación satisfactoria. Es deseable que este nivel de servicio sea el más desfavorable al que operen las vialidades.

Tabla 4.4 Niveles de servicio de los cruces de las principales vialidades del municipio de Comonfort (2023).

CRUCEROS AFORADOS DE LA ESTRUCTURA VIAL PRIMARIA DE COMONFORT, GTO.			
No.	CRUCEROS AFORADOS (NOMBRE DEL CRUCERO)	NIVEL DE SERVICIO ACCESOS	INFRAESTRUCTURA
1	Carretera federal tramo Celaya – Comonfort, calle Allende (Empalme Escobedo)	3	Señal de alto
2	Calle Allende y cruce con la vía del ferrocarril	4	Señal de alto
3	Carretera federal tramo Celaya – Comonfort, calle Jesús Delgado Guerrero	3	Señal de alto
4	Blvd. Plaza Juan Aldama y av. Magisterio	4	Señal de alto y glorieta
5	Av. Magisterio y av. Guerrero	3	Opera con semáforos
6	Av. Guerrero y calle Allende	3	Opera con semáforos
7	Av. Guerrero y av. Melchor Ocampo	4	Opera con semáforos
8	Av. Guerrero y Av. Vasco de Quiroga (cruce con la vía salida a San Miguel de Allende)	4	Señal de alto
9	Av. Melchor Ocampo y Pípila	3	Señal de alto
10	Mariano Matamoros y Mariano Arista	2	Señal de alto
11	Mariano Arista y Agustín de Iturbide	2	Señal de alto
12	Mariano Matamoros y antiguo camino a Comonfort (salida a Neutla)	3	Señal de alto
13	Calle 5 de Febrero y Luis Cortazar	2	Señal de alto
14	Calle Hidalgo y calle Benito Juárez	1	Señal de alto
15	Calle Hidalgo y calle Mariano Arista	2	Señal de alto
16	Av. Melchor Ocampo y av. Vasco de Quiroga	3	Señal de alto

Fuente: Elaboración propia con información de investigación técnica de campo. 2023.

Tabla 4.5 Resumen de aforos y nivel de servicio en cruceros de las principales vialidades del municipio de Comonfort (2023).

No.	NOMBRE DEL CRUCERO	OPERACIÓN	VEHÍCULOS	MOTOS	PEATONES	CICLISTAS	NIVEL DE SERVICIO
1	Ignacio Comonfort – Vasco de Quiroga	Señal de alto	617	22	34	32	D
2	Vicente Guerrero – Melchor Ocampo	Semáforo	583	19	32	16	D
3	Melchor Ocampo - Pipila	Señal de Alto	239	18	16	23	C
4	Ignacio Allende – Vicente Guerrero	Semáforo	236	23	46	21	D
5	Pipila – Ignacio Allende	Señal de Alto	295	15	18	12	C
6	Mariano Arista - Hidalgo	Señal de Alto	96	11	21	8	B
7	Hidalgo – Benito Juárez	Señal de Alto	108	16	44	6	B
8	Luis Cortazar – 5 de febrero	Señal de Alto	295	18	36	4	C
9	Magisterio – Vicente Guerrero	Semáforo	571	32	65	20	D
10	Morelos – Mariano Matamoros	Señal de Alto	507	13	18	8	B
11	Mariano Matamoros – Camino viejo a Comonfort	Señal de Alto	552	22	12	24	D
12	Magisterio – Plazuela Juan Aldama	Glorieta	821	33	32	21	D
13	Jesús Delgado – Carretera a Celaya	Topes	597	18	6	14	C
14	Plaza Vasco de Quiroga – Ignacio Allende	Alto	685	25	14	6	D
15	Benito Juárez – Abasolo	Alto	178	16	34	3	C
16	Mariano Matamoros y Mariano Arista	Alto	395	18	29	4	D

Fuente: Elaboración propia con información de investigación técnica de campo. 2023.

NIVEL DE SERVICIO “D”: Esta condición se aproxima al flujo inestable; la velocidad de operación aún es satisfactoria, pero resulta afectada por los cambios en las condiciones de operación. Los conductores tienen poca libertad de maniobra con la consecuente pérdida de comodidad.

NIVEL DE SERVICIO “E”: En este nivel, los volúmenes de tránsito corresponden a la capacidad. El flujo es inestable y pueden ocurrir paradas de corta duración.

NIVEL DE SERVICIO “F”: Corresponde a los flujos forzados, en donde los volúmenes son inferiores a los de la capacidad y las velocidades se reducen pudiendo producir paradas debido al congestionamiento.

De lo anterior, se observa que el NIVEL DE SERVICIO “A” es el mejor y el NIVEL DE SERVICIO “F” es el más inconveniente, siendo el NIVEL DE SERVICIO “E” el que marca la capacidad de la vía.

Los accidentes viales suceden en una cantidad despreciable, más no así las consecuencias de los mismos, donde se han presentado situaciones de gravedad en daños y lesiones de

consideración. En la última década, solo se ha presentado un accidente de una pipa contra el tren. En proporción, el número de incidencia es baja, pero por eso hay que considerar mantenerlo así o bajarlo más.

Tabla 4.6 Valores de los tiempos de recorrido (2023).

No.	TRAMO DE VIALIDAD	SENTIDO DE CIRCULACIÓN	DISTANCIA EN MTS.	TIEMPO DE RECORRIDO TOTAL	TIEMPO DE RECORRIDO SIN DEMORAS	AHORRO DE TIEMPOS	NIVEL DE SERVICIO
1	Carretera a Celaya de Empalme Escobedo a av. Magisterio	Norte Sur	5230	10.2	7.1	3.1	C
		Sur Norte	5230	11.25	6.56	4.69	C
2	Magisterio de carretera a Celaya a av. Guerrero	Norte Sur	620	3.2	2.45	0.75	B
		Sur Norte	620	3.4	2.43	0.97	B
3	Av. Guerrero de av. Magisterio a calle Melchor Ocampo	Norte Sur	417	5.35	3.3	2.05	B
		Sur Norte	417	4.56	3.55	1.01	B
4	Av. Guerrero de calle Melchor Ocampo a las vías del tren	Norte Sur	396	3.5	2.34	1.16	B
		Sur Norte	396	3.48	2.45	1.03	B
5	Blvd. Ignacio Comonfort, de las vías del tren a av. 16 de septiembre	Norte Sur	1200	6.38	4.52	1.86	C
		Sur Norte	1200	7.34	5.34	2	C
6	Vasco de Quiroga-Plaza Juan Aldama, de las vías del tren a glorieta salida a Celaya	Norte Sur	1236	5.4	4.1	1.3	B
		Sur Norte	1236	6	4.22	1.78	B
7	Calle 5 de febrero-Hidalgo, de av. Magisterio a calle Morelos	Oriente Poniente	432	3.2	2.4	0.8	B
8	Calle Melchor Ocampo de Dr. José Ma. Mora a av. Vasco de Quiroga	Poniente Oriente	690	4.2	3.12	1.08	B
		Poniente Oriente	690	4.5	3.44	1.06	B
9	Av. Abasolo de av. Arista a calle Pípila	Poniente Oriente	169	4.23	3.34	0.89	B
10	Calle Allende de Pípila a Vasco de Quiroga	Poniente Oriente	400	3	2	1	B
11	Av. Mariano Matamoros de Mariano Arista a glorieta a Neutla	Oriente Poniente	1400	8.45	6.45	2	D

12	Av. Mariano Matamoros de glorieta a Neutla a av. Morelos	Poniente Oriente	1130	9.49	6.12	3.37	D
13	Av. Morelos de Abasolo a calle Rayón	Norte Sur	507	4.3	4	0.3	B
15	Av. Mariano Arista de Melchor Ocampo a calle Rayón	Norte Sur	605	5	3.3	1.7	B
16	Av. Mariano Arista de calle Rayón a la Palma	Norte Sur	2530	16	12.3	2.05	D
		Sur Norte	2530	15.56	11.45	4.11	D
17	Calle Benito Juárez, de calle Guadalupe Victoria a calle Hidalgo	Sur Norte	602	5.3	3.5	1.8	B
18	Av., Benito Juárez de Guadalupe Victoria a calle Jesús Delgado	Norte Sur	2070	14.5	12.2	2.3	B
		Sur Norte	2070	16.32	12.45	3.87	B
19	Calle Pipila-Luis Cortazar de Melchor Ocampo a calle Ignacio Rayón	Norte Sur	580	5.34	3.5	1.84	B
20	Calle Rayón de Morelos a av. Guerrero	Poniente Oriente	340	3.5	3.11	0.39	B
		Oriente Poniente	340	4.2	3	1.2	B
21	Av. Guerrero de av. Magisterio a calle Rayón	Norte Sur	450	5.2	3.56	1.64	D
		Sur Norte	450	3.45	3	0.45	B

Fuente: Elaboración propia, 2023.

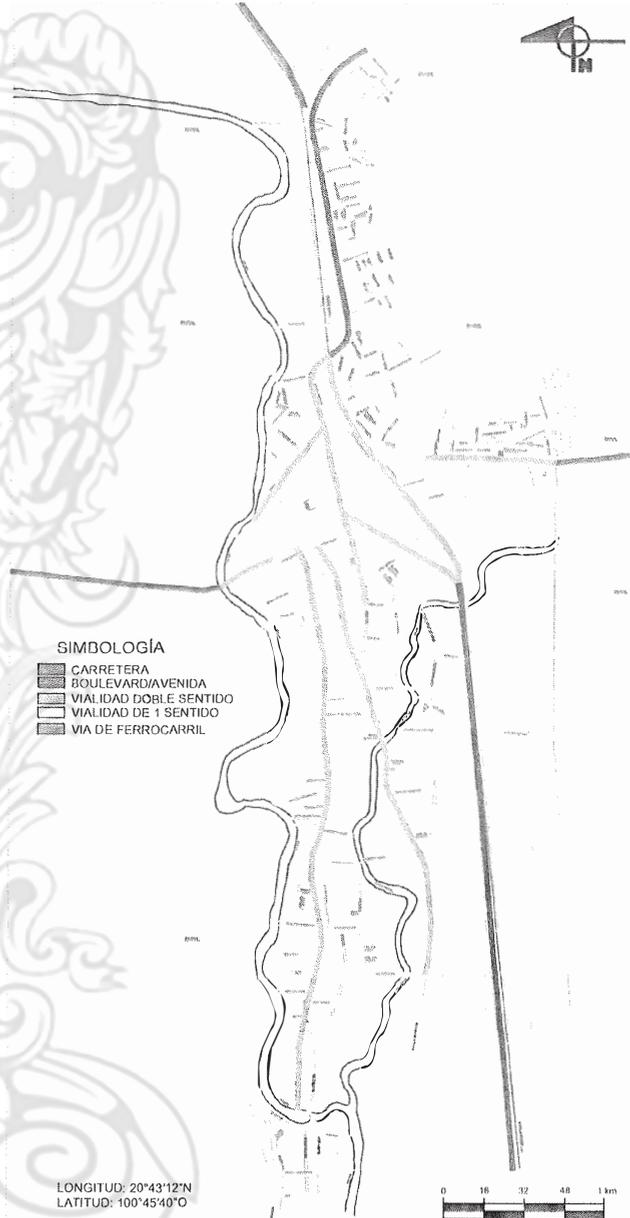
En el municipio existen algunos puntos que se consideran de alto riesgo, según la Dirección de Tránsito y Transporte Municipal y la Dirección de Protección Civil en su Atlas de Riesgos para el municipio, que a continuación se enlistan:

1. En la cabecera municipal, la vía del Ferrocarril salida a San Miguel, debido al alto flujo vehicular y la afluencia de peatones debido a la Escuela Primaria.
2. Carretera Celaya – Comonfort y entronque con libramiento sur, debido al alto flujo vehicular y el estrechamiento de cuatro a dos carriles.
3. Carretera Empalme Escobedo – Comonfort, por el alto flujo y composición vehicular (transporte pesado) y de traslado de material peligroso.
4. Crucero de Jalpilla con vía del ferrocarril e incorporación a la carretera Empalme Escobedo – Comonfort, ya que es un crucero fuera de especificaciones. Desemboca las bajadas de agua pluvial.

5. Carretera Empalme Escobedo – Av. Magisterio, debido a que es el punto principal de acceso a la ciudad, opera con glorieta y existe una alta afluencia de peatones.

4.2.3 Infraestructura vial

Mapa 4.2 Caracterización de la estructura vial primaria de Comonfort.



Fuente: Elaboración propia en base al INEGI.

Tabla 4.7 Caracterización de infraestructura vial (2023).

No.	NOMBRE DE LA VIALIDAD	DISTANCIA ML	CARACTERÍSTICAS DE OPERACION	CARACTERÍSTICAS FÍSICAS
1	Carretera federal Empalme Escobedo - Comonfort	4,590	Carretera un carril por sentido	Área de circulación con pavimento asfáltico en condiciones buenas
2	Blvd. Carretera Comonfort a acceso a presidencia municipal	2,080	Blvd. dos carriles por sentido	Área de circulación con pavimento asfáltico en condiciones buenas
3	Av. Magisterio	622	Dos carriles por sentido	Concreto hidráulico, en buenas condiciones
4	Calle Hidalgo	492	Un sentido	Superficie de rodamiento construido con pórfido, en buenas condiciones
5	Av. Guerrero	1,730	Dos sentidos	Concreto hidráulico, en buenas condiciones
6	Carretera federal San Miguel de Allende - Comonfort	1380	Blvd. dos carriles por sentido	Concreto hidráulico estampado, en regulares condiciones, se alcanza a ver el granulado
7	Calle Melchor Ocampo	695	Dos sentidos y un sentido, dos carriles	Concreto hidráulico, en buenas condiciones
8	Calle Allende	560	Un sentido dos carriles	Superficie de rodamiento construido con pórfido, en buenas condiciones
9	Calle Mariano Matamoros	415	Dos carriles dos sentidos	Concreto hidráulico, en buenas condiciones
10	Calle Agustín de Iturbide	362	Dos carriles un sentido	Concreto hidráulico, en buenas condiciones
11	Calle Mariano Arista	2,060	Dos carriles dos sentidos	Concreto hidráulico, en regulares a buenas condiciones
12	Calle Benito Juárez	2,756	Combinada, de un solo carril y dos carriles	Concreto hidráulico, con pórfido en la zona centro en regulares a buenas condiciones
13	Blvd. acceso por Neutla	626	Blvd. dos carriles por sentido	Área de circulación con pavimento asfáltico en condiciones buenas
14	Calle Cortazar	589	Dos carriles, un sentido	Concreto hidráulico, con pórfido en la zona centro en regulares a buenas condiciones
15	Calle Pipila	284	Dos carriles un sentido	Concreto hidráulico, con pórfido en la zona centro en regulares a buenas condiciones
16	Av. Plaza Vasco de Quiroga	263	Dos carriles dos sentidos	Concreto hidráulico, en regulares a buenas condiciones
17	Av. Plaza Juan Aldama	678	Dos carriles dos sentidos	Concreto hidráulico, en regulares a buenas condiciones
18	Av. Plaza Álvaro Obregón	264	Dos carriles dos sentidos	Concreto hidráulico, en regulares a buenas condiciones
19	Calle Rayón	460	Dos carriles dos sentidos	Concreto hidráulico, en regulares condiciones, se ve el granulado
20	Calle Morelos	523	Dos carriles un sentido	Concreto hidráulico, en regulares condiciones, se ve el granulado
	TOTAL	21,429		

Fuente: Propia. 2023

La estructura vial primaria de la cabecera municipal de Comonfort se integra por aproximadamente 21.5 kilómetros de arterias con diferentes condiciones físicas, geométricas y de operación vial, 3.46 kilómetros son bulevares con dos carriles de circulación y un camellón central de entre 1 m a 0,60 m. Las demás son avenidas que no cumplen con la geometría y capacidad. Sin embargo, son vialidades que por costumbre operan algunas en doble sentido y permite la interconexión entre zonas, es decir, son vialidades consideradas colectoras o secundarias.

Las dos vialidades urbanas más largas en Comonfort, aparte del tramo de carretera de Comonfort a Empalme Escobedo, son la calle Arista y la calle Benito Juárez, que en su conjunto alcanzan casi los 4 kilómetros. Operan en doble sentido y al igual que la mancha poblacional estas corren de sur a norte y viceversa, es decir, son un par vial que recorre prácticamente toda la ciudad.

Solo el 20 por ciento de las vialidades cumple con las condiciones mínimas de capacidad, geometría y espacios para los peatones.

4.2.4 Cultura vial y accesibilidad universal

El Consejo Estatal de Prevención de Accidentes (COEPR), con el objetivo de fortalecer las acciones que coadyuven en la prevención de accidentes, capacitaron a 63 personas en los municipios de Apaseo el Alto, Apaseo el Grande, Celaya, Comonfort, Cortazar, Juventino Rosas, Tarimoro y Villagrán, tanto del sector salud como administrativos y operativos de las áreas municipales de tránsito.

La Dirección de Tránsito y Transporte Municipal, dentro de su organigrama de trabajo, cuenta con una persona que cubre algunos eventos que tienen que ver con la promoción de seguridad vial, tales como pláticas de prevención y cultura vial en las instituciones educativas de los tres niveles (básico, medio y superior) y en algunas empresas, sobre todo a las que cuentan con flotillas de vehículos, como los transportistas del servicio público, o a empresas particulares. En conjunto con la Coordinación de Comunicación han lanzado algunas campañas de prevención, como el uso del casco para los motociclistas.

Por otro lado, la ciudadanía ha manifestado que es importante se aplique un Programa de Educación Vial a través de la Coordinación de Educación, la Dirección de Tránsito y Transporte y la Dirección de Seguridad Pública del municipio. Sustentado en que la Visión y compromiso conjunto de autoridades y sociedad es mantener al Municipio de Comonfort con un bajo número de accidente viales.

4.2.5 Infraestructura de transporte público

4.2.5.1 Rutas urbanas y suburbanas

El servicio de transporte urbano y suburbano en la ciudad de Comonfort es prestado por algunas empresas familiares o por la figura del hombre camión. Es decir, algunas rutas con

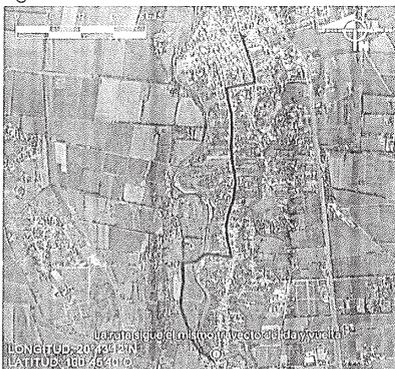
origen en alguna comunidad se concesionaron a una persona que inició sus trámites con un autobús y con el paso de los años, el crecimiento de la población origen de la ruta obligó a otorgar permisiones a otro autobús. Las rutas obedecen a un proceso de viaje de ida y vuelta entre la comunidad y la ciudad.

Su transformación es obligada por la propia demanda, así se conformó el sistema de transporte de Comonfort, con rutas suburbanas que se convirtieron en rutas mixtas, es decir, ahora prestan un servicio suburbano por su origen, y urbano porque prestan el servicio dentro de la mancha urbana.

La figura de rutas de transporte Mixto se puso en el contexto legal por el propio desarrollo del servicio en cada una de los municipios. Así, desde 2002, a través de convenios de municipalización, el servicio de transporte que por ley lo tenía que prestar el estado, pasó a ser concesionado y después, las facultades de supervisión, administración y control, además de la facultad de concesionar, pasó a los municipios que aceptaron en su momento este acuerdo.

Solo algunos municipios que contaban con estructura técnico, jurídica y operativa, aceptaron hacerse cargo. La gran mayoría no lo aceptó y hasta la actualidad los mismos que lo aceptaron al inicio, lo mantienen y son responsables en su totalidad de este tipo de servicio, no ha habido nuevos procesos o acuerdos de municipalización. Comonfort mantiene estas características en materia del transporte público y es una condición que desfavorece la vigilancia y el posible desarrollo del transporte, con rutas más eficientes, con mayor cobertura, con unidades que cumplan las condiciones exigidas por la ley, y la demanda de los usuarios y que cuente con un sistema de prepago, trasbordo y con eso mejorar de forma integral el transporte en este municipio.

Imagen 4.7 Ruta Comonfort – Bocatoma



Fuente: Elaboración propia con mapa visión de Google Earth.

Imagen 4.8 Ruta Comonfort – Neuta



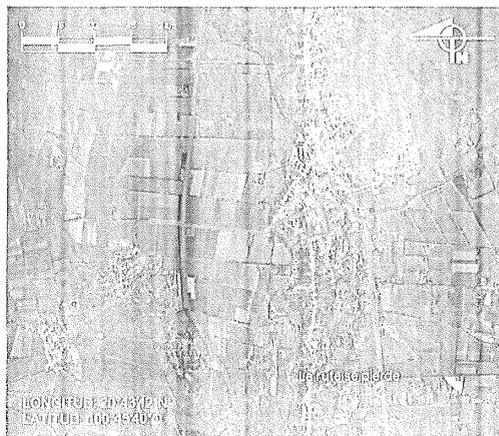
Fuente: Elaboración propia con mapa visión de Google Earth.

Imagen 4.9 Ruta Comonfort – Montecillo



Fuente: Elaboración propia con mapa visión de Google Earth.

Imagen 4.10 Ruta San Antonio Guadalupe – Empalme Escobedo



Fuente: Elaboración propia con mapa visión de Google Earth.

Imagen 4.11 Ruta Col. 1ero de Mayo – Comonfort



Fuente: Elaboración propia con mapa visión de Google Earth.

Imagen 4.12 Ruta Comonfort – La Canterita



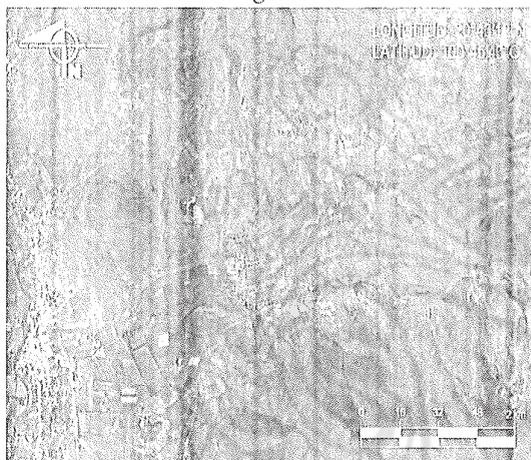
Fuente: Elaboración propia con mapa visión de Google Earth.

Imagen 4.13 Ruta Malagón – Hospital Nueva Universidad



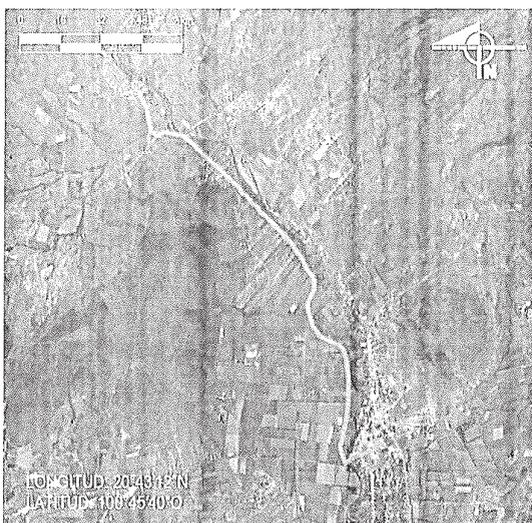
Fuente: Elaboración propia con mapa visión de Google Earth.

Imagen 4.14 Ruta Comonfort – Rincón del Purgatorio



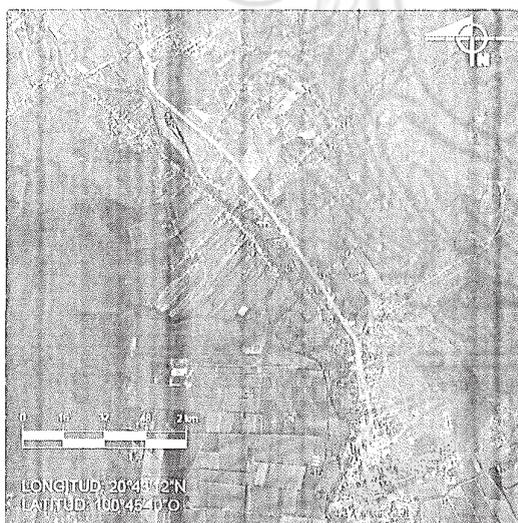
Fuente: Elaboración propia con mapa visión de Google Earth.

Imagen 4.15 Ruta Comonfort – Morales



Fuente: Elaboración propia con mapa visión de Google Earth.

Imagen 4.16 Ruta Comonfort – San Pedro Norte



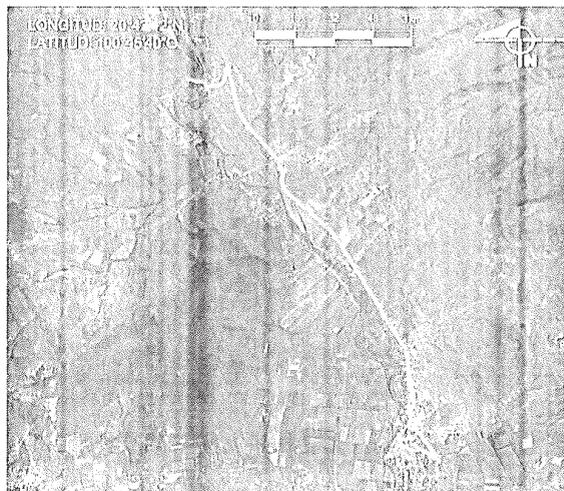
Fuente: Elaboración propia con mapa visión de Google Earth.

Imagen 4.17 Ruta Comonfort – Las Haciendas



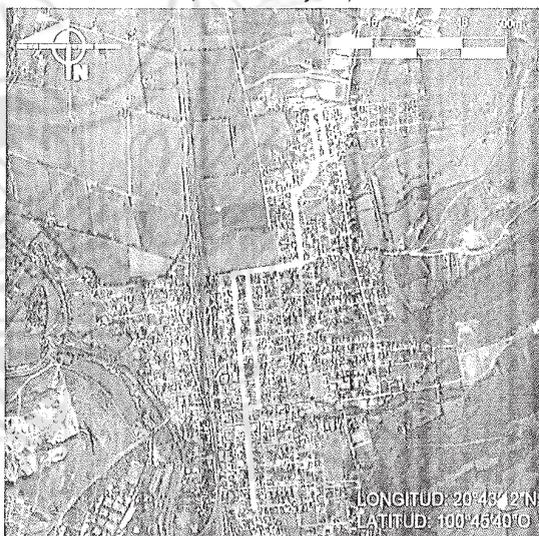
Fuente: Elaboración propia con mapa visión de Google Earth.

Imagen 4.18 Ruta Comonfort – San Pablo



Fuente: Elaboración propia con mapa visión de Google Earth.

Imagen 4.19 Ruta Empalme Escobedo (Sol – Coyotl)



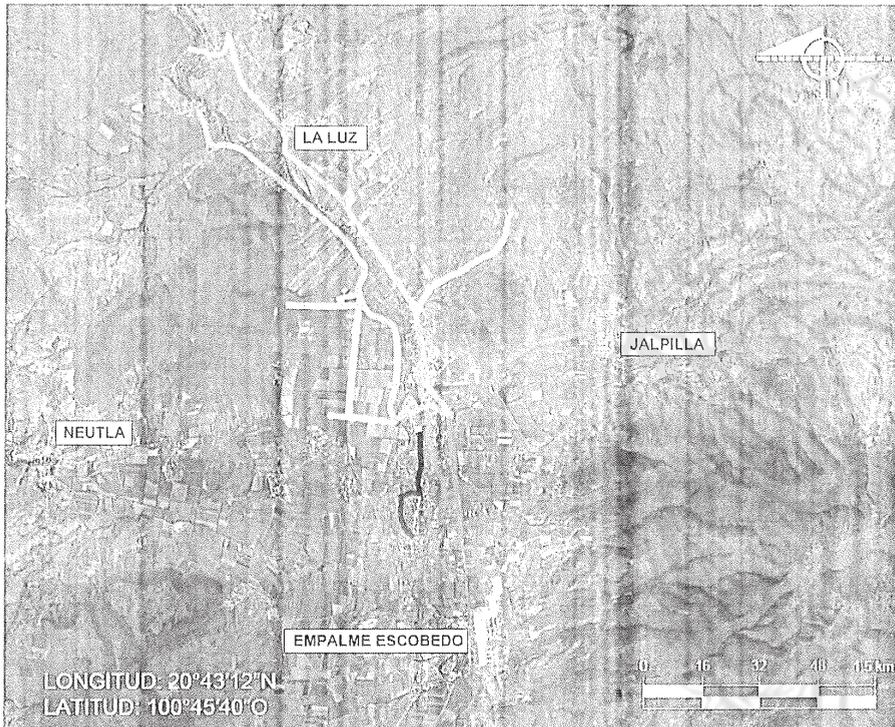
Fuente: Elaboración propia con mapa visión de Google Earth.

Imagen 4.20 Ruta Comonfort – Allende



Fuente: Elaboración propia con mapa visión de Google Earth.

Imagen 4.21 Estructura de las rutas en general en el municipio de Comonfort.



Fuente: Elaboración propia con mapa visión de Google Earth.

Tabla 4.8 Rutas suburbanas en Comonfort (2023).

Nº. RUTA	ORIGEN	DESTINO	ROUTE	FORANEA O SUBURBANA
1	Comonfort	Bocatoma	Comonfort – Bocatoma	Suburbana
2	Comonfort	Neutla	Comonfort – Neuta	Suburbana
3	Comonfort	Montecillo	Comonfort – Montecillo	Suburbana
4	San Antonio Guadalupe	Empalme Escobedo	San Antonio Guadalupe – Empalme Escobedo	Suburbana
5	Comonfort	Col. 1ero de Mayo	Comonfort – Col. 1ero de Mayo	Suburbana
6	Comonfort	La Canterita	Comonfort – La Canterita	Suburbana
7	Maigón	Hospital Nueva Universidad	Maigón – Hospital Nueva Universidad	Suburbana
8	Comonfort	Rincón del Purgatorio	Comonfort – Rincón del Purgatorio	Suburbana
9	Comonfort	Morales	Comonfort – Morales	Suburbana
10	Comonfort	San Pedro Norte	Comonfort – San Pedro Norte	Suburbana
11	Comonfort	Las Haciendas	Comonfort – Las Haciendas	Suburbana
12	Comonfort	San Pablo	Comonfort – San Pablo	Suburbana
13	Empalme (Sol)	Escobedo Escobedo (Coyotl)	Empalme Escobedo (Sol – Coyotl)	Suburbana
14	Comonfort	Allende	Comonfort – Allende	Suburbana

Fuente: Propia. 2023.

4.2.6 Uso de tecnologías menos contaminantes para la movilidad

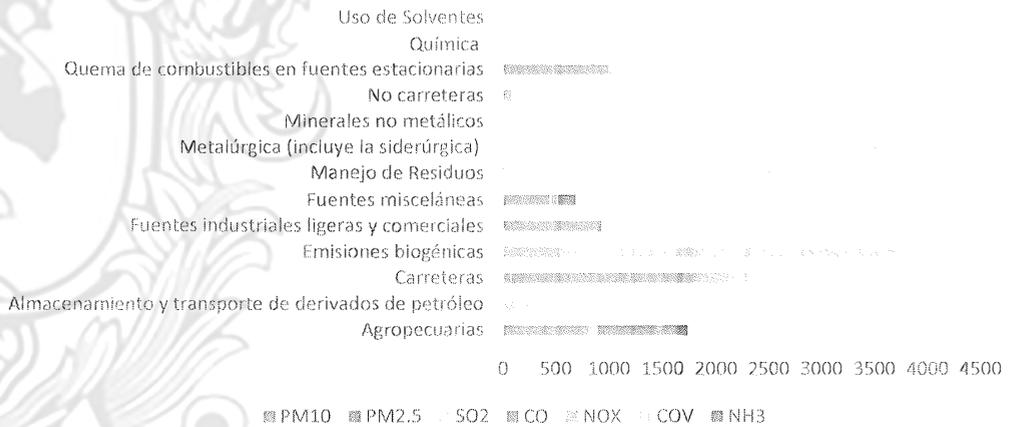
La ubicación geográfica del municipio de Comonfort en la región Laja -Bajío y la certera decisión de construir el libramiento Poniente le ha permitido reducir el paso de vehículos de carga y de largo itinerario por la ciudad, lo que ha desfogado el tránsito, evitando conflictos viales y ha reducido la incidencia de siniestros viales.

Con una cantidad de 25 mil vehículos de varios modelos registrados en el municipio y un aproximado de 15 por ciento más de vehículos flotantes, circulan en las vialidades de la ciudad casi 30 mil autos, cantidad que representa que por cada tres habitantes existe un auto en el municipio.

Esta condición de movilidad genera que en el medio ambiente (aire) de Comonfort estén presentes varias sustancias emitidas por los autos y por otros factores, como se desglosa de acuerdo a la Tabla 4.9.

Tabla 4.9. Emisiones de contaminantes en el municipio (2016).

Fuentes de contaminación en Comonfort



Fuente: Elaboración propia con datos de [Inventarios de Emisiones de Contaminantes Criterio \(semarnat.gob.mx\)](http://www.semarnat.gob.mx)

La emisión de CO (monóxido de carbono) a partir de la presencia de los vehículos automotores en las vialidades de Comonfort alcanza las 1 mil 615 unidades, así como la quema de combustibles de fuentes estacionarias de 848 unidades de monóxido de carbono,

Y la emisión de 4 mil 241 unidades de COV (compuestos orgánicos volátiles), siendo esta la mayor de las sustancias emitidas por diferentes factores, teniendo como principal la emisión de Emisiones Biogénicas con 3 mil 327 unidades.

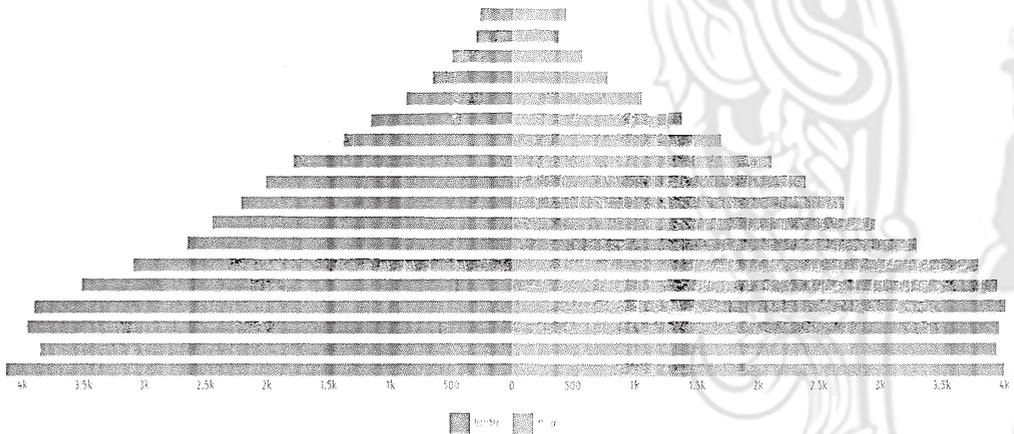
Estos dos componentes son los que mayoritariamente están presentes en el aire de la mancha urbana de Comonfort.

4.2.7 Perspectiva de género

La población total de Comonfort en 2020 era de 82 mil 216 habitantes, siendo 52.9 por ciento mujeres y 47.1 por ciento hombres.

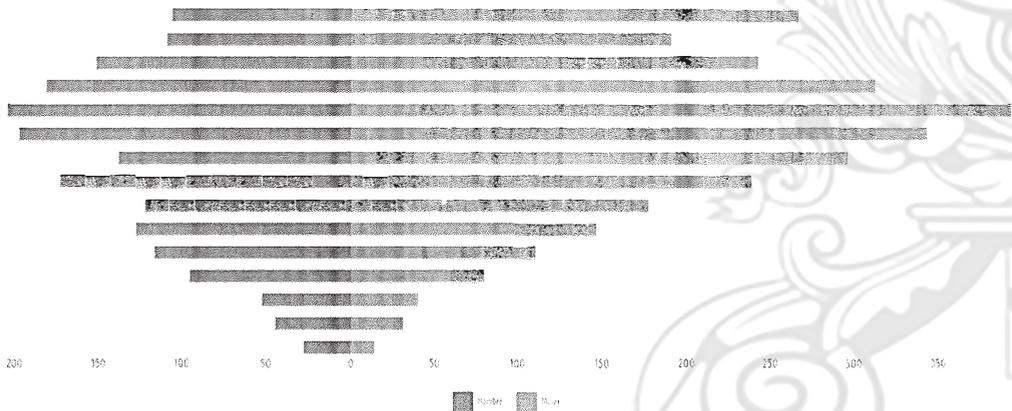
Los rangos de edad que concentraron mayor población fueron 0 a 4 años (8 mil 139 habitantes), 10 a 14 años (7 mil 934 habitantes) y 15 a 19 años (7 mil 925 habitantes). Entre ellos concentraron el 29.2 por ciento de la población total.

Gráfica 4.6 Pirámide poblacional total de Comonfort (2020).



Fuente: <https://datamexico.org/es/profile/geo/comonfort#population-pyramid>

Gráfica 4.7 Distribución de la poblacional analfabeta de Comonfort (2020).



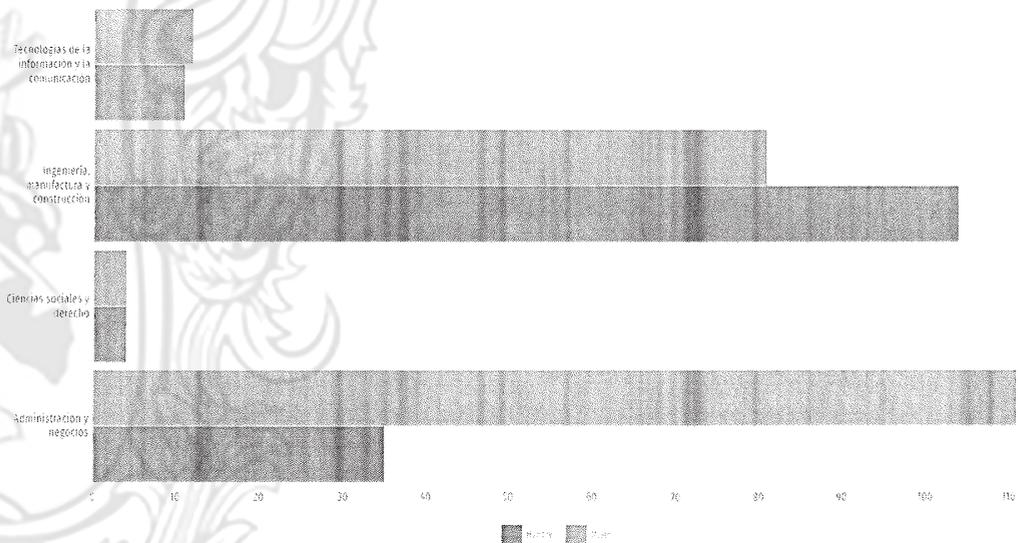
Fuente: <https://datamexico.org/es/profile/geo/comonfort#illiteracy-rate>

Para conocer las condiciones generales de igualdad en materia de educación es preciso conocer la tasa de analfabetismo de Comonfort, siendo en 2020 del 8.12 por ciento. De ese total de población analfabeta, el 39.2 por ciento correspondió a hombres y el 60.8 por ciento a mujeres. Porcentaje mucho más amplio entre el sexo femenino.

Sin embargo, la tasa de analfabetismo entre los 15 y los 39 años ha revertido tal situación, siendo mayor en los hombres (7.16 por ciento) que el de las mujeres (5.82 por ciento).

En el caso de la educación superior a nivel licenciatura, también ha habido un cambio en la situación de la tasa de analfabetismo, pues en el año 2021 hubieron inscritas más mujeres que hombres, siendo 208 y 154, respectivamente.

Gráfica 4.8 Matriculados en Licenciatura (2021).



Fuente: <https://datamexico.org/es/profile/geo/comonfort#educacion-matriculas>

Una de las estrategias que ha usado la institucionalidad para disminuir la violencia de género y construir sociedades más igualitarias, ha consistido en la transversalización del enfoque de género en las políticas públicas, casi como un imperativo para disminuir las desigualdades de género y, hacer más eficiente y eficaz la intervención del Estado en su rol de “cautelador” de una sociedad de derechos. En dicha perspectiva, la institucionalidad pública asiste crecientemente a desafíos cada vez más profundos para la aplicación del enfoque de género en todo su accionar.

En materia de las políticas sectoriales de transporte y de movilidad urbana, un desafío importante es que tanto el transporte público como los espacios designados a la movilidad lleguen a ser seguros para las mujeres y las niñas, lo que implica la necesidad de incorporar la perspectiva de género en todos los niveles y etapas de planificación y diseño de los sistemas de transporte. Asimismo, sería necesaria y no sólo aconsejable la aplicación de la

perspectiva de género como un elemento transversalizado en las decisiones que se toman con respecto al transporte público y a la movilidad urbana.

Con esta política, también se daría cuenta del cumplimiento de las obligaciones del Estado establecidas en los acuerdos internacionales, además de las demandas y expectativas de la ciudadanía. En consecuencia, las políticas públicas, que se refieren a la movilidad de la población que emplea el transporte público, deben considerar cuales son los riesgos específicos de género que enfrentan las mujeres en el sistema y qué medidas deben implementarse para la eliminación de dichos riesgos.

4.3 Gestión de la movilidad en sus diferentes modalidades

4.3.1 Normatividad municipal vigente

Tabla 4.10 Normatividad municipal sobre movilidad vigente (2023).

REGLAMENTACIÓN MUNICIPAL	VIGENCIA
Reglamento de la Dirección Municipal de Planeación de Comonfort	27 de marzo de 2017
Reglamento de la Dirección Municipal de Protección Civil para el Municipio de Comonfort, Guanajuato.	16 de octubre del 2017
Reglamento de Mercados Públicos y Uso de la Vía Pública para el Ejercicio de la Actividad Comercial en el Municipio	28 de agosto del 2017
Reglamento de Obras Públicas para el Municipio de Comonfort	24 de noviembre de 2000
Reglamento de Protección Civil para el Municipio de Comonfort	17 de noviembre de 2000
Reglamento de Tránsito y Transporte para el Municipio de Comonfort, Guanajuato	20 de julio de 2018
Reglamento de Turismo para el Municipio de Comonfort	13 de diciembre de 2011
Reglamento del Comité de Seguridad Pública para el Municipio de Comonfort	27 de octubre de 1998
Reglamento del Consejo de Planeación para el Desarrollo Municipal (COPLADEM) del Municipio de Comonfort	4 de diciembre de 2015
Reglamento Interior de la Dirección de Tránsito y Transporte Municipal de Comonfort	21 de octubre de 2016
Reglamento para la Protección y Preservación del Ambiente de Comonfort	15 de septiembre de 2009

Fuente: Elaboración propia (2023).

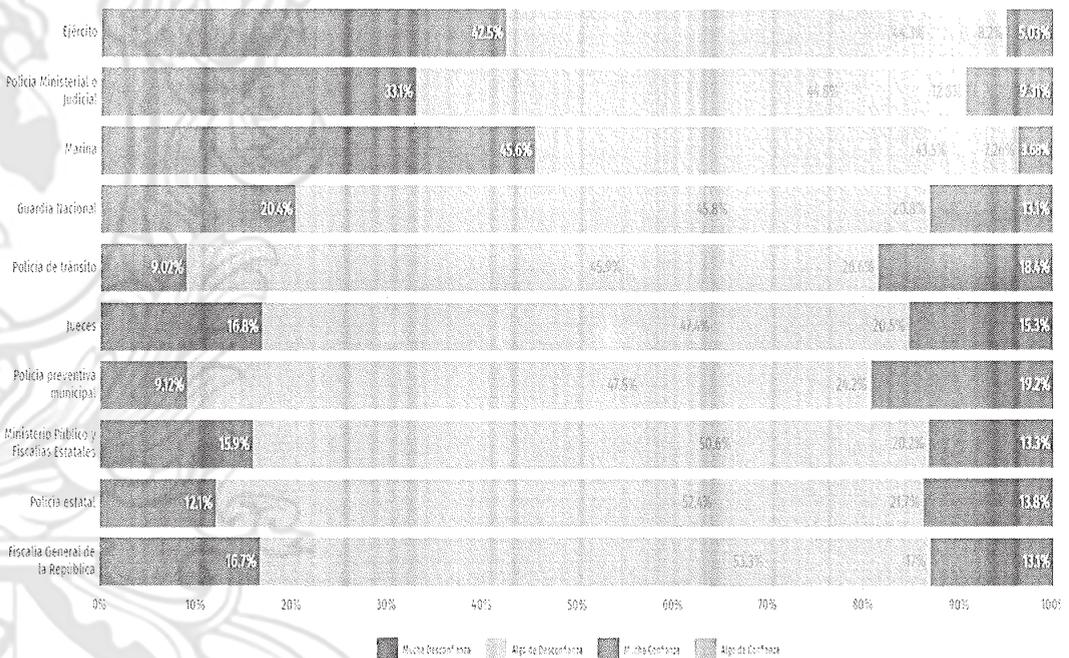
Como se observa de la Tabla 4.10, toda la reglamentación municipal sobre movilidad vigente va de 5 a 25 años de vigencia. Esto representa una urgente necesidad de armonizar esta reglamentación respecto a leyes y reglamentos estatales y federales, y que responda a las necesidades, estructuras organizacionales y expectativas que demanda la sociedad.

4.3.2 Administración y control de servicios de movilidad

Las obligaciones del Reglamento de Tránsito y Transporte para el Municipio de Comonfort derivadas al director y a su personal son muy diversas y de observancia obligatoria, pues tiene por ley 18 actividades prioritarias con derivaciones técnicas y jurídicas. Para llevarlas a cabo cada una de ellas es significativo que la estructura orgánica administrativa de la Dirección de Tránsito y Transporte está disminuida en capacidad de recursos humanos y materiales para atender de forma atingente, expedita, profesional y con la condición cualitativa (calidez humana) que solicita y demanda la ciudadanía.

Por lo anterior es necesario la aplicación de un plan de fortalecimiento inmediato directamente en la atracción de un número mayor de elementos operativos y equipamiento técnico y de movilidad para atender las exigencias de la ciudadanía en materia de movilidad, tránsito y transporte, pues la ciudadanía ha otorgado la confianza en esta institución, como lo demuestra el **55 por ciento** de aceptación o de confianza en la corporación del municipio de Comonfort, como se muestra en la Gráfica 4.9.

Gráfica 4.9. Confianza en autoridades municipales de Comonfort (2021).



Fuente: <https://datamexico.org/es/profile/geo/comonfort#seguridad-publica-confianza-autoridades>

4.3.3 Vinculación con los sectores involucrados

La vinculación entre los diferentes sectores se debe dar con respeto a cada involucrado y a las actividades de cada uno de ellos, pero sobre todo respetando los derechos y facultades de cada participante, ya sea el prestador de servicio, (concesionario o permisionario) la autoridad (municipal y estatal) pero sobre todo para el usuario, pues está establecido en la propia Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato, la cual contempla y demanda que el servicio público de transporte se preste con total respeto a los derechos humanos, con visión de equidad y género,

Los involucrados diversos deben hacer un trabajo en coordinación, con disposición de mejorar la calidad de los viajes, el respeto al medio ambiente y la seguridad de los usuarios, por eso es imperante el trabajo sistematizado, permanente y con busca de resultados a corto, mediano y largo plazo. Pues no solo estas condiciones deben imperar, sino que se deben dar con disposición a conseguir resultados inmediatos y permanentes, con ello propiciar una mejor calidad de vida para los habitantes de Comonfort, Gto.

4.4 Resultados de la participación ciudadana

4.4.1 Encuestas

El transporte público mueve 63 por ciento de los viajes personales que se realizan en el municipio de Comonfort, por eso se diseñó la encuesta para obtener de forma directa la opinión y evaluación de los usuarios sobre algunos de los criterios más importantes en materia de movilidad y que tienen que ver con la operación, preferencia y condiciones cualitativas del transporte en esta ciudad. Cada uno de los resultados se presentan en una gráfica que nos permite entender la variación en cuanto a los datos obtenidos y se presentan visualmente para facilitar su interpretación. Aun así, se desarrollan algunos conceptos para mejorar la comprensión de los mismos.

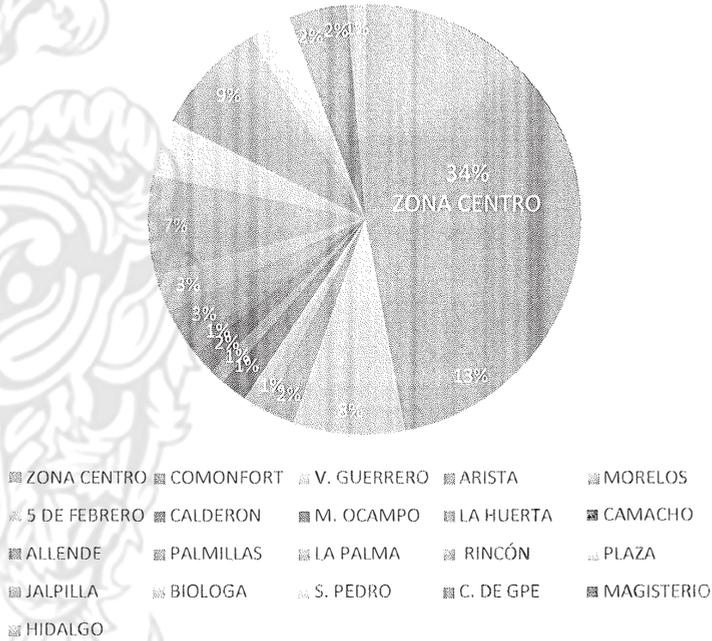
4.4.1.1 Resultados de las encuestas a usuarios del transporte público.

4.4.1.1.1 Origen del viaje.

A la pregunta sobre el origen del viaje, el 78 por ciento de los encuestados refirieron haber tomado el autobús en el centro histórico, en alguna vialidad de la zona centro o la ciudad de Comonfort. Esto por las características y orígenes de las rutas que la gran mayoría son sub urbanas, por lo tanto, todas tienen el centro histórico como punto de origen a regresar a su casa o trabajo, un 3 por ciento en la palma, 2 por ciento Camacho, de Jalpilla, y un 7 por ciento de Rincón, el otro 9 por ciento tomó el autobús en la calle Arista sin especificar 5 lugares diferentes.

Gráfica 4.10 Origen del viaje.

¿CUÁL ES EL ORIGEN DE ESTE VIAJE?

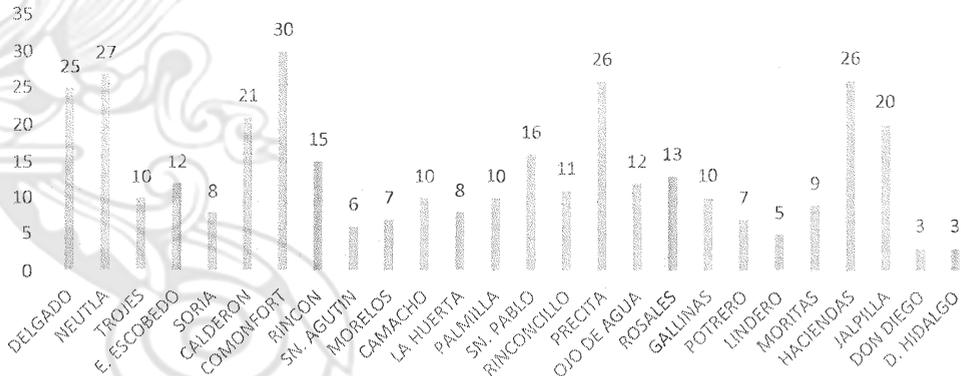


Fuente: Propia, resultados de las encuestas a usuarios del transporte público. Febrero 2023.

4.4.1.1.2 Destino del viaje.

Gráfica 4.11 Destino del viaje.

¿CUÁL ES EL DESTINO DE ESTE VIAJE?

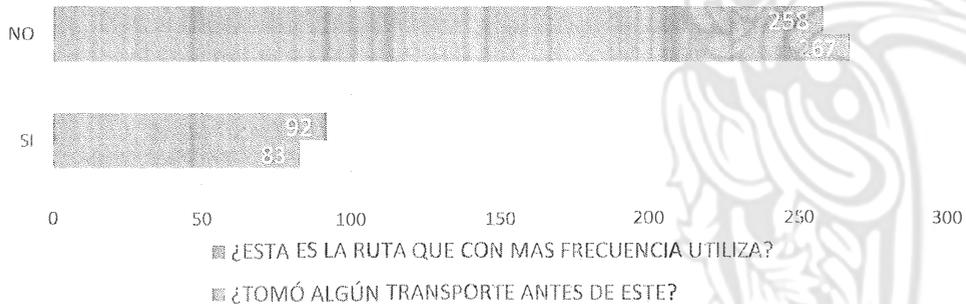


Fuente: Propia, resultados de las encuestas a usuarios del transporte público. Febrero 2023.

Los principales destinos que los encuestados contestaron como su punto final de viaje, son 26 puntos. Los de mayor atracción de número de viajes son los siguientes: Comonfort, con 30; Neutla, con 27; Haciendas y Precita, con 24 menciones y Delgado, con 25. Los demás se reparte en 21 destinos. Lo anterior es por las características de concesión de las rutas, pues son suburbanas.

4.4.1.1.3 Rutas de viaje.

Gráfica 4.12 Rutas de viaje.

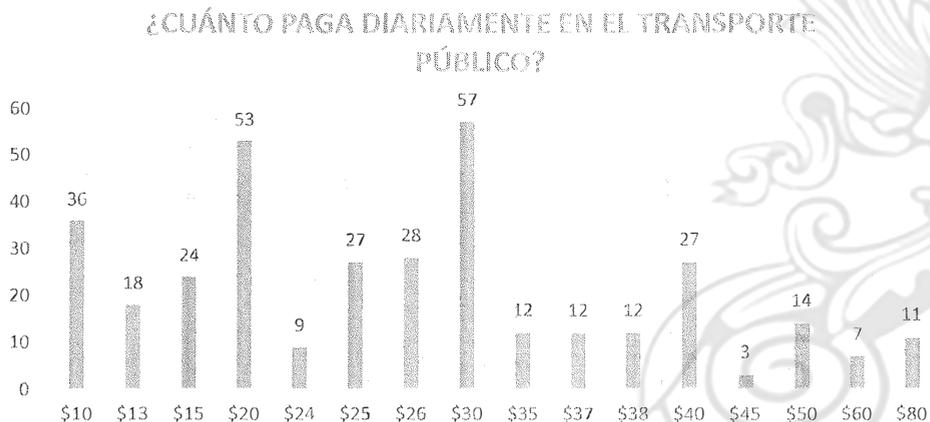


Fuente: Propia, resultados de las encuestas a usuarios del transporte público. Febrero 2023.

La pregunta sobre la frecuencia del uso de la ruta, tiene como objetivo saber si los usuarios han realizado un viaje que necesariamente sea obligado para tomar el autobús en el que viajaban, esto es porque se puede medir una incidencia de transbordo entre rutas. Solo 83 personas si lo habían realizado lo que representa el 26 por ciento de los usuarios entrevistados.

4.4.1.1.4 Costo del viaje.

Gráfica 4.13 Costo del viaje.



Fuente: Propia, resultados de las encuestas a usuarios del transporte público. Febrero 2023.

El costo diario promedio del transporte en Comonfort es de 26 pesos. El 48 por ciento paga menos de esta cantidad, el 8 por ciento paga 26 pesos y el 44 por ciento paga entre 30 pesos y 80 pesos. Esto es debido a la cantidad de kilómetros que recorren las rutas para cubrir los puntos de origen, puntos intermedios y punto final que realizan las rutas y por su origen sub urbano, donde no hay una tarifa tope, y cada permisionario establece de forma gradual el costo del viaje. Este costo es aceptado por los usuarios, pues representa su única opción de viajar.

4.4.1.1.5 Tiempo de camino a pie del viaje.

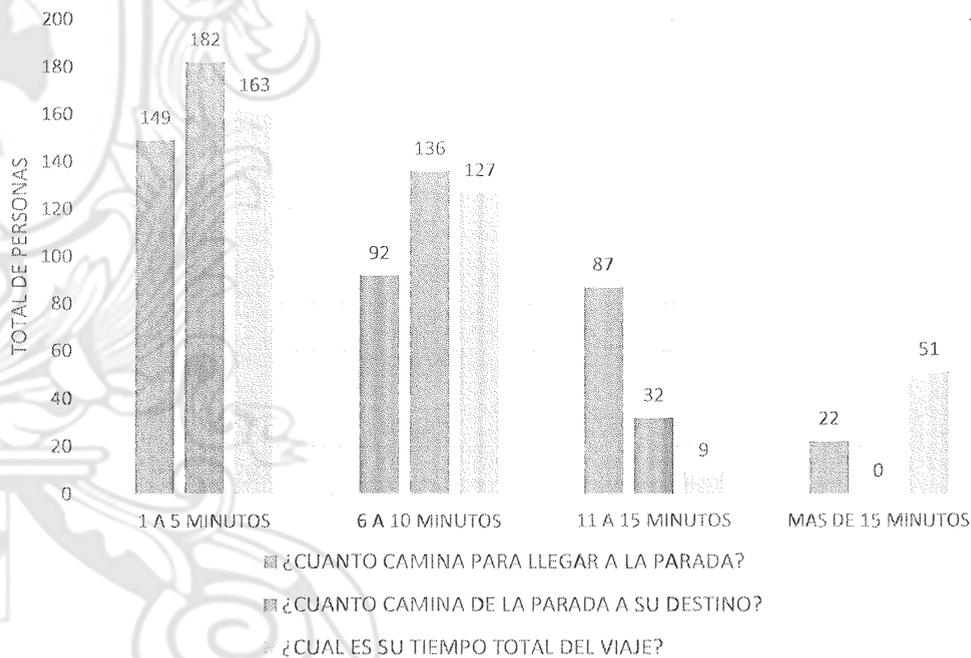
En esta Gráfica 4.X se reflejan los resultados de tres preguntas:

Pregunta No.1: Para llegar a su parada de autobús, 241 personas contestaron que caminan entre 1 y 10 minutos, lo que representa el 69 por ciento de los usuarios.

Pregunta No. 2: De la parada a su destino, 318 personas caminan entre 1 y 10 min, lo que representa el 91 por ciento de los usuarios.

Pregunta No 3: Incluyendo el tiempo caminando y el transcurso del viaje en autobús, 290 personas contestaron que no caminan más de 10 minutos, lo que representa el 83 por ciento de los usuarios.

Gráfica 4.14 Tiempo de camino a pie del viaje.

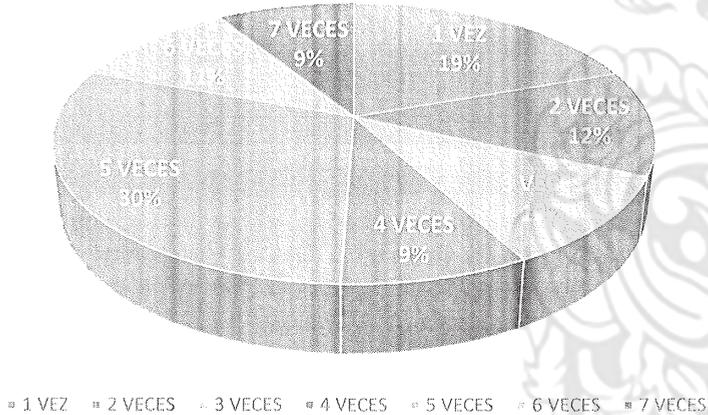


Fuente: Propia, resultados de las encuestas a usuarios del transporte público. Febrero 2023.

4.4.1.1.6 Frecuencia de viajes.

Gráfica 4.15 Frecuencia de viajes.

¿CUÁNTAS VECES REALIZA ESTE VIAJE POR SEMANA?



Fuente: Propia, resultados de las encuestas a usuarios del transporte público. Febrero 2023.

Solo el 30 por ciento de los usuarios indicaron realizar el viaje 5 veces y el 20 por ciento entre 6 veces y 7 veces. El otro 50 por ciento reportó hacerlo menos de cinco veces, y dentro de este valor tomado como un total, el 38 por ciento indicó hacerlo una sola vez, dato que corresponde a la estructura del sistema de transporte público sub urbano, es decir, esta condición no genera datos diferenciados.

4.4.1.1.7 Motivo de los viajes.

Gráfica 4.16 Motivo de los viajes.

¿CUÁL ES EL MOTIVO DE ESTE VIAJE?



Fuente: Propia, resultados de las encuestas a usuarios del transporte público. Febrero 2023.

El principal motivo de los viajes realizados en el transporte público es el trabajo, con el 39 por ciento; el segundo motivo es la escuela (estudios), con el 27 por ciento; las compras y otros motivos tienen el 16 por ciento; y solo el 3 por ciento lo hace para ir a un punto a divertirse.

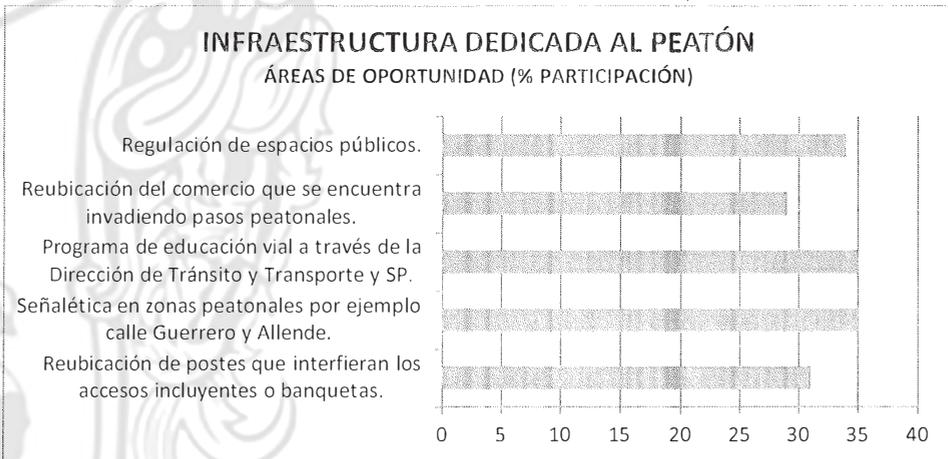
4.4.2 Foro de participación ciudadana

Derivado del foro de participación ciudadana en materia de movilidad de Comonfort, donde se abordaron los temas referentes a las líneas estratégicas del Programa de Movilidad Municipal. A continuación, se ilustran las principales áreas de oportunidad detectadas por los participantes.

4.4.2.1 Impulso a los medios alternos de movilidad.

4.4.2.1.1 Infraestructura dedicada al peatón.

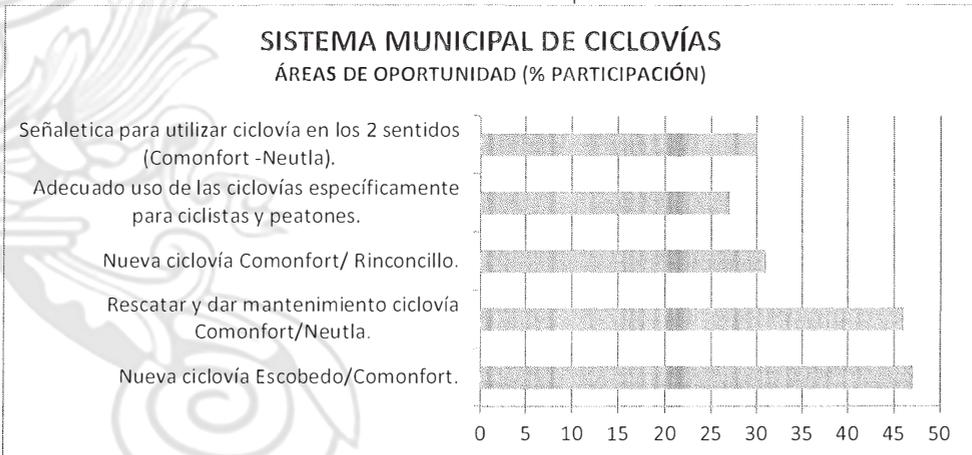
Gráfica 4.17 Infraestructura dedicada al peatón.



Fuente: Propia, resultados del Foro de Participación Ciudadana. Marzo 2023.

4.4.2.1.2 Sistema municipal de ciclovías.

Gráfica 4.18 Sistema municipal de ciclovías.

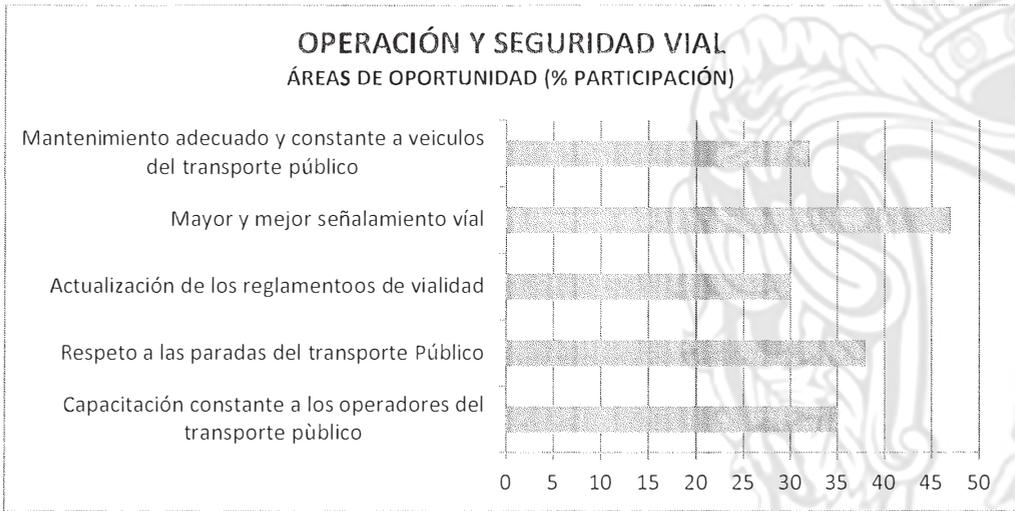


Fuente: Propia, resultados del Foro de Participación Ciudadana. Marzo 2023.

4.4.2.2 Promover la transformación hacia una movilidad incluyente, segura y sustentable.

4.4.2.2.1 Operación y seguridad vial.

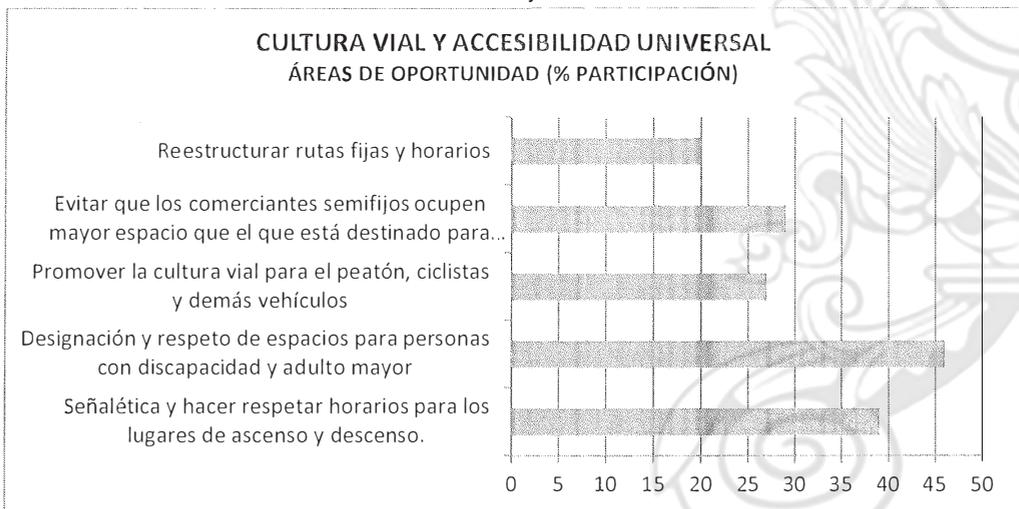
Gráfica 4.19 Operación y seguridad vial.



Fuente: Propia, resultados del Foro de Participación Ciudadana. Marzo 2023.

4.4.2.2.2 Cultura vial y accesibilidad universal.

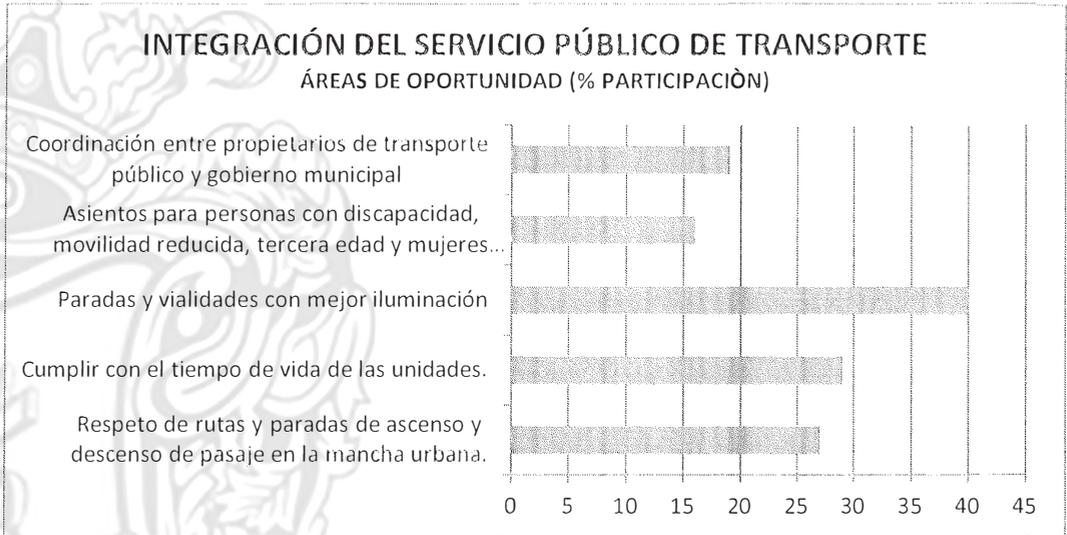
Gráfica 4.20 Cultura vial y accesibilidad universal.



Fuente: Propia, resultados del Foro de Participación Ciudadana. Marzo 2023

4.4.2.2.3 Integración del servicio público de transporte.

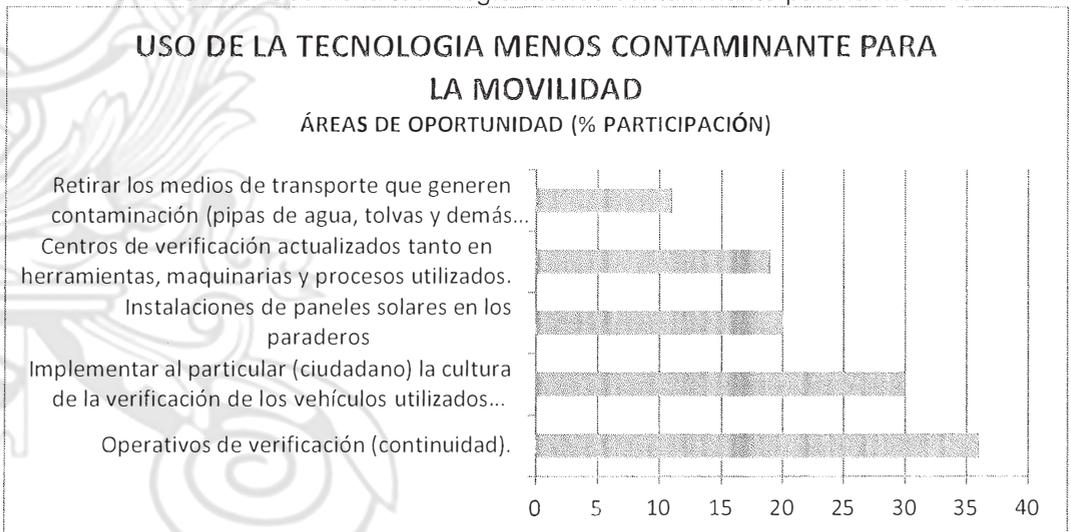
Gráfica 4.21 Integración del servicio de transporte.



Fuente: Propia, resultados del Foro de Participación Ciudadana. Marzo 2023.

4.4.2.2.4 Uso de tecnología menos contaminantes para la movilidad.

Gráfica 4.22 Uso de la tecnología menos contaminante para la movilidad.

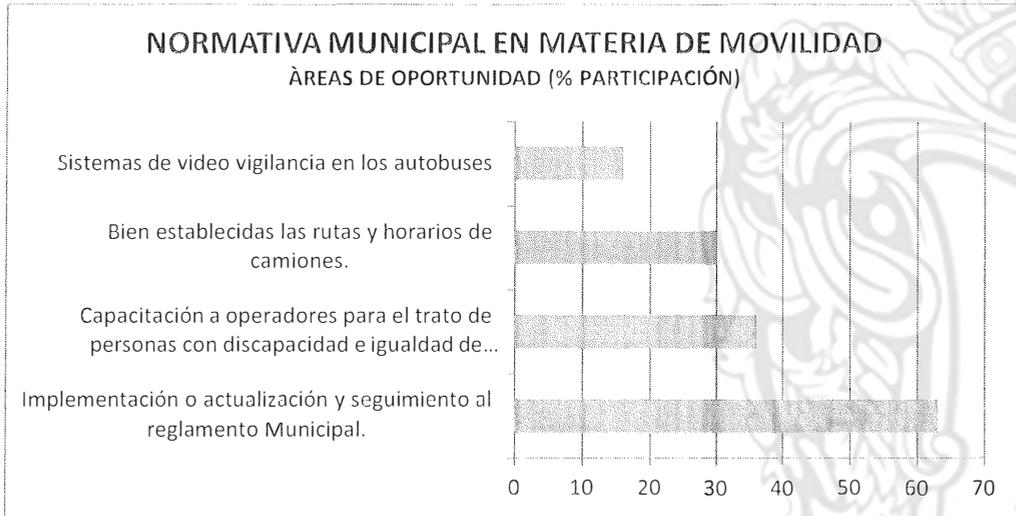


Fuente: Propia, resultados del Foro de Participación Ciudadana. Marzo 2023.

4.4.2.3 Fortalecimiento de la gestión de la movilidad en sus diferentes modalidades

4.4.2.3.1 Normativa municipal en materia de movilidad.

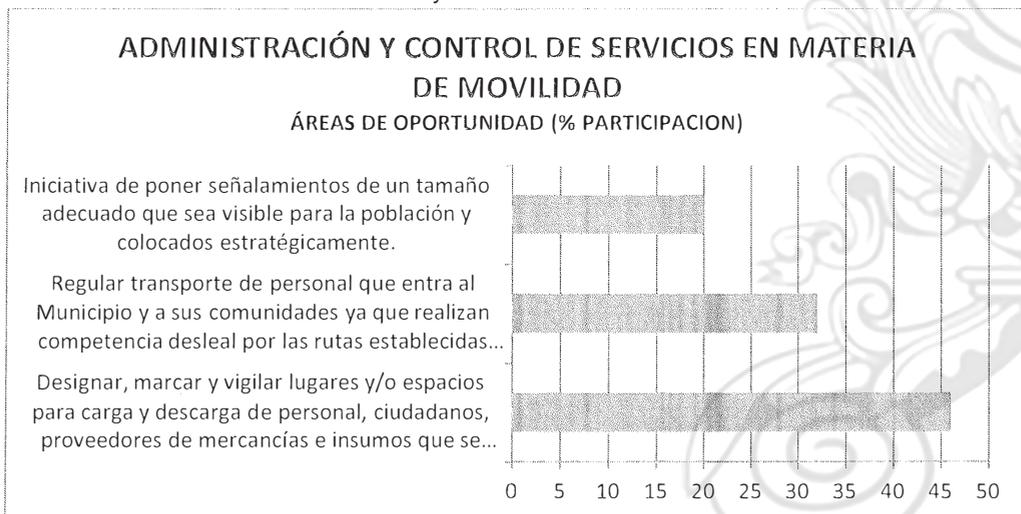
Gráfica 4.23 Normativa municipal en materia de movilidad.



Fuente: Propia, resultados del Foro de Participación Ciudadana. Marzo 2023.

4.4.2.3.2 Administración y control de servicios en materia de movilidad.

Gráfica 4.24 Administración y control de servicios en materia de movilidad.



Fuente: Propia, resultados del Foro de Participación Ciudadana. Marzo 2023.

V. Visión en materia de movilidad

El siguiente enunciado representa la visión para el Programa municipal de Movilidad para el Municipio de Comonfort:

Comonfort cuenta con un sistema de movilidad funcional, organizada, reglamentada, sustentable e incluyente y promueve la educación y cultura vial para garantizar seguridad, eficiencia, confiabilidad y accesibilidad a sus habitantes y visitantes acorde a la denominación de pueblo mágico.

VI. Planteamiento estratégico

Línea estratégica 1. Impulso a los medios alternos de movilidad.

Objetivo 1.1 Mejorar la infraestructura dedicada al peatón.

Indicador	Meta	Responsable
Porcentaje de adecuación de áreas peatonales.	Adecuar el 100 por ciento de la infraestructura peatonal en el corredor Plaza Juan Aldama.	Dirección de Obras Públicas
Porcentaje de modernización a los semáforos de la cabecera municipal. Decreto firmado.	Modernizar el 100 por ciento de los semáforos existentes en la cabecera municipal. Decreto de declaración de monumento histórico al Camino Real Tierra Adentro.	Dirección de Obras Públicas Dirección de Tránsito y Transporte Dirección de Turismo H. Ayuntamiento
Porcentaje de aplicación de señalamiento.	Señalización de un 20 por ciento del Camino Real Tierra Adentro.	Dirección de Obras Públicas Dirección de Turismo

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

Líneas de acción.

- 1.1.1.1 Construir, rehabilitar y ampliar banquetas en la Plaza Juan Aldama (estación del FFCC).
- 1.1.1.2 Adecuar y construir rampas para discapacitados en los cruces de la cabecera municipal.
- 1.1.1.3 Implementar, rehabilitar y conservar cruces peatonales seguros en la vialidad Plaza Juan Aldama.
- 1.1.1.4 Aplicar señalamiento vertical y horizontal para ordenar el peatón en la avenida Plaza Juan Aldama.

Estrategia 1.1.2 Modernización y equipamiento tecnológico de la infraestructura semafórica de la cabecera municipal.

Líneas de acción.

- 1.1.2.1. Equipar con tecnología de punta los cruces vehiculares y peatonales y que ya operan con semáforos.

1.1.2.2. Aplicar semáforos auditivos para apoyo de personas débiles visuales en los tres cruceos existentes.

1.1.2.3. Colocar en los semáforos cámaras detectoras de tráfico y de vigilancia.

Estrategia 1.1.3 Gestión del decreto de declaración de monumento histórico al Camino Real Tierra Adentro.

Líneas de acción.

1.1.3.1. Aprobar parte del H. Ayuntamiento la petición formal al INA.

1.1.3.2. Gestionar ante el INA el decreto de declaración de monumento histórico.

Estrategia 1.1.4 Generación de un proyecto de señalamiento informativo de servicios turísticos, de destino y de ordenamiento vial.

Líneas de acción.

1.1.4.1. Colocar el señalamiento vertical que indique la ubicación del punto turístico y la operación en el mismo.

Objetivo 1.2 Fortalecer el sistema municipal de ciclovías.

Indicador	Meta	Responsable
Kilómetros de ciclovías en el municipio.	Incrementar a 15 kilómetros de ciclovías equipadas con infraestructura de seguridad en el municipio.	Dirección de Obras Públicas Dirección de Tránsito y Transporte
Porcentaje de señalamiento.	Aplicar el 100 por ciento de señalamiento horizontal y vertical a la ciclovía existente.	Dirección de Tránsito y Transporte

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

Líneas de acción.

1.2.1.1 Generar el proyecto de la ciclovía Comonfort – Celaya (etapa Comonfort - Empalme Escobedo).

1.2.1.2 Construcción de la ciclovía Comonfort–Jalpilla del lado derecho.

1.2.1.3 Gestionar el mantenimiento y la ampliación de la ciclovía existente.

Estrategia 1.2.2 Mejoramiento del señalamiento horizontal y vertical a la ciclovía existente.

Líneas de acción.

1.2.2.1 Rehabilitar el área de rodamiento de la ciclovía existente.

1.2.2.2 Señalizar la división de carriles y el uso de doble sentido de la ciclovía existente.

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

Objetivo 2.1 Incrementar la operación y seguridad vial en la red municipal.

Indicador	Meta	Responsable
Programa implementado.	Implementar al 100 por ciento un programa integral de seguridad en el transporte público municipal.	Dirección de Seguridad Pública Dirección de Tránsito y Transporte
Porcentaje de cruceos modificados y/o mejorados para su operación semafórica.	Incrementar los cruceos semaforizados en 100 por ciento en la ciudad.	Dirección de obras Públicas Dirección Tránsito y Transporte
Porcentaje de vías primarias y/o vialidades en el municipio atendidas con señalamiento vial.	Estandarizar señalamientos viales en el 50% de las vías primarias.	Director de Tránsito y Transporte

Estrategia 2.1.1 Implementación de un programa integral de seguridad para los usuarios y choferes del transporte público.

Líneas de acción.

2.1.1.1 Aplicar pruebas toxicológicas a los choferes de forma permanente y aleatoria, con la supervisión de las unidades administrativas municipales competentes.

2.1.1.2 Vigilar el transporte público de forma permanente en paraderos y a bordo de unidades.

2.1.1.3 Establecer un sistema de circuito cerrado en las unidades de transporte público.

2.1.1.4 Implementar un sistema digital de quejas de usuarios de transporte público.

Estrategia 2.1.2: Colocación de semáforos en 3 cruceos que por su condición de operación requieren la aplicación de semáforos.

Líneas de acción.

2.1.2.1 Generar estudio de ingeniería de tránsito para definir las acciones de mejora en la operación vial en los corredores primarios y sus cruceos.

2.1.2.2 Colocar dispositivos e infraestructura de semáforos en los cruceos seleccionados.

2.1.2.3 Instalar semáforos accionados por el peatón en puntos estratégicos.

Estrategia 2.1.3 Homologación de señalamiento vial horizontal y vertical.

Líneas de acción.

2.1.3.1 Colocar la señalización vial horizontal y vertical con especificaciones **SICT** (Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte) en las principales vialidades del Municipio con pintura permanente (termo-plástica).

2.1.3.2 Colocar señalamiento de destino e identificación de los puntos de atracción de viajes a plazas, parques, monumentos, área de artesanías, templos, ex estación del ferrocarril y zona arqueológica (nuevo atractivo).

2.1.3.3 Homologar el diseño de reductores de velocidad (topes) y retirar los no autorizados o que no sean necesarios.

Objetivo 2.2 Incrementar la cultura vial y accesibilidad universal.

Indicador	Meta	Responsable
Programa de apoyo para las personas con discapacidad.	Aplicar programa de apoyo a las personas con discapacidad en el sistema de transporte público.	Dirección de Tránsito y Transporte
Porcentaje de banquetas rehabilitadas y/o adecuadas con rampas para la accesibilidad de todos los peatones.	Rehabilitar y/o adecuar el 10 por ciento de las banquetas en el municipio con rampas para la accesibilidad de todos los peatones.	Dirección de Obras Públicas

Estrategia 2.2.1 Implementación de un programa de acciones para la inclusión integral.

Líneas de acción.

2.2.1.1 Generar plan de estacionamiento y señalizarlos para beneficio de las personas con discapacidad, adultos mayores y mujeres embarazadas.

2.2.1.2 Habilitar semáforos auditivos en la zona centro, en cruceos cerca de hospitales, central de autobuses, etc.

2.2.1.3 Impartir pláticas de educación y prevención vial en empresas, escuelas y organismos municipales.

Estrategia 2.2.2 Implementación de un programa de colocación de rampas en las banquetas del municipio.

Líneas de acción.

2.2.2.1 Establecer políticas públicas para que se construyan rampas en banquetas de todas las vialidades nuevas, y gradualmente en las banquetas existentes.

2.2.2.2 Colocar los señalamientos para permitir el libre tránsito peatonal en las banquetas.

Objetivo 2.3 Incrementar la calidad en el servicio público de transporte con equidad de género.

Indicador	Meta	Responsable
Porcentaje de tiempos en frecuencia de paso de autobuses.	Incrementar la frecuencia en el paso de autobuses en un 25 por ciento, para evitar saturación de pasaje.	Dirección de Tránsito y Transporte
Porcentaje de inspectoras de transporte.	Incrementar al 30 por ciento la inclusión de inspectoras.	Dirección de Tránsito y Transporte

Estrategia 2.3.1 Optimización de tiempos de despacho y recorrido de rutas.

Líneas de acción.

2.3.1.1 Prestar el servicio con mayor frecuencia para no saturar el transporte público y evitar condiciones que facilitan el acoso sexual y agresiones físicas o robos.

2.3.1.2 Supervisar el transporte público en zona rural en coordinación con los cuerpos de seguridad, para evitar incidencias a los usuarios.

Estrategia 2.3.2 Promoción de la equidad de género en el transporte público.

Líneas de acción.

2.3.2.1 Vincular con concesionarios del transporte público para promover las campañas equidad de género dentro de sus empresas.

2.3.2.2 Considerar la equidad de género en la contratación de inspectoras del transporte.

Objetivo 2.4 Incrementar el uso de tecnologías menos contaminantes para la movilidad.

Indicador	Meta	Responsable
Porcentaje de autobuses cambiados.	Cambiar el 30 por ciento de los autobuses con tiempo de vida útil finalizada.	Dirección de Tránsito y Transporte
Porcentaje de unidades con revista mecánica.	Aplicar revista físico-mecánica según la norma, al 100 por ciento de las unidades de transporte.	Dirección de Tránsito y Transporte
Estudio sobre la viabilidad de integrar Taxis Ecológicos	Realizar un estudio sobre la viabilidad de uso de Taxis Ecológicos en el municipio.	Dirección de Tránsito y Transporte

Estrategia 2.4.1 Optimización en la adquisición de unidades de transporte mediante compras conjuntas.

Líneas de acción.

2.4.1.1 Implementar un programa de adquisición de unidades eficientes y amigables con el medio ambiente.

2.4.1.2 Equipar con sistema de ignición menos contaminantes las unidades de transporte que lo requieran.

Estrategia 2.4.2 Implementación de procesos de control de revista físico-mecánica con transportistas y centros de verificación.

Líneas de acción.

2.4.2.1 Crear un área técnica equipada con herramientas y espacios adecuados para realizar las revistas físico-mecánicas.

2.4.2.2 Acordar con transportistas y centros de verificación el cumplimiento de la normatividad correspondiente.

2.4.2.3 Integrar un Plan de contaminantes de vehículos.

Estrategia 2.4.3 Búsqueda de otros medios de transporte público para disminuir la contaminación ambiental.

Líneas de acción.

2.4.3.1 Elaborar estudios de viabilidad de uso de vehículos con tecnologías menos contaminantes.

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

Objetivo 3.1 Armonizar la normativa municipal en materia de movilidad.

Indicador	Meta	Responsable
Número de reglamentos municipales armonizados en materia de movilidad municipal	Armonizar los 5 reglamentos municipales en materia de movilidad municipal	Secretaría del H. Ayuntamiento Dirección de Tránsito y Transporte

Estrategia 3.1.1 Atención a la normativa municipal en materia de movilidad.

Líneas de acción.

3.1.1.1 Actualizar el Reglamento de Tránsito y Transporte para el Municipio de Comonfort, Guanajuato.

3.1.1.2 Actualizar el Reglamento Interior de la Dirección de Tránsito y Transporte Municipal de Comonfort, Guanajuato.

3.1.1.3 Generar el Reglamento Orgánico de la Administración Pública Municipal de Comonfort, Guanajuato.

3.1.1.4 Actualizar el Reglamento de Obras Públicas para el Municipio de Comonfort, Guanajuato.

3.1.1.5 Actualizar el Reglamento de Protección Civil para el Municipio de Comonfort, Guanajuato.

Objetivo 3.2 Consolidar el ordenamiento y administración del sistema de movilidad.

Indicador	Meta	Responsable
Porcentaje de incremento de la regularización del sistema de transporte público.	Incrementar al 50 por ciento la regularización del sistema de transporte público.	Secretaría del H. Ayuntamiento Dirección de Tesorería Dirección de Tránsito y Transporte
Porcentaje de mejora de la estructura del sistema de transporte público.	Mejorar el 50 por ciento de la estructura del sistema de transporte público.	Secretaría del H. Ayuntamiento Dirección de Tesorería Dirección de Tránsito y Transporte
Porcentaje de incremento de la estructura orgánica	Incrementar en un 50 por ciento la estructura orgánica de la Dirección de Tránsito y Transporte.	Secretaría del H. Ayuntamiento Dirección de Tesorería Dirección de Tránsito y Transporte

Estrategia 3.2.1 Desarrollo del programa de regularización y reestructuración del sistema de transporte público.

Líneas de acción.

3.2.1.1 Convocar a los transportistas a mesas de trabajo para proponer acciones de mejora en el transporte público.

3.2.1.2 Reestructurar las rutas del transporte público para ampliar la cobertura.

3.2.1.3 Modernizar los paraderos de transporte público.

Estrategia 3.2.2 Fortalecimiento a la operatividad de la Dirección de Tránsito y Transporte.

Líneas de acción.

3.2.2.1 Ampliar la estructura orgánica y el equipamiento de esta dirección.

3.2.2.2 Crear un área técnica de proyectos de transporte.

3.2.2.3 Implementar programa de capacitación permanente a los integrantes de la Dirección de Tránsito y Transporte.



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

Siendo el presente un Programa Derivado y de conformidad con el Art. 72 de la Ley de Planeación para el Estado de Guanajuato, Fracc. IV, se presentan los lineamientos generales para la instrumentación, seguimiento y evaluación del presente Programa de Movilidad Municipal de Comonfort.

De acuerdo al Art. 12 de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, el presente Programa se elaboró en total congruencia con lo establecido en el Programa Estatal de Movilidad, de acuerdo a la Guía para la elaboración del programa de Movilidad Municipal que para tal efecto emitió la Secretaría de Infraestructura, Conectividad y Movilidad de Gobierno del Estado de Guanajuato.

En el Programa se presentan las líneas estratégicas, objetivos, indicadores, metas y líneas de acción con las que las dependencias y entidades municipales colaborarán al logro de la Visión planteada en materia de movilidad, por lo que estas deben considerarse como parte del proceso de programación y presupuestación anual del gasto público.

Este Programa está integrado como parte del Sistema de Evaluación del Municipio de Comonfort, por lo que las acciones relacionadas con su programación, presupuestación, ejercicio y control del gasto público, y de acuerdo al seguimiento y evaluación de los resultados obtenidos contra los resultados planeados, deberán orientar la toma de decisiones para llegar a los objetivos planeados con mayor eficiencia, eficacia y calidad en la administración pública municipal y así lograr el mayor impacto social del gasto público.

El proceso general de evaluación del Programa se llevará a cabo bajo los siguientes principios:

- **Transversalidad.** Implica la valoración de las intervenciones en función de diferentes perspectivas, para ayudar a comprender la realidad en su complejidad, a partir del análisis crítico de las relaciones sociales.
- **Corresponsabilidad.** No es una cuestión que atañe únicamente a un ente o dependencia gubernamental, sino que debe ser a través de la colaboración y responsabilidad entre las distintas instancias y niveles de la Administración Pública.
- **Utilidad.** Los resultados producto de la generación de información oportuna, confiable y significativa constituye uno de los principios fundamentales del proceso de evaluación, para alimentar la toma de decisiones o para contribuir a la rendición de cuentas.
- **Transparencia.** La información de las evaluaciones debe ser pública y estar disponible para la toma de decisiones, en especial para la rendición de cuentas y transparencia hacia la ciudadanía.

7.1 Instrumentación del Programa

La instrumentación del presente Programa se llevará a cabo a través de la definición de un programa presupuestario, de proyectos de inversión específicos y de acciones que integrarán los programas de carácter operativo que se deriven de este, en los términos que establece la Ley de Planeación para el Estado de Guanajuato y su reglamento.

De forma programática, se instrumentará a través de un programa presupuestario que forma parte del Presupuesto Basado en Resultados de la administración pública municipal; y para asegurar la articulación entre las etapas de planeación y programación, este programa presupuestario deberá guardar alineación con los diferentes instrumentos de planeación.

7.2 Seguimiento del Programa

El seguimiento del Programa se realizará a partir de las metas definidas para cada indicador, aprovechando el uso de las tecnologías de información disponibles para sistematizar la información correspondiente y facilitar su registro. Se comparará el avance real contra el avance comprometido inicialmente (programado) para cada indicador y meta.

La coordinación del proceso de seguimiento es de suma importancia y es responsabilidad de la Dirección Municipal de Planeación, con la colaboración de Tesorería y Contraloría Municipal, para dar seguimiento y evaluación a las metas presentadas en el presente Programa, de acuerdo al ámbito de sus respectivas competencias, mediante un tablero de control que permita visualizar el cumplimiento de las metas.

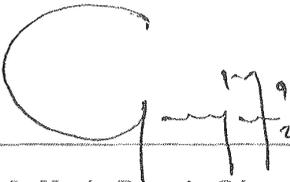
Se integrará un reporte anual sobre el cumplimiento de metas, que se publicará en la página del Municipio, el cual incluirá una sección especial sobre los avances de los indicadores asociados a los ODS. Es muy importante resaltar que, de acuerdo a los resultados del Programa, se ajustarán en ejercicios presupuestales subsecuentes, las acciones que garanticen el cumplimiento del alcance de las metas establecidas y servirá como base de la actualización del Programa.

7.3 Evaluación del Programa

La evaluación al desempeño del presente Programa se llevará a cabo a través de una valoración objetiva del grado de cumplimiento de metas y objetivos, conforme a los indicadores establecidos en el Apartado de Planteamiento Estratégico. Además, a sugerencia del Consejo de Planeación de Desarrollo Municipal, podrán realizarse evaluaciones a políticas, proyectos o acciones específicas contenidas en el programa, según sean programadas en la Agenda Anual de Evaluación.

Dicha evaluación estará a cargo de la Dirección Municipal de Planeación, mientras que las dependencias y entidades responsables de las políticas, proyectos o acciones específicas, deberán asumir las acciones correspondientes para su ejecución. La evaluación se realizará anualmente, lo cual facilitará la generación de insumos para la integración de los informes de gobierno municipales y la actualización del Programa.

Dado en la Presidencia Municipal de Comonfort, Estado de Guanajuato; a los 15 Quince días del mes de Marzo de 2024 Dos Mil Veinticuatro.



C. María Brenda Gámez Silva
Presidenta Municipal Interina



Lic. Diana Rebeca Mota Olalde
Secretaria del H. Ayuntamiento

PRESIDENCIA MUNICIPAL - MOROLEÓN, GTO.

EL CIUDADANO, FERNANDO TONATIUH SANCHEZ BARRAGAN PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DEL MUNICIPIO DE MOROLEÓN ESTADO DE GUANAJUATO, CON LA ASISTENCIA DEL CIUDADANO LIC. JOSE LUIS ALFARO GUZMAN EN SU CALIDAD DE SECRETARIO DEL H. AYUNTAMIENTO DEL MISMO MUNICIPIO, HACEN SABER:

QUE CON FECHA 26 DE MARZO DEL AÑO 2024, APROBO EL H. AYUNTAMIENTO DEL MUNICIPIO DE MOROLEON GUANAJUATO, EN SESION EXTRAORDINARIA No. 36, LOS REMANENTES PARA EL EJERCICIO FISCAL 2024, PARA EL INSTITUTO MUNICIPAL DE LA VIVIENDA DE MOROLEON, DEL MUNICIPIO DE MOROLEON GUANAJUATO, EN LOS TERMINOS DE LOS NUMERALES 115 FRACCION II DE LA CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS; 117 FRACCION I, VII, Y VIII DE LA CONSTITUCION POLITICA DEL ESTADO DE GUANAJUATO; 76 FRACCION IV, INCISO B, 233, 234 Y 236 DE LA LEY ORGANICA MUNICIPAL DEL ESTADO DE GUANAJUATO, LOS ARTICULOS 35, 36 Y 38 DE LA LEY PARA EL EJERCICIO Y CONTROL DE LOS RECURSOS PUBLICOS PARA EL ESTADO Y LOS MUNICIPIOS DE GUANAJUATO.

INSTITUTO MUNICIPAL DE LA VIVIENDA DE MOROLEON
PRIMERA MODIFICACION PRONÓSTICO DE INGRESOS Y PRESUPUESTO DE EGRESOS, PARA EL
EJERCICIO FISCAL 2024

RUBRO	DESCRIPCIÓN	MONTO ANUAL
5	Productos	30.00
7	Venta de Terrenos	3,000,000.00
7	Venta de Casa	4,000,000.00
9	Transferencias, asignaciones y subsidios y otras ayudas	387,188.30
	Remanentes Recurso Municipal 2019	76,721.33
	Remanentes Recursos Propios 2019	116,958.15
	Remanentes Recurso Municipal 2020	56,069.55
	Remanentes Recurso Municipal 2021	26,482.97
	Remanentes Recursos Propios 2021	260,537.64
	Remanentes Recurso Municipal 2022	2,350.85
	Remanentes Recursos Propios 2022	58,171.96
	Remanentes Recurso Municipal 2023	203,950.20
	Remanentes Recursos Propios 2023	175,176.94
PRONÓSTICO DE INGRESOS TOTAL		8,363,637.89

INSTITUTO MUNICIPAL DE LA VIVIENDA DE MOROLEON
REMANENTES EJERCICIO FISCAL 2024

CAPÍTULO	DESCRIPCIÓN	MONTO ANUAL
1000	Servicios personales	1,098,204.82
2000	Materiales y suministros	4,275.45
3000	Servicios generales	318,669.04
4000	Transferencias, asignaciones, subsidios y otras ayudas	-
5000	Bienes muebles, inmuebles e intangibles	15,583.00
6000	Inversion pública	6,926,905.58
7000	Inversiones financieras y otras provisiones	-
8000	Participaciones y aportaciones	-
PRESUPUESTO DE EGRESOS TOTAL		8,363,637.89

POR LO TANTO, CON FUNDAMENTO EN LOS ARTICULOS 76, FRACCION IV INCISO a) Y 233 DE LA LEY ORGANICA MUNICIPAL PARA EL ESTADO DE GUANAJUATO, MANDO SE IMPRIMA, PUBLIQUE, CIRCULE Y SE LE DE EL DEBIDO CUMPLIMIENTO.

DADO EN LA PRESIDENCIA MUNICIPAL DE MOROLEON ESTADO DE GUANAJUATO, A LOS 26 VEITISEIS DIAS DEL MES DE MARZO DEL AÑO 2024 DOS MIL VEINTICUATRO.

LIC. FERNANDO TONATIUH SANCHEZ BARRAGAN
PRESIDENTE MUNICIPAL

LIC. JOSE LUIS ALFARO GUZMAN
SECRETARIO DEL H. AYUNTAMIENTO

PRESIDENCIA MUNICIPAL - SAN FELIPE, GTO.

El Licenciado Eduardo Maldonado García, Presidente del Municipio de San Felipe, Estado de Guanajuato, a los habitantes del mismo hago saber:

Que el Ayuntamiento Constitucional 2021-2024 que Presido, con fundamento en los Artículos 115, Fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 117, Fracción I, de la Constitución Política para el Estado de Guanajuato y 76, Fracción I, Inciso B), 236, 239 y 240 de la Ley Orgánica Municipal para el Estado de Guanajuato; en Sesión 95 Ordinaria de fecha 31 treinta y uno de agosto de 2023, aprobó el siguiente,

ACUERDO:

Único. Modificación al Reglamento de Protección Animal del Municipio de San Felipe, Guanajuato, en sus artículos 102 y artículo 121, publicado en el Periódico Oficial del Estado de Guanajuato, en su segunda parte, de fecha 07 de junio de 2023, quedando de la siguiente manera:

Estancia de Animales en Lugares Públicos

Artículo 102. Todo animal cuya estancia en jardines o parques públicos sea permitida por su propietario o poseedor quien deberá sujetarlo para su control, además de tenerlo en todo momento bajo supervisión y deberá haberle colocado una placa que identifique a su propietario y el domicilio de éste y su número de registro en el Padrón de animales de compañía ...

... Sanciones

Artículo 121. Las sanciones aplicables por las conductas señaladas en el artículo 117 del presente Reglamento, serán las siguientes:

CUADRO DE INFRACCIONES

TIPO DE INFRACCIÓN	FUNDAMENTO MULTA	VALORES DE UNIDAD DE MEDIDA DE ACTUALIZACIÓN

24. Abandonar animales domésticos

25. Ser reincidente.

Art 117 Fracción XXV

100 a 150 Valores de Unidad de Medida de Actualización diarias
Hasta por dos veces el monto originalmente impuesto de acuerdo con la primera sanción impuesta

Por tanto, en cumplimiento de lo dispuesto por los artículos 77. fracción VI, de la Ley Orgánica Municipal para el Estado de Guanajuato, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento

Dado en la ciudad de San Felipe, Guanajuato a los 25 días del mes de marzo de 2024.


Lic. Eduardo Maldonado
Presidente Municipal




Lic. Luis Rene Trujillo Aguiñaga
Secretario del Ayuntamiento



**TRIBUNAL UNITARIO AGRARIO - DÉCIMO PRIMER DISTRITO
GUANAJUATO, GTO.****EDICTO**

A **MARÍA ELENA, MARTÍN, MARÍA GUADALUPE y CAYETANO**, todo de apellidos **ABUNDIS CAMACHO**. Por desconocerse su domicilio, por éste publicarse dos veces en diez días en Periódico Oficial del Estado y Diario de mayor circulación y quince días anticipados a la audiencia, en su carácter de demandada se le emplaza al juicio relativo al expediente **1112/2022**, promueve **DANIEL CANALES ALVARADO**, del poblado Las Liebres, municipio de Pénjamo, estado de Guanajuato, para que comparezca a pronunciarse en relación a la acción de reconocimiento como poseionaria; en audiencia señalada a las **DIEZ HORAS CON TREINTA MINUTOS DEL DÍA TREINTA DE MAYO DE DOS MIL VEINTICUATRO**, en este Tribunal Unitario Agrario Distrito 11, **Carretera Guanajuato-Juventino Rosas, Kilómetro 5.6, Colonia Burócrata, C.P. 36250 (Boulevard Euquerio Guerrero)**, Guanajuato, Guanajuato; de no comparecer, se continuará sin su presencia y perderá derecho a ofrecer pruebas. Artículos 173, 178, 180 y 185 de la Ley Agraria.

Guanajuato, Guanajuato, 26 de marzo de 2024.

SECRETARIA DE ACUERDOS B

LIC. ANA PATRICIA RIVAS CABRERA

AVISOS

Por este conducto se comunica a todos los usuarios en general, que todas las publicaciones del Periódico Oficial a partir del año 2002, están disponibles para su consulta en nuestro portal web, en la siguiente Dirección:

<http://periodico.guanajuato.gob.mx>

La Dirección General de Asuntos Jurídicos, a través del Periódico Oficial, informa que desde del 2 de septiembre de 2019:

Se pueden hacer de manera electrónica la emisión y publicación de los EDICTOS Y AVISOS JUDICIALES.

Teniendo varios beneficios para los usuarios, puesto que se evitarán traslados, al no tener que acudir a las oficinas del Periódico Oficial del Estado; ahorrarán tiempos de trámite e insumos; y, se facilita el servicio haciéndolo accesible para todos.

<http://periodico.guanajuato.gob.mx>

A todos los usuarios de las dependencias del Gobierno Federal, Estatal y Municipal, así como a los diferentes Organismos Públicos Descentralizados que envían documentos de observancia general para su publicación en el Periódico Oficial, se les pide de la manera más atenta remitan dicho documento en forma impresa y medio digital (elaborado en Word), ya que el procesos de publicación así lo requieren.

Se les hace saber a todos los usuarios que ya contamos con el Reglamento del Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guanajuato, el cual pueden consultar en el siguiente enlace.

https://periodico.guanajuato.gob.mx/downloadfile?dir=anio_2022&file=PO_11_2da_Parte_20220117.pdf

o en el código QR



Mayor información al Teléfono: 473 689 0187

Agradecemos la atención que le sirvan a los presentes Avisos.

**Atentamente:
La Dirección**



PERIÓDICO OFICIAL
DEL GOBIERNO DEL ESTADO DE
Guanajuato

GUANAJUATO
200
 AÑOS DE GRANDEZA

Directorio

Publicaciones:	Lunes a Viernes
Oficinas:	Carr. Guanajuato a Juventino Rosas km. 10
Código Postal:	36259
Teléfono:	473 689 0187
Correos Electrónicos:	periodico@guanajuato.gob.mx
Director:	Lic. Sergio Antonio Ruiz Méndez sruizmen@guanajuato.gob.mx
Jefe de Edición	José Flores González jfloresg@guanajuato.gob.mx

TARIFAS:

Suscripción Anual	Enero - Diciembre	\$ 1,758.00
Suscripción Semestral	Enero - Junio / Julio - Agosto	\$ 876.00
Ejemplar del día o atrasado		\$ 28.00
Publicación por palabra o cantidad		\$ 2.00

Los pagos deben hacerse en el banco de su preferencia, así como en tiendas de autoservicio y farmacias de mayor prestigio, autorizadas en la línea de captura de recepción de pagos de la Secretaría de Finanzas, Inversión y Administración.

Las publicaciones solicitadas por las Dependencias, Entidades y Unidades de Apoyo de la Administración Pública Estatal, los Poderes Legislativo y Judicial, los Organismos Autónomos, así como los municipios del Estado y sean emitidas en el ejercicio de sus funciones y potestades públicas, estarán exentas de pago, con excepción de los edictos judiciales que serán pagados por los particulares.

Arq. J. Jesús Oviedo Herrera
 Secretario de Gobierno