



ACTA DE SESIÓN VI ORDINARIA DEL CONSEJO DIRECTIVO DEL INSTITUTO MUNICIPAL DE PLANEACIÓN

En la ciudad de León, Guanajuato, siendo las 08:45 ocho horas con cuarenta y cinco minutos del día 30 de septiembre de 2025, en las instalaciones de la Sala Jorge Vértiz del Instituto Municipal de Planeación ubicado en Blvd. Juan José Torres Landa 1701 Ote., colonia El Tlacuache de esta ciudad, se llevó a cabo la sesión número VI con carácter de Ordinaria del Consejo Directivo. Misma de la que se levanta la presente acta donde constan de manera extractada los asuntos tratados.

LUIS ERNESTO AYALA TORRES: Antes de realizar el pase de lista, tomaremos protesta a los jóvenes que fueron designados por este Consejo para su incorporación como representación juvenil. Nos acompañan Fátima Torres Domínguez y Arturo Tejada Monge. Por lo que les consulto a ambos: "Protestan cumplir y hacer cumplir la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la del Estado de Guanajuato y las leyes que de ellas emanen y desempeñar con lealtad y compromiso el cargo de consejeros juveniles que les fue conferido".

FÁTIMA TORRES DOMÍNGUEZ Y ARTURO TEJADA MONGE: Sí protesto.

LUIS ERNESTO AYALA TORRES: Si así lo hicieren que la ciudadanía se los reconozca y si no que se los demande. Enhorabuena.

Se da cuenta que se encontraban presentes los siguientes integrantes del Consejo Directivo.

Luis Ernesto Ayala Torres
Juan Carlos Moreno Rodríguez
Elvira Toba Mery
María Elena Pérez- Sandí Plascencia
Carolina Moreno Guerrero
Paola Andrea Gutiérrez Guerrero
Rocío Margarita Naveja Oliva
Agustín González Campillo
Norma Sánchez Romero
Gabriela del Carmen Valencia Gutiérrez Elejalde
Juan Arturo Bessonart Arena
José Antonio Morfín Villalpando

Handwritten signatures and initials in blue ink, including 'aba', 'Tavao', and various initials.



Hildeberto Moreno Faba
Luis Gerardo González García
Ma. Esther Santos de Anda
J. Ramón Hernández Hernández
Dessiré Ángel Rocha
Norma Patricia López Zúñiga
Fátima Torres Domínguez (juvenil)
Arturo Tejada Monge (juvenil)
Rafael Pérez Fernández

RAFAEL PÉREZ FERNÁNDEZ: Hago de su conocimiento que hay quórum reglamentario para sesionar y que se encuentra presente Gabino Fernández Hernández que concluye su ciclo como Presidente del Consejo Consultivo de Desarrollo Económico, Innovación y Creatividad del Municipio.

LUIS ERNESTO AYALA TORRES: Muchas gracias, en consecuencia, declaro abierta la sesión. Consulto a los presentes si están a favor de **obviar la lectura del orden del día** toda vez que les fue remitido con anterioridad a esta sesión. Quienes estén por la afirmativa, sirvan levantar su mano para hacer constar la votación.

RAFAEL PÉREZ FERNÁNDEZ: Se aprueba obviar la lectura por unanimidad de votos.

LUIS ERNESTO AYALA TORRES: Una vez obviada la lectura, les consulto si están a favor de **aprobar el orden del día**. Quienes estén por la afirmativa sírvanse manifestarlo levantando su mano.

RAFAEL PÉREZ FERNÁNDEZ: Aprobado el orden del día por unanimidad de votos.

LUIS ERNESTO AYALA TORRES: Consulto a los presentes si alguno de ustedes desea **inscribir algún asunto general**. Tenemos inscritos asuntos de Rocío, Norma, Dessiré y Beto.

LUIS ERNESTO AYALA TORRES: Como siguiente punto del orden del día tenemos la lectura y en su caso aprobación del acta de la sesión de fecha 26 de agosto de 2025. Las precisiones que fueron remitidas por integrantes de este Consejo, ya quedaron solventadas en el documento. Consulto a los presentes si están a favor de **obviar la lectura del acta**. Quienes estén por la afirmativa de obviar la lectura sírvanse manifestarlo.

*Para casa favor
26 ago 2025*



RAFAEL PÉREZ FERNÁNDEZ: Aprobado obviar la lectura del acta por unanimidad de votos.

LUIS ERNESTO AYALA TORRES: Una vez obviada la lectura del acta, les consulto si están a favor de **aprobar la misma**. Quienes estén por la afirmativa, sírvanse manifestarlo.

RAFAEL PÉREZ FERNÁNDEZ: Aprobada el acta de la sesión anterior por unanimidad de votos.

LUIS ERNESTO AYALA TORRES: Como siguiente punto del orden del día tenemos el **Seguimiento a acuerdos de la sesión anterior**. Adelante Rafa.

El arquitecto Rafael Pérez Fernández da cuenta del cumplimiento al cien por ciento de los acuerdos pendiente de la sesión anterior siendo los siguientes:

- *Modificar el orden de presentación del seguimiento de acuerdos.*
- *Remitir cotizaciones base del anteproyecto 2026 a regidora Norma Patricia López Zúñiga.*
- *Remitir presentaciones vistas en la Comisión de Movilidad a todos los integrantes del Consejo.*
- *Toma de protesta a consejeros juveniles.*
- *Presentación de página web actualizada*
- *Seguimiento al tema de metropolización.*

LUIS ERNESTO AYALA TORRES: Continuando con el orden del día tenemos la **autorización de la información financiera y aplicación del presupuesto correspondiente al mes de agosto de 2025**. La información también les fue enviada con anterioridad y no obtuvimos comentarios, por lo cual les solicito que quienes estén a favor de autorizar este punto levanten su mano para hacer constar la votación.

RAFAEL PÉREZ FERNÁNDEZ: Aprobado por unanimidad de votos.

LUIS ERNESTO AYALA TORRES: Continuando con el orden del día tenemos la **Presentación de la nueva página web del Instituto Municipal de Planeación**. Adelante con la presentación.

Se realizó la presentación de las mejoras al sitio web del Instituto que incluye al agente inteligente ARI. La ingeniera Ma. Antonieta Wendoli Jiménez, directora de Geoestadística y Análisis de la Información del IMPLAN, presentó apartado por apartado los cambios realizados.

Handwritten signatures and notes in blue ink on the right side of the page, including a large signature at the top and several smaller ones below.

Handwritten signature and notes in blue ink at the bottom right of the page, including the name 'asa' and other illegible marks.



En este rubro los consejeros reconocieron el trabajo realizado por el cuerpo técnico, se realizó un ejercicio con el agente de respuesta inteligente y posteriormente los integrantes del Consejo realizaron aportaciones sobre la herramienta de inteligencia artificial para su mejor aprovechamiento.

Se solicitó de manera especial a los consejeros juveniles que realizaran pruebas con la misma para sugerir mejoras.

El consejero juvenil Arturo Tejada Monge resaltó la importancia de entrenar a las inteligencias artificiales para hacerlas herramientas eficaces y de utilidad.

La consejera juvenil Fátima Torres señaló que la nueva imagen y el agente abonarán mucho al acercamiento de los públicos juveniles y a que la ciudadanía tenga más acceso a la información del Instituto.

LUIS ERNESTO AYALA TORRES: Muchas gracias, como siguiente punto del orden del día tenemos el Reporte de avances del proceso de actualización del PMDUOET León 2025. Adelante Rafa.

En este punto el consultor Pedro Hernández realizó un reporte del estatus que guarda el proceso de actualización del PMDUOET, refirió que en próximas semanas se llevarían a cabo 2 talleres con los integrantes del Consejo Directivo como parte de los trabajos de esta actualización. Se propusieron como fechas los días 14 y 21 de octubre para que los consejeros puedan elegir la que mejor se acomode a sus agendas.

LUIS ERNESTO AYALA TORRES: Pasamos a los asuntos generales.

En este rubro los consejeros que inscribieron asuntos generales externaron con libertad de opinión sus impresiones, cuestionamientos y propuestas sobre el proyecto anunciado por la presidenta municipal en el 1er Informe de Gobierno, relativo al metro elevado. Se transcriben las intervenciones relativas al tema.

ROCIO MARGARITA NAVEJA OLIVA: El asunto es plantear una gran preocupación. Creo que el hecho de estar en este consejo es una invitación para que hagamos un ejercicio juntos: quienes saben con quienes no sabemos, pero tenemos tierra bajo los pies; insisto, podemos hacer un gran ejercicio. Y en el informe reciente de nuestra alcaldesa se anunció el tema de este tren ligero; a mí, a mis alumnos, nos ha generado por un lado una expectativa muy alta y, por otro, una gran

Handwritten signatures and notes in blue ink on the right side of the page, including a large signature at the top and several smaller ones below.

Handwritten notes and signatures at the bottom right, including the name 'asa torres' and other illegible signatures.



preocupación de mi parte como consejera. Disculpen si soy mala para pensar, le voy a dar doble clic y no quiero que estas decisiones de comunicación contaminen un ejercicio ciudadano serio como lo es el IMPLAN, que no puede politizarse. Si le damos un triple clic, hay un trasfondo más allá de este discurso porque no hay recursos. El sueño se abandona; tendremos que saber qué es lo que se pretende, pero las buenas ideas tienen que quedarse aquí. Las buenas ideas tienen que surgir del consejo. Y creo que nuestra presidenta es una representante digna, conocedora, y que estas manos no se pueden llenar de política. Y este es un mensaje, una petición a todas nuestras autoridades municipales, de mi parte: este es un consejo ciudadano. Y si no le damos ese rostro, definitivamente no tiene sentido, porque esta declaración tiene una gran trascendencia. Fui a un restaurante donde había una mesa de 12 personas y hasta los meseros en Argentilia se involucraron, porque vieron a mis sobrinos preguntándome, y el mesero dijo: a mí también me interesa, porque quiero saber de dónde viene y cuándo empieza. No podemos jugar con la voluntad de la ciudadanía. Y que, si está en el tintero, se haga una ruta crítica: hacia dónde se visualiza, qué recursos hay disponibles, o bien que se desafía a la gobernadora para que diga "no tengo dinero", o que la federación ni el municipio cuentan con esos recursos. Tuvo que haber habido una consulta previa. Es un ejercicio serio. No digo que esté en contra; es maravilloso. Guadalajara, Monterrey, tienen estos servicios que necesitamos. Pero si no somos capaces de dar un buen servicio con lo que tenemos, ¿cómo estamos proponiendo un ejercicio que además requiere subsidio? Entonces no podemos jugar. Este discurso, les ruego, debe llevarse al Pleno del Cabildo y hagamos una solicitud a nuestra alcaldesa, que, si hay propuestas, se validen aquí. Y desde aquí sometamos, votemos, hagamos encuestas, consultas, valoremos recursos. No podemos jugar con la ciudadanía. Esto me parece muy serio, y creo que es una falta de respeto a nuestro consejo. Y si en ese sentido no soy útil, se los dije, invítenme a salir; soy muy razonable, ya me conocen. Y creo que en ese sentido hay un trasfondo serio, objetivo y respetuoso con el que planteo esta petición. Muchas gracias.

NORMA PATRICIA LÓPEZ ZÚÑIGA: El cambio político que pudimos haber hecho desde ese día no lo hemos hecho precisamente porque, al menos yo, me tomo muy en serio mi participación en este consejo. Y justamente las ideas, las propuestas, las observaciones que he podido hacer aquí, las hago como representante de los ciudadanos, no como Norma del Partido Verde, porque no me interesa venir aquí a generar un tema político. Hay otros espacios donde, por supuesto, se dan otros debates, pero también considero que, si se va a jugar, al final del día, con generar estas expectativas por otras cuestiones que coinciden con la política, entonces ¿para qué quieren un consejo en el IMPLAN? En los talleres que se estaban llevando a cabo, el estudio, el análisis, las observaciones, las recomendaciones del informe —y lo digo con mucha claridad y respeto—, fui de las que más participó en esos talleres. Fueron tres días. Para que al final, frente a todos, escuchemos esta noticia,

[Handwritten signatures and initials in blue ink on the right margin.]

[Handwritten signatures and initials in blue ink at the bottom right, including the name 'Casa Tenos' and 'U.F.P.']



sí genera un descontento muy fuerte en el sentido de: bueno, ¿qué pasó?, ¿por qué no estábamos enterados? Quienes analizamos el documento que se iba a presentar en el informe de gobierno. Porque también coincido en que todos tenemos sueños; todos queremos ver una ciudad bien planificada, una ciudad que tenga soluciones en vivienda, movilidad, desarrollo social, economía. Hay coincidencia, no solo en esta mesa, en muchas mesas, de quienes nos regalan su tiempo como ciudadanos y de quienes decidieron estar en este encargo. Pero sí considero —y coincido totalmente— que es una irresponsabilidad muy grande la que cometió la presidencia municipal. No podemos jugar con las expectativas de los ciudadanos, con las esperanzas de los ciudadanos, cuando ni siquiera hemos visto un estudio de factibilidad para este tipo de movilidad. Ojalá pudiera hacerse. Sí, tenemos dictámenes negativos. En su momento, por movilidad se dijo que no hay manera, que las condiciones no son adecuadas para poder generar este tren elevado. Y también tener conocimiento de que ni el gobierno del estado ni el gobierno federal están enterados. Entonces volvemos a caer —perdón por decirlo— en que fue una ocurrencia, en que ganaron esas ganas de competir con lo que la gobernadora iba a proponer allá, pero ya con respaldo, con presupuesto, con un acuerdo. También asumo que puedo generar un exhorto a la presidenta municipal, porque ya estamos muy pasados. Y lo he dicho en términos de conocimiento ciudadano: que, aun siendo presidenta municipal, ella no puede tomar decisiones por sí misma. Para eso hay un órgano colegiado, para eso hay representación de las distintas fuerzas, y para eso generamos las mesas de trabajo, las comisiones, los consejos, para irnos orientando y tomando decisiones en el mismo sentido. Pero sí creo importante que pueda acordarse para que no vuelva a suceder. Y más allá de eso, que fue el anuncio en ese evento, luego siguieron las declaraciones en los medios; siguieron estas manifestaciones que veo totalmente innecesarias... que nos den una explicación y entonces saber qué tienen, en qué se están sustentando —que no conocemos— y avanzar, y ya no generar toda esta serie de declaraciones en medios, que lo único que ha provocado —perdón— es una falsa expectativa, una desinformación y, de quienes sí saben, pues incluso un tema de burla. Así que, yo le daría mucha seriedad. Te conozco desde hace muchos años, Luis Ernesto. Te admiro mucho. Sé de tu gran capacidad, tu responsabilidad, y creo que, en este tema, definitivamente, vale la pena, para que se pueda generar una forma responsable y se dé información adecuada a los ciudadanos. Gracias.

DESSIRÉ ÁNGEL ROCHA: No creo que ninguno estemos en contra de apostar por todo el sistema de transporte público de la ciudad. ¿De acuerdo? Nadie, nadie, nadie, nadie. Definitivamente, esa es la apuesta en todo el mundo. Y creo que, en esta parte, todo lo que se pueda hacer —esfuerzos, estudios— para mejorar esto, definitivamente tendrá el apoyo no solo de todos nosotros, sino de toda la ciudadanía, porque hemos visto lo que necesitamos. He escuchado que varios quieren un

[Handwritten notes and signatures in blue ink on the right margin, including a large signature and several initials.]

[Handwritten notes and signatures in blue ink at the bottom of the page, including the name 'P. Casa' and other initials.]



Programa Integral de Movilidad Urbana Sustentable, serio, no de 40 páginas como el que tenemos hoy, el programa de movilidad; que definitivamente en esta parte, un punto que se ha estudiado también ha generado esta burbuja de información que se generó desde el mismo consejo a través de su área de comunicación social, es decir, ha habido muchos estudios desde 2009, todos han sido planes parciales, ninguno dentro de un programa integral de movilidad que ya esté integrado ahí; y el último que tuvimos fue en 2023 y aquí escuchamos que esos 25 mil millones de pesos... La diferencia entre un metro y un tren es la velocidad y el número de pasajeros que puede transportar, y luego se menciona que será como el transporte del metro en Dubái. Cuando el de Dubái, el de la Línea 1 en 2009, costó 4,500 millones de dólares. La Línea 5 se estima en más de 5,600 millones de dólares. Entonces, con esta parte de generar esta información de "va a ser como el de Dubái", ¿no? Con los estudios que se han hecho desde 2023, ya sabemos que viene la parte de tren de alta velocidad y una parte subterránea. Sabemos que este costo requerirá una APP, una participación federal, una participación estatal, que ahora mismo están enfocadas en un acueducto y en un tren interurbano que conectará distintos estados. Bueno, me queda claro que esto es un programa, es decir, es un proyecto que está buscando ver si se puede poner un metro elevado o no. Porque pareció que ya estaba en construcción y en realidad era iniciar un estudio para el proyecto. Pero el problema fue que dentro del mismo Ayuntamiento se dijo que ya se tenía el estudio, que iba a ser como Dubái, que iba a ser así. ¿Dónde está esa información? Que debería ser pública, al menos, a la vista de todos, para decir: "ah, sí, está sustentado". Sé que van a decir: no, hay intereses detrás, no sé cuántos. Creo que en lugar de llegar a un punto en el que todos digamos que sí, vemos que tenemos una carencia muy clara en nuestro sistema de transporte actual —que también nos dijo el estudio—: los 900 millones de pesos para meter el BRT, que será una de las opciones principales; y digo que hoy, sí al metro, pero sí dentro de la movilidad integral. ¿Por qué? Porque otra vez, son planes parciales para el futuro; una cosa es el metro, y el sistema de transporte público hoy se está cayendo. De hecho, voy a conectar con mi petición, con el plan: estoy hablando con la dirección, con Paty Martínez, y nos piden si les podemos dar una cita como consejo para que vengan: "Necesitamos estar aquí con ustedes, presentando nuestro Plan Integral de Movilidad: cómo fuimos generando los insumos que necesitábamos para generar este plan integral"; y de ahí se agregan las nuevas líneas de metro que tenían, qué pasó para poder generar sus tres líneas, cuánto tiempo les llevó, sobre todo la última, la de Tlajomulco, que es su experiencia más reciente. Y cómo lo hicieron, qué necesitaron del BRT, del motociclista ... O sea, todo, ¿no? Todo en un solo programa que sea visible, como aquí se pidió y se ha pedido tantas veces, para ayudarnos a darle salida. Entonces, sí, denme el estudio del metro elevado —ojalá algún día se logre—, pero también el Programa Integral de Movilidad, que ese será el verdadero legado que se deje. Obviamente, todo es gratuito. No nos

[Handwritten signatures and notes in blue ink on the right margin, including a large signature at the top and several smaller ones below.]

[Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including the word 'casa' and other illegible scribbles.]



cobran nada. Pero sí piden que tengamos una sesión de asesoría para que todos puedan conocer esta experiencia. Ese sería mi consejo. Bueno, nada más que agregar.

MARIELA PÉREZ SANDI-PLASCENCIA: Para mí, es otra vez, una decepción, después de estar aquí tres años, poder intentar dejar huella como ciudadana. Una de las cosas que me preocupan mucho es la pobreza, porque otra vez ni siquiera se menciona, cuando estamos viendo en las cifras que tenemos a más de la mitad reconocida. Y nuevamente —no lo pudo haber dicho mejor Rocío— creo que es una gran decepción saber que a veces somos un adorno, que realmente no se nos toma en cuenta, porque esto no pudo haber salido de otra mesa que no fuera esta; y saber que está ahí sin siquiera haber visto, visualizado o tenido la idea de que como consejo aspiramos a eso, te da nuevamente la tristeza de saber que venimos aquí de adorno.

HILDEBERTO MORENO FABIA: Creo que todos queremos un León mejor. Al final, creo que todos tenemos el mismo objetivo. Así que, avanzar para una mejor vida. La presidenta responderá. Y para los chicos, qué bueno que estuvieron aquí, porque este ha sido un debate importante. El asunto general es invitarlos. Los anteriores consejeros juveniles que les precedieron hicieron un papel extraordinario. Créanme que, de los consejos, de los 35 consejos que tenemos en León, este es uno de los más bonitos, más representativos y que tiene más trascendencia para el mundo. Entonces, la invitación es para que formen parte. Bienvenidos. Es un papel importantísimo. Hay un millón ochocientos mil leoneses, y más de la mitad son jóvenes. Así que la silla que tienen aquí es una silla muy importante. Espero que sus propuestas, su participación y sus intervenciones sean en beneficio de la gente y que tengan una actitud muy propositiva para mejorar. Tienen que presentar un informe, no solo estar aquí por estar. Así que hagan propuestas, ¿de acuerdo? Y también la solicitud a la dirección del IMPLAN es que puedan apoyar a los jóvenes para integrarlos, darles capacitación y que también conozcan el alcance de su participación. Bienvenidos. Estoy muy contento de que estén aquí y de que haya más jóvenes. Lleven también lo que vean aquí a las universidades y tráiganlos para acá, porque necesitamos jóvenes como ustedes: proactivos y participativos.

RAFAEL PÉREZ FERNÁNDEZ: De acuerdo. Sí, bueno, era un asunto de obligación general; traigo la información preparada. Brevemente, está aquí el ingeniero Israel Martínez, Secretario de Infraestructura, Movilidad y Desarrollo Sustentable. Era la petición que se había hecho para que estuviera presente. Y en particular, en este tema de los trenes, es una labor conjunta: no es solo un plan, sino un trabajo en coordinación. De él dependen las direcciones de Movilidad y Obras Públicas, por eso era importante. Lo que voy a comentar rápidamente es información: un poco de historia, de los datos, y lo que se pretende hacer. Lo que definitivamente se busca es realizar los estudios y proyectos durante esta administración, ese es el enfoque. Y, sobre todo, porque —bueno, si quieren,

[Handwritten signatures and initials in blue ink on the right margin, including a large signature at the top and several smaller ones below.]

[Handwritten signatures and initials in blue ink at the bottom of the page, including the name 'CASA' and 'TAVON'.]





seguimos— pero lo clave en la planeación, lo más importante, es anticiparse: prever lo que puede venir. En términos concretos, cuando se toma una decisión que va a ejecutarse, ya sea por motivos financieros o técnicos, el problema es que, si no se cuidan los espacios, los derechos de vía o el rediseño de los tramos viales desde ahora, luego se vuelve imposible. Eso es lo que nos ha pasado con la red primaria vial, que se decidió en su momento, pero no se cuidó adecuadamente. Así que este tema implica anticipación. Ese es el concepto, en términos generales. Rápidamente, hay tres puntos: antecedentes, acciones en proceso y la idea del escenario futuro. Con estos tres ejes explicaría brevemente lo que estamos haciendo. En los antecedentes tenemos tres: un estudio interesante de 2009 —resultado de la posible integración del tren interurbano para Guanajuato, si lo recuerdan—; después, el Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS) de 2018, muy robusto; y los estudios de alternativas de transporte público, iniciados en 2023 y concluidos en 2024. Por eso, en la consulta institucional y en parte del trabajo que realizaba en paralelo, aparecían estos elementos. Lo veremos enseguida, junto con lo que está en proceso y lo que viene a futuro. El enfoque general es ver toda la arquitectura y las instituciones vinculadas. No necesariamente tiene que ser elevado, subterráneo o a nivel, depende del diseño y de la disponibilidad de espacio en la ciudad, así como de la viabilidad financiera, las condiciones del terreno y la topografía. León tiene una doble condición: una parte está en la zona de los Altos de Jalisco —con roca y otros materiales— y otra en la cuenca, con suelos más blandos. Por tanto, no se elige una sola opción, sino que las condiciones determinarán cada tramo. El estudio preliminar de 2009 fue elaborado por el arquitecto Ricardo Montezuma (Colombia), experto en movilidad activa, bicicletas y sistemas de transporte. Es uno de los documentos disponibles en consulta. Él planteó, principalmente, que podría desarrollarse un tranvía a nivel como parte de las soluciones, sobre todo integrando el tren urbano. Ese tren llegaba, digamos, hasta la estación Delta; se mostraron algunas alternativas, pero sobre todo dejé reflexiones conceptuales muy importantes: que no se trata solo de poner otro medio de transporte, sino de entender la ciudad, la accesibilidad y el espacio público, incluso recuperando áreas a lo largo del recorrido. En el PIMUS se desarrollaron estudios muy robustos de origen-destino. Al inicio de la administración anterior, los transportistas no estaban de acuerdo con esos resultados, por lo que se hicieron ajustes y sincronizaciones para obtener nuevos estudios, que son los que actualmente tenemos en Movilidad y Obra Pública. Esos son los que alimentarían ahora el sistema. Al ingresar en 2021-2022, se revisaron los estudios y se hicieron complementos, no todo de nuevo, sino afinaciones técnicas y financieras, incluyendo un nuevo levantamiento de origen-destino en 2023, hecho por una empresa con otra metodología. Eso permitió hacer un análisis factual y de pertinencia financiera. El último estudio planteó varias etapas de implementación. La primera recomendación fue continuar con el SIT (Sistema Integrado de Transporte) hasta su máxima capacidad; mejorar estaciones, rutas y frecuencias. Por ejemplo, hacer exclusivo el carril en Torres Landa. También se

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signatures and notes: "Caba", "10/00", "AG", "P", "G"]



propuso aumentar la frecuencia y uso de vehículos eléctricos, como los dos que están actualmente en prueba, y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Asimismo, se detectaron zonas saturadas que podrían atenderse con un sistema alternativo de transporte, para lo cual se presentó un proyecto de inversión para 2026. Se evaluaron diferentes escenarios y rutas truncadas, algunas viables solo a largo plazo. En agosto se anunció el tren interurbano, y probablemente no haya ratificación para los tramos ferroviarios al sur. Los únicos espacios disponibles para una estación serían cerca de San Juan de Abajo, aunque dependemos de los estudios federales. Hace tres semanas estuvimos en contacto con la federación y con el delegado de la SCT, pero aún no tienen el informe final. Lo estamos esperando. Ahora, ¿qué estamos haciendo? Se adquirió un software especializado, TransCAD, aprobado por el Consejo, para la modelación del transporte. Estamos ampliando las horas de capacitación y sumando a nuestros socios de movilidad, que manejan otro sistema similar para diseño de tráfico diario. De hecho, sería muy útil repetir el ejercicio aquí para que todos lo vean. Hablé con el representante en Boston (mexicano, con muchos contactos allá), quien nos mostró varias alternativas para planeación urbana. Esta herramienta permitirá repensar la planeación y reorganizar rutas en lugar de seguir extendiendo la ciudad sin control, promoviendo un modelo más compacto y de proximidad, vinculado al uso del suelo. Esto también serviría para revisar las concesiones del transporte público, como se hizo en Bogotá, donde los errores en las concesiones iniciales llevaron al fracaso parcial del sistema Transmilenio. Aquí hay un problema similar: pocas empresas grandes controlan el transporte, junto con pequeños propietarios de camiones. Por eso, necesitamos un nuevo modelo de transporte más abierto y sostenible, con participación política y empresarial responsable. El sistema TransCAD nos permitirá modelar la movilidad de toda la ciudad. Ya iniciamos la carga de información: uso de suelo, sistemas viales, etc. Requiere una base de datos muy robusta: compras la herramienta, pero hay que llenarla de información. Estimamos que el trabajo de modelación y planeación comience en noviembre de este año, de manera que esté alineado con el Programa de Ordenamiento Territorial y Ecológico (POTE), que se presentará a inicios del próximo año. Queremos que sea un proceso participativo, no un estudio aislado. Ahora tenemos, por ejemplo, 10 rutas exprés en análisis y conversaciones activas para explorar alternativas. No se trata de oponerse, sino de construir con información. Ese es, en resumen, el proyecto que les mencionaba.

JOSÉ ANTONIO MORFIN VILLALPANDO: Creo que el comentario entró en Asuntos Generales, lo que nos está llevando a una presentación —que es lo más normal, lo lógico— de lo que entiendo de la preocupación que hay en la ciudadanía. Dos expresidentes del IMPLAN me hablaron y dijeron: ¿qué hicieron?, ¿por qué dijeron esto?, etc. Creo que aquí, ahora mismo, esto amerita un análisis, un estudio, reuniones, mesas de trabajo, todo lo que quieran. Aquí, la única preocupación que veo

[Handwritten signatures and notes in blue ink, including the name 'asa' and other illegible scribbles.]



es que se anunció algo de lo que este consejo no tenía conocimiento. Lo que vemos ahora —es decir, nos vamos a quedar media hora—, y creo que nos podemos pasar dos horas más. Creo que es, con humildad, tomar la crítica y decir: esto se nos presentó aquí; lo vamos a analizar; no podemos necesariamente dar una respuesta; tenemos que tener humildad, solo decir: lo veremos en su oportunidad, gracias por transmitirlo. Pero esta explicación ahora nos puede estar llevando —si vamos a hablar con los concesionarios, que si tenemos que contar—; la preocupación fue muy clara y creo que tenemos que atenderla en este tema.

ISRAEL MARTÍNEZ MARTÍNEZ: Muy rápido quiero decirles que esto no es una ocurrencia. Quiero que muchos de ustedes —y muchas de ustedes— sepan que el transporte público, sí o sí, tenemos que mejorarlo. Creo que eso ni siquiera está a discusión: hay que hacerlo mejor. Y el propio estudio que estábamos presentando aquí, a través del IMPLAN, me dejó muy claro que tenemos que sacarle todavía más jugo al SIT, y eso es en el corto plazo. El corto plazo para nosotros es de dos o tres años. Pero algo —una palabra muy importante que Rafa acaba de comentar— es que debemos anticipar el futuro. Tarde o temprano tendremos la necesidad de poder dar el salto —perdón por llamarle estación de tren, estación de tren, estación de metro, como quieran—, porque las distancias son cada vez mayores, obviamente. Distintas zonas de la ciudad se están densificando. Junto con el anuncio que llegó —o que ya se dio— del tren Querétaro-León. Y por lo tanto también necesitamos construir y dejar ya reflejado dentro de este POTE dónde va a estar la estación de transferencia, dónde se van a interconectar. Si no hay interconexión entre los modelos de movilidad, simplemente será un fracaso. Creo que probablemente. Entonces, bueno, nos estamos anticipando a eso. No, repito, no es una ocurrencia. Hacia allá tenemos que ir. Ahora, Luis Ernesto, seguramente comentará algo muy rápido. También tuvo una gran parte del SIT o al menos —no sé si Ernesto pueda corroborarlo—, pero fueron de 8 a 10 años de planeación. No es que el día que se anunció el SIT al día siguiente se pusiera en marcha. Por eso es importante visualizarlo. Y, como dijo el arquitecto Rafa, a través de las mesas que se van a llevar a cabo —a través de este consejo y las mesas técnicas que sean necesarias— se les presentarán los avances. Lo que dijo la alcaldesa fue muy claro: que iniciarán los estudios y se iniciará el proyecto ejecutivo para dejarlo en esta administración. Pero bueno, hubo mucha controversia; créanme, necesitamos visualizar el futuro. Por eso León ha destacado a nivel nacional, porque fue el primero en tener un plan desde el Instituto Municipal de Planeación.

LUIS ERNESTO AYALA TORRES: He escuchado muy atentamente sus comentarios, y puede haber motivos tanto para la molestia como para la aceptación. Mi opinión es diferente. No quiero entrar en ninguna controversia; quiero mirar de hoy en adelante. Como dijo Israel, yo tuve un proyecto difícil y complicado que se venía gestando desde 1988–1990. Tardó 12 años en poder



inaugurarse. Y creo que fue necesario tomar decisiones, en su momento, sobre lo que debía hacerse en el sistema de transporte. Ese proceso generó competencia entre empresas. Tomamos una decisión que tuvo implicaciones técnicas, sociales y culturales que hubo que superar. Pero para mí, el principal problema fue convencer a los concesionarios: había 13 empresas que se oponían a que se hiciera el proyecto, no confiaban, y me lo dijeron directamente cuando yo era autoridad. Esto viene ocurriendo, como les mencioné, desde principios de los 90. En ese entonces, lo pusimos sobre la mesa de manera muy clara y contundente, y les dije —lo recuerdo bien—: “Esto va con ustedes, y a pesar de ustedes. O se integran a una empresa, o tomaremos otras decisiones”. Lo que los convenció fue la apuesta que hicimos en aquel momento: invertir 300 millones de pesos hace 25 años. Llevado a números actuales, podrían ser mil millones o más. Cuando les planteé esa apuesta —porque realmente fue una apuesta—, su reacción cambió. Lo pensaron y dijeron: “invertimos en 52 autobuses articulados”. Ese fue el inicio de la conclusión de un proyecto que llevaba más de 10 años intentando ejecutarse. Lo que vino después fue la modificación de los bulevares y la concientización ciudadana de que habría un cambio cultural: ya no se podía detener uno en medio de la calle para subir al camión; debía hacerse en paradas o lugares específicos. Y eso fue un choque cultural difícil de asimilar. El cambio cultural fue profundo, y para mí fue muy importante, a pesar de las fuertes críticas y manifestaciones, incluso de grupos de comerciantes que se oponían. Y en ese sentido, cuando uno toma una decisión, debe seguir adelante, pero respaldado por un estudio y un equipo sólido, y de la mano de los transportistas, que finalmente se convencieron de que era lo mejor para la ciudadanía. Hoy hemos llegado a un punto —y coincido en ello— que es un parteaguas, una “Y” en el camino: ¿hacia dónde queremos ir como ciudadanos? Vemos cómo crecerá la ciudad en los próximos años, pero también cómo ha disminuido el número de usuarios del transporte público. Es una contradicción. ¿A dónde puede llevarnos esto? Por un lado, los concesionarios deben ser más eficientes —y están dispuestos a buscar esa eficiencia—. He estado hablando con ellos sobre cómo hacerlo, no solo desde el gobierno y la sociedad, sino también cómo pueden contribuir ellos para que el sistema mejore. Porque si lo dejamos como está, no tiene un futuro prometedor. Creo que ahora es el momento de tomar decisiones de fondo. ¿Cuántos años tomará? ¿Dos, tres, cuatro, cinco? Hoy, con la tecnología, podemos avanzar más rápido. El punto que debemos analizar a fondo son los recursos. Cuando hay un buen proyecto, se pueden conseguir recursos. Si en aquel momento se invirtieron 300 millones (el equivalente a más de mil millones actuales), hoy podríamos pensar en algo similar. Hay suficiente talento para encontrar el cómo, porque la necesidad existe. Claro que esto requiere supuestos, análisis y estudio, pero si partimos de una base cero, donde se diseñe desde el principio —como si volviéramos a hacer un proyecto inicial de transporte del futuro—, creo que esa es la ruta. Y creo que sí puede hacerse. Por experiencia propia, también participé en otro gran proyecto: el Puerto Interior, junto con el gobernador Juan Carlos Romero Hicks, cuando yo era

[Handwritten signatures and initials in blue ink on the right margin, including a large signature at the top and several smaller ones below.]

[Handwritten signatures and initials in blue ink at the bottom of the page, including the name 'CASA PROY' and other illegible signatures.]



Secretario de Desarrollo Económico. Se hizo un estudio con una oficina en la Ciudad de México que concluyó que no era viable. Decían: “No se puede, hay 500 hectáreas ahí”. Pero buscamos la viabilidad para desarrollar una zona industrial, y finalmente se decidió invertir en esas 500 hectáreas. Y el gobernador dijo que sí. Recuerdo que hubo presiones también. Pero si hoy este Consejo se concentra en resolver el tema de la movilidad, que es —después de la seguridad— uno de los más importantes, creo que en cinco o diez años nos sentiremos orgullosos de haber contribuido a mejorar la ciudad en todos los sentidos. Así que estoy convencido: independientemente del momento en que se dio a conocer, yo miro hacia adelante. Digan lo que digan, lo importante es mantener el respeto. Hoy tenemos una tarea, una responsabilidad, y creo que puede lograrse. Ese sería mi comentario.

Agotados los asuntos generales se agradece a todos los consejeros su compromiso y se procede a la entrega de un reconocimiento al licenciado Gabino Fernández Hernández por su participación como consejero en el periodo 2022-2025. Se da por terminada la sesión al haberse agotado los asuntos a tratar.

Luis Ernesto Ayala Torres
Presidente del Consejo Directivo

Juan Carlos Moreno Rodríguez
Tesorero del Consejo Directivo

Hildeberto Moreno Faba
Regidor

Ma. Esther Santos de Anda
Síndica

Luis Gerardo González García
Regidor

J. Ramón Hernández Hernández
Regidor

Dessire Ángel Rocha
Regidora

Norma Patricia López Zúñiga
Regidora



Elvira Toba Mery
Consejera ciudadana

María Elena Pérez-Sandi Plascencia
Consejera ciudadana

Norma Sánchez Romero
Consejera ciudadana

Carolina Moreno Guerrero
Consejera ciudadana

Paola Andrea Gutiérrez Guerrero
Consejera ciudadana

José Antonio Morfín Villalpando
Presidente del Consejo Directivo del Sistema
De Agua Potable y Alcantarillado de León

Rocío Margarita Naveja Oliva
Consejera ciudadana

Agustín González Campillo
Consejero ciudadano

Juan Arturo Bessonart Arena
Consejero ciudadano

Gabriela del Carmen Valencia Gutiérrez Elejalde
Consejera ciudadana

Rafael Pérez Fernández
Secretario Técnico del Consejo Directivo

LAS PRESENTES FIRMAS FORMAN PARTE DEL ACTA DE SESIÓN VI ORDINARIA DEL CONSEJO DIRECTIVO DEL IMPLAN DE FECHA 30 DE SEPTIEMBRE DE 2025. -----