

C. C. Integrantes del Ayuntamiento
Presentes.

Por acuerdo tomado en la reunión celebrada el día de hoy por la Comisión de Seguridad Pública y Comunicaciones de esta Sexagésima Quinta Legislatura, con la finalidad de dar cabal cumplimiento a lo dispuesto por el último párrafo del artículo 56 de la Constitución Política para el Estado de Guanajuato, anexo al presente, nos permitimos remitir las siguientes iniciativas en materia de movilidad:

1. Formulada por las diputadas Dessire Angel Rocha, Yulma Rocha Aguilar y Martha Lourdes Ortega Roque a efecto de reformar diversos artículos de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, en materia de movilidad con perspectiva de género, ELD 533/LXV-I;
2. Formulada por la diputada Dessire Angel Rocha de la Representación Parlamentaria del Partido Movimiento Ciudadano a efecto de adicionar un Capítulo V al Título Segundo de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, con la finalidad de que las obras de infraestructura vial urbana y carretera prioricen a las personas peatonas, a los vehículos no motorizados y al transporte público, ELD 544/LXV-I;
3. Suscrita por la diputada Dessire Angel Rocha de la Representación Parlamentaria del Partido Movimiento Ciudadano por la que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, en materia de Servicio de transporte intermunicipal o integrado y otras Disposiciones aplicables al Transporte Público, ELD 548/LXV-I; y
4. Suscrita por la diputada Dessire Angel Rocha de la Representación Parlamentaria del Partido Movimiento Ciudadano por la que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, en materia de presupuestos, participación ciudadana, planeación, información, evaluación y seguimiento, ELD 551/LXV-I.

Lo anterior, a efecto de que se remitan a este Congreso las observaciones, opiniones, propuestas o comentarios que consideren pertinentes a dichas iniciativas.

Asimismo, les solicito atentamente que sus observaciones, opiniones, propuestas o comentarios las hagan llegar a **más tardar el 29 de septiembre del año en curso**, a fin de considerarlas en las mesas de trabajo para el análisis de las iniciativas de referencia.

Sin otro particular por el momento, reciban un cordial saludo.

Atentamente
Guanajuato, Gto., 5 de septiembre de 2023
El presidente de la Comisión de Seguridad Pública y Comunicaciones

Diputado Martín López Camacho
Firma electrónica

AUTORIDAD
CERTIFICADORA

e.congresogto.gob.mx

Información Notificación Electrónica

Folio:	38027
Asunto:	OFICIO CIRCULAR 333 PARA CONSULTA A AYUNTAMIENTOS DE 4 INICIATIVAS (ELD 533, 543, 548 Y 551)
Descripción:	OFICIO CIRCULAR 333 PARA CONSULTA A LOS AYUNTAMIENTOS RESPECTO A 4 INICIATIVAS EN MATERIA DE MOVILIDAD
Destinatarios:	MARTIN LOPEZ CAMACHO - Diputados de la LXV Legislatura, H Congreso del Estado de Guanajuato
Archivo Firmado:	File_2151_20230905163753539_0.pdf
Autoridad Certificadora:	AUTORIDAD CERTIFICADORA DEL PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE GUANAJUATO

Evidencia Criptográfica
Hoja de Firmantes

FIRMA

Nombre Firmante:	MARTIN LOPEZ CAMACHO	Validez:	Vigente
No. Serie:	50.4c.45.47.30.31.00.00.00.08.72	Revocación:	No Revocado
Fecha (UTC/CDMX):	05/09/2023 11:39:04 p. m. - 05/09/2023 05:39:04 p. m.	Estatus:	Válida
Algoritmo:	RSA - SHA256		
Cadena de Firma:	64-49-e7-bf-ae-f4-bd-b8-c5-83-d9-59-fb-b5-a3-56-6c-85-08-fb-43-89-32-f3-a7-c3-c0-1c-e5-43-74-ee-ad-e9-b0-be-92-29-2f-26-c1-f0-2a-24-9a-76-10-e7-03-17-e0-03-71-6c-ef-f3-9c-af-f4-0f-14-85-49-b1-b7-48-1b-2d-c1-46-aa-56-f6-25-28-cd-72-89-28-17-af-c1-52-9c-11-9e-dc-6b-d1-43-eb-8e-22-88-12-de-c1-86-da-ff-84-22-57-70-21-22-14-35-f0-e1-83-0b-18-c6-1a-a8-b1-5c-ac-6c-a6-04-45-dd-1a-ed-cb-38-cb-d5-d9-ab-7e-20-d4-94-a4-cc-56-73-9d-e0-2a-99-49-e0-c6-9d-11-a0-af-52-59-09-71-0f-66-98-41-12-29-cc-11-20-62-ba-75-1a-cd-53-1f-48-2c-76-ea-08-f0-c8-64-70-0c-0b-d0-5c-35-9b-af-72-43-d8-59-5d-ed-2a-2b-9b-0b-19-66-77-6f-5b-61-79-32-52-3f-f5-99-20-6c-e8-98-b0-6c-2c-c8-3f-50-2f-72-46-31-48-31-d5-be-2e-6e-bb-44-20-56-d0-13-c7-19-c3-1f-b1-9c-b8-e0-46-88-e9-36-d6-50-42-f7-be-b7-4e-17-9a		

OCSP

Fecha (UTC/CDMX):	05/09/2023 11:39:54 p. m. - 05/09/2023 05:39:54 p. m.
Nombre Respondedor:	Servicio OCSP de la AC del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato
Emisor Respondedor:	AUTORIDAD CERTIFICADORA DEL PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE GUANAJUATO
Número de Serie:	50.4c.45.47.30.31.30.35

TSP

Fecha (UTC/CDMX):	05/09/2023 11:39:57 p. m. - 05/09/2023 05:39:57 p. m.
Nombre Emisor de Respuesta TSP:	Advantage Security PSC Estampado de Tiempo 1
Emisor Certificado TSP:	Autoridad Certificadora Raiz Segunda de Secretaria de Economía
Identificador de Respuesta TSP:	638295323971454040
Datos Estampillados:	ijBm+NL/TdqdGEM7kM8Xek+AtDo =

CONSTANCIA NOM 151

Índice:	310756046
Fecha (UTC/CDMX):	05/09/2023 11:38:52 p. m. - 05/09/2023 05:38:52 p. m.
Nombre del Emisor:	Advantage Security PSC NOM151
Número de Serie:	2c

• Firma Electrónica Certificada •

Autoridad Certificadora del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato

FIRMA

Nombre Firmante:	MAYRA ALEJANDRA RODRIGUEZ VAZQUEZ	Validez:	Vigente
No. Serie:	50.4c.45.47.30.31.00.00.00.06.44	Revocación:	No Revocado
Fecha (UTC/CDMX):	06/09/2023 07:29:49 p. m. - 06/09/2023 01:29:49 p. m.	Estatus:	Válida
Algoritmo:	RSA - SHA256		
Cadena de Firma:	6a-9e-57-89-3c-55-b7-e1-8d-f7-57-76-52-f3-0a-4d-f6-95-ab-24-57-4f-ed-4d-93-e8-b6-b7-a4-ec-9f-ac-9c-c9-75-88-52-b8-ee-8d-3c-73-81-42-3d-8f-4f-4f-d1-a4-eb-72-8f-0f-3e-ee-65-02-18-59-fb-45-91-64-68-77-a9-fb-bd-3c-80-56-9f-13-17-cc-8d-d3-b4-c1-5f-d1-46-96-db-8e-e1-1b-fc-d3-39-d1-fe-0b-e5-55-c0-4f-8f-2b-b1-33-97-9f-0e-e5-0f-e3-d6-fc-31-5d-1f-2b-24-e4-48-9d-3d-ce-62-90-bd-31-2c-c2-2d-8b-88-bb-20-dd-78-e1-4e-d3-09-73-c3-ae-99-b2-94-23-94-76-1c-80-61-23-3c-1b-2e-3c-b1-67-74-d4-90-aa-c1-ea-38-f8-ec-b0-13-0d-a0-fe-5b-70-c8-ca-c4-03-23-db-40-34-6a-5a-92-f3-28-36-f5-2e-80-65-a5-5d-33-c0-5d-59-74-aa-1d-ad-fb-ab-0b-4e-b4-e2-65-56-30-26-74-04-53-30-5d-c4-0d-57-d8-84-b1-36-75-7e-45-1e-bc-8b-01-ab-33-86-9a-95-7f-c3-42-07-a0-96-3c-97-68-79-fe-a7-a6-bb-53-ad-b6-35-a8-8f-8a-a5		

OCSP

Fecha (UTC/CDMX):	06/09/2023 07:30:36 p. m. - 06/09/2023 01:30:36 p. m.
Nombre Respondedor:	Servicio OCSP de la AC del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato

TSP

Fecha (UTC/CDMX):	06/09/2023 07:30:39 p. m. - 06/09/2023 01:30:39 p. m.
Nombre Emisor de Respuesta TSP:	Advantage Security PSC Estampado de Tiempo 1

CONSTANCIA NOM 151

Índice:	310825176
Fecha (UTC/CDMX):	06/09/2023 07:29:33 p. m. - 06/09/2023 01:29:33 p. m.

Emisor	AUTORIDAD CERTIFICADORA DEL	Emisor Certificado	Autoridad Certificadora Raiz	Nombre del	
Respondedor:	PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO	TSP:	Segunda de Secretaria de Economia	Emisor:	Advantage Security PSC NOM151
	DE GUANAJUATO				
Número de Serie:	50.4c.45.47.30.31.30.35	Identificador de	638296038394319933	Número de Serie:	2c
		Respuesta TSP:			
		Datos	YH1+O2fzeVoPX4CaRCnuO6QS/1A=		
		Estampillados:			

• Firma Electrónica Certificada •
Autoridad Certificadora del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato

Diputada Laura Cristina Márquez Alcalá
Presidenta de la Mesa Directiva
LXV Legislatura
Segundo Periodo Ordinario del Segundo Año de Ejercicio

Diputadas Dessire Ángel Rocha, Yulma Rocha Aguilar y Martha Lourdes Ortega Roque, de la LXV Legislatura del Congreso del Estado Libre y Soberano de Guanajuato, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 56 fracción II de la Constitución Política para el Estado de Guanajuato, y el 167 fracción II, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato, me permito poner a la consideración de esta Soberanía la siguiente **INICIATIVA** con proyecto de Decreto que **reforma diversos artículos de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, en materia de movilidad con perspectiva de género.**

Dando cumplimiento al último párrafo del artículo 168 de la Ley que nos rige, lo hago en los siguientes términos:

Exposición de Motivos

La movilidad ya es un derecho humano consagrado en la Constitución Política de los Estados Unidos y en la Constitución Política para el Estado de Guanajuato. El derecho a la movilidad es un derecho en sí mismo, pero además es el acceso para ejercicio de otros. En esencia, el derecho a la movilidad está íntimamente relacionado con la libertad como la piedra angular del Estado constitucional.

La movilidad es mucho más que la suma de los diversos desplazamientos que realiza una persona hacia su lugar de residencia, su trabajo, sus lugares de ocio y esparcimiento, su educación, su salud y los cuidados, y los medios que utiliza para llegar a esos sitios. La movilidad permite que las personas puedan desarrollarse libremente en los diversos ámbitos de su vida, pero es necesario que esto se haga en igualdad de oportunidades y con seguridad.

Colocar en el centro de la movilidad a las personas y sus necesidades es una tarea compleja, más cuando se trata de positivar este derecho en un instrumento normativo. De ahí que la Ley General de Movilidad y

Seguridad Vial (LGMSV), publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 17 de mayo de 2022, sea de los esfuerzos más loables que haya hecho el Estado mexicano como pionero en la materia.

La LGMSV otorgó en su segundo transitorio un plazo no mayor a 180 días, a partir del 18 de mayo de 2022, para que las Legislaturas de las entidades federativas aprobaran las reformas necesarias a las leyes de su competencia para efectos de armonizarlas.

Hasta la fecha de la presentación de esta iniciativa, sólo nueve entidades federativas han armonizado su marco normativo: Aguascalientes, Colima, Hidalgo, Jalisco, Michoacán, Nuevo León, Quintana Roo, Tamaulipas y Yucatán (Cuadro 1). Lo anterior muestra la complejidad legislativa que significa el reto de armonizar los marcos legales locales con el marco general.

Cuadro 1: Reformas por entidad federativa a partir publicación de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Entidad	Ley vigente	Fecha de última reforma publicada a la Ley de Movilidad y Seguridad Vial de la entidad federativa
Aguascalientes	Ley de Movilidad del Estado de Aguascalientes	03 de febrero de 2023
Baja California	Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California	27 de marzo de 2020
Baja California Sur ¹	Ley de Transporte para el Estado de Baja California Sur	31 de octubre 2016
Campeche	Ley de Vialidad, Tránsito y Control Vehicular del Estado de Campeche	30 de junio de 2022
Chiapas	Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Chiapas	28 de octubre de 2020
Chihuahua	Ley de Transporte del Estado de Chihuahua	16 de julio de 2022
Ciudad de México	Ley de Movilidad de la Ciudad de México	29 de septiembre de 2020
Coahuila	Ley de Transporte y Movilidad Sustentable para el Estado de Coahuila de Zaragoza	14 de agosto de 2020
Colima	Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima	14 de enero de 2023
Durango	Ley de Transportes para el Estado de Durango	31 de marzo de 2022
Estado de México	Ley de Movilidad del Estado de México	07 de octubre de 2022

¹ El estado de Baja California Sur cuenta con un plan de Ley de Movilidad y Seguridad Vial para 2024. Revisar: <https://www.cbcs.gob.mx/index.php/boletines-2023-1/6701-la-ley-de-movilidad-y-seguridad-vial-contara-con-techo-financiero-para-el-2024-diputado-denny-manuel-guerrero>

Guanajuato	Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios	08 de diciembre de 2022
Guerrero	Ley de Transporte y Vialidad del Estado de Guerrero	17 de agosto de 2021
Hidalgo	Ley de Tránsito y Seguridad Vial para el Estado de Hidalgo	29 de marzo de 2023
Jalisco	Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco	29 de octubre de 2022
Michoacán de Ocampo ²	Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Michoacán de Ocampo	22 de enero de 2021
Morelos	Ley de Transporte del Estado de Morelos	09 de marzo de 2022
Nayarit	Ley de Movilidad del Estado de Nayarit	06 de agosto de 2021
Nuevo León	Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León	24 de enero de 2023
Oaxaca	Ley de Movilidad para el Estado de Oaxaca	23 de octubre de 2021
Puebla	Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Puebla	04 de noviembre 2021
Querétaro	Ley de Tránsito para el Estado de Querétaro	30 de septiembre de 2021
Quintana Roo	Ley de Movilidad del Estado de Quintana Roo	28 de abril de 2023
San Luis Potosí	Ley de Tránsito del Estado de San Luis Potosí	13 de mayo de 2022
Sinaloa	Ley de Movilidad Sustentable del Estado de Sinaloa	24 de septiembre de 2021
Sonora	Ley de Tránsito del Estado de Sonora	27 de diciembre de 2019
Tabasco	Ley de Movilidad para el Estado de Tabasco	30 de noviembre de 2019
Tamaulipas	Ley de Movilidad del Estado de Tamaulipas	27 de abril de 2023
Tlaxcala	Ley de Comunicaciones y Transportes en el Estado de Tlaxcala	23 de abril de 2021
Veracruz	Ley de Tránsito y Seguridad Vial para el Estado de Veracruz de Ignacio de la Llave	22 de marzo de 2021
Yucatán	Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Yucatán	12 de septiembre de 2022
Zacatecas	Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas	23 de noviembre de 2019

Fuente: Elaboración propia con datos recolectados de las respectivas Leyes Estatales en materia de Movilidad y Seguridad Vial.

² En Michoacán se aprobó el decreto para expedir una nueva Ley de Movilidad y Seguridad Vial. Revisar: <http://congresomich.gob.mx/aprueba-75-legislatura-ley-de-movilidad-y-seguridad-vial/>

Reconociendo esta complejidad legislativa, la **Coalición Movilidad Segura**, integrada por diversas organizaciones de la sociedad civil, personas, especialistas y profesionales de la movilidad y seguridad vial, emitió el documento titulado *Código Abierto para Leyes Estatales de Movilidad y Seguridad Vial. Elementos para una elaboración colaborativa*³.

El documento tiene como premisa fundamental que el trabajo colaborativo es un ejercicio democrático que posibilita la construcción de mejores productos legislativos en beneficio de la ciudadanía. En este sentido, es que esta iniciativa pretende expandir el diálogo y el debate público inaugurado con el esfuerzo legislativo del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional⁴, al presentar en tribuna el día 25 de mayo una iniciativa en la materia. Se trata de sumar esfuerzos, de incluir a la ciudadanía, expertos, especialistas, académicos, profesionales y operadores jurídicos de las normas involucradas.

Las diputadas que suscribimos, integrantes de la Bancada Feminista, concebimos a la movilidad humana como un fenómeno complejo y diverso, que es un instrumento esencial para el libre desarrollo de las personas (en su dimensión individual y colectiva), el cuidado ambiental y los aspectos económicos. Los esfuerzos deben estar orientados hacia la construcción de condiciones de movilidad que no reproduzcan las desigualdades de género, clase, raza o edad. Al contrario, que la movilidad sea un factor que impulse la igualdad de oportunidades considerando la perspectiva de género como herramienta indispensable de las políticas públicas del siglo XXI.

Perspectiva de género y la movilidad. La Comisión Económica para América Latina (CEPAL) ha planteado la necesidad de que los Estados promuevan tres autonomías de género: la autonomía física, la autonomía económica y la autonomía en la toma de decisiones⁵. Esas tres autonomías constituyen las condiciones concretas para que las mujeres puedan decidir libremente sobre su vocación y trayectoria de vida.

En este sentido, la movilidad analizada desde una perspectiva de género debe implicar un escrutinio sobre cómo los roles de género influyen en la forma en la que las mujeres se desplazan. También, implica analizar cómo el género y su intersección con otras características (edad, origen, nivel de ingresos, capacidades, unidad de convivencia, etc.) condiciona las opciones que se tienen para realizar desplazamientos.

Por lo tanto, la perspectiva de género en cuanto herramienta científica debe permitir que las políticas públicas en movilidad garanticen la visión completa e integral de la movilidad cotidiana; se ensanche el concepto de seguridad en la movilidad de las mujeres evitando, atendiendo y erradicando las violencias y percepciones

³ Coalición Movilidad Segura (2022). *Código Abierto para Leyes Estatales de Movilidad y Seguridad Vial. Elementos para una elaboración colaborativa*, México, octubre 2022. Disponible en: https://coalicionmovilidadsegura.mx/wp-content/uploads/2022/10/Codigo_abierto_Leyes_Movilidad_y- Seguridad- vial V1.0 Oct 2022.pdf

⁴ Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional (2023). *Iniciativa 509/LXV-I*. Disponible en: https://www.congresogto.gob.mx/expedientes_legislativos_digitales/iniciativas/5886

⁵ Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL, 2019). *La autonomía de las mujeres en escenarios económicos cambiantes* (LC/CRM.14/3). Santiago de Chile. Disponible para su consulta en: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45032/4/S1900723_es.pdf

de seguridad diferenciadas; y se avance hacia la igualdad a través de la planificación, diseño y gestión de la movilidad.

Movilidad cotidiana. La planificación de la movilidad en América Latina se ha realizado priorizando un modelo de masculinidad hegemónica y de desplazamientos lineales por motivos laborales y utilizando vehículos de automotor.

La perspectiva de género interseccional en la movilidad implica tener una visión diferente de los desplazamientos de las personas, pues estos no son unidireccionales ni individuales, sino que son prácticas que reflejan la complejidad de la vida cotidiana y, por lo tanto, en los ámbitos productivos, reproductivos, comunitarios, recreativos, atravesados además por componentes culturales específicos de cada lugar. Esta nueva visión implica priorizar la vida cotidiana de las personas como núcleo de las decisiones en materia de política pública de movilidad. Las mujeres se desplazan de manera diferenciada que los hombres:

[Las mujeres] tienen una movilidad más compleja y diversa porque hacen más desplazamientos al día que los hombres debido a su doble y triple jornada de trabajo remunerado, trabajo doméstico y de gestión del hogar y las relaciones afectivas y comunitarias. Sus desplazamientos son poligonales y se producen por mayor número de motivos, encadenando diferentes actividades y trayectos. A su vez, las mujeres recorren menos distancia en cada viaje y optimizan el tiempo de sus recorridos haciendo viajes más cortos y más próximos. Pero al final del día, recorren más kilómetros por la cantidad de actividades que entrelazan debido a su doble y triple jornada, e invierten más tiempo en los viajes por la falta de mejores conexiones intermodales vinculadas a la movilidad activa sostenible⁶.

Para América Latina existe la tendencia de que las mujeres se desplazan mayoritariamente a pie o en transporte público y en mayor proporción que los hombres; también las mujeres reducen su movilidad por las noches en contraste con los hombres, y otro dato más: los hombres son quienes utilizan más vehículos de automotor a pesar de que tienen una carga menor de tareas reproductivas⁷. Sin embargo, es imposible conocer estos datos para México o más específico para Guanajuato y sus municipios precisamente porque las políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial no tienen perspectiva de género.

Concepto de seguridad de la movilidad desde la perspectiva de género. En esta dimensión es necesario reconocer que las mujeres enfrentan diversos tipos y ámbitos de violencias y, además, se debe de incorporar las percepciones de seguridad de las personas, las cuales dependen de la identidad de género y orientación sexual.

Adicional a que las personas hayan vivido episodios agresiones o delitos mientras se desplazaban, las percepciones de seguridad condicionan los movimientos de las personas y su accesibilidad a sitios, lo cual

⁶ Banco de Desarrollo de América Latina, CAF (2020). *Movilidad Cotidiana con Perspectiva de Género: Guía metodológica para la planificación y el diseño del sistema de movilidad y transporte*. Buenos Aires, Argentina.

⁷ Palacios, Angie (2018). *Oportunidades y desafíos para la movilidad urbana sostenible en América Latina y el Caribe ¿Dónde estamos y cómo avanzamos?*. Presentación realizada en la Segunda Conferencia de las Ciudades: Hacia una Movilidad Segura, Asequible y Sostenible en América Latina y el Caribe. Santiago de Chile.

limita la movilidad libre y autónoma. Esto afecta de manera diferenciada a las mujeres, puesto que existe un temor al espacio público y desplazarse solas por la noche. Estos temores son alimentados por las experiencias de acoso verbal y sexual que viven en la calle las mujeres en su vida cotidiana.

En la percepción de seguridad de las personas influyen factores sociales, políticos, económicos y culturales, pero la configuración física y social del espacio puede contribuir a mejorarla⁸.

Las violencias contra las mujeres también acontecen en el transporte público:

Más del 60% de las mujeres en Quito, Guadalajara, Lima, y Bogotá han vivido algún tipo de acoso o agresión sexual en el transporte público. En Buenos Aires el 72% de las mujeres que residen en el Área Metropolitana de Buenos Aires se sienten inseguras al viajar en transporte público, en comparación al 58% de hombres⁹.

En Guanajuato hay algunos datos al respecto sin que haya un documento diagnóstico integral emitido por el Gobierno del Estado de Guanajuato o por alguna entidad académica.

El Instituto para las Mujeres Guanajuatense publicó el documento “Acoso callejero a mujeres en el estado de Guanajuato”¹⁰ con datos de 2018 que mostraron, acorde al Banco Estatal de Datos e Información sobre Casos de Violencia contra las Mujeres, que durante ese año se presentaron setenta casos de acoso sexual y doce casos de hostigamiento sexual. Además, la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública, reveló que, respecto a la población de mujeres de 18 años y más, que el 77.7% se sienten inseguras en la calle, mientras que el 70.5% se sienten inseguras en el transporte público. Este contexto ha provocado que, según los datos mostrados en el documento del IMUG, entre las mujeres mayores de 18 años y más, en Guanajuato, el 57% han dejado o evitado salir de noche por temor a ser víctima de algún delito; el 38.1% han dejado o evitado tomar taxi por temor a ser víctima de algún delito; y el 17.2% han dejado o evitado usar el transporte público por temor a ser víctima de algún delito.

La percepción de inseguridad y el miedo a ser víctimas de delitos ha privado a las mujeres de ejercer su derecho a la libre movilidad y al uso de los lugares públicos y las calles. Los espacios en donde se ejercen violencias contra las mujeres son diversos, por ello es necesario la intervención en el diseño de sistemas e infraestructuras de movilidad que, adicional, reduzcan la percepción de inseguridad de las mujeres y personas no binarias.

Planificación, diseño y gestión con perspectiva de género. Es necesario que las mujeres tengan una participación sustancial al interior de la gestión del sistema de movilidad y transporte. Los órganos de

⁸ *Ibidem*, Banco de Desarrollo de América Latina, CAF (2020), pág. 19.

⁹ Allen, Helen., Cárdenas, G., Pereyra, L., Sagaris, L. (2018), *Ella se mueve segura (ESMS) – Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina*. Caracas: CAF and FIA Foundation. Retrieved from <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1405>

¹⁰ IMUG. (2022). Acoso callejero a mujeres en el estado de Guanajuato. Gobierno del Estado de Guanajuato. Consultar en: <https://imug.guanajuato.gob.mx/wp-content/uploads/2022/09/Acoso-callejero-a-mujeres-en-el-estado-de-Guanajuato-1.pdf>

participación de los consejos de movilidad, las autoridades operadoras de la normatividad, las organizaciones de la sociedad civil deben ser espacios para que las mujeres tomen decisiones.

En una sociedad democrática y participativa, las mujeres desde sus diferentes espacios, pueden aportar su experiencia como mujeres políticas, mujeres profesionistas, mujeres mayores, jefas de familia, cuidadoras, trabajadoras del hogar, deben de ser incluidas para participar en todo el ciclo de la política pública en materia de movilidad y seguridad vial. Pero además de la participación directa de las mujeres, se debe de incorporar permanentemente la perspectiva de género para analizar los procesos de desplazamiento, las trayectorias, los horarios, los espacios y las estrategias de movilidad de las mujeres.

La participación de las mujeres no sólo debe de quedarse en esos rubros, pero es necesario primero avanzar en ellos. Solamente teniendo sólidos cimientos en la materia podremos aspirar a que en unos años próximos, las mujeres puedan incorporarse en el ámbito laboral de la movilidad. Experiencias internacionales como las de *Women in Transport*¹¹ impulsada por la Comisión Europea, o bien el proyecto *DIAMOND*¹² - Proyecto financiado por el programa Horizon 2020 de la Unión Europea dentro de la convocatoria MG-4-3-2018- promueven la equidad de género en el ámbito del transporte, tanto de personas pasajeras como de mercancías y en toda la cadena, desde la gestión, la operación a la construcción de infraestructuras.

Estas tres dimensiones deben de construirse sobre bases sólidas brindadas por la perspectiva de género como herramienta científica. Al respecto, es necesario recalcar que son pocos los instrumentos diagnósticos o estadísticos con los que se cuenta para disponer de información que sustente la política pública. Hay una ausencia de datos que debe ser primero, evidenciada y luego, comenzar con la construcción de banco de datos que permitan análisis sometidos a metodologías científicas.

Por citar un ejemplo, precisamente el documento emitido por el IMUG como “Acoso callejero a mujeres en el estado de Guanajuato” referido antes, ha sido un esfuerzo incompleto para atender el cumplimiento del segundo párrafo del artículo 50 de la Ley de Movilidad vigente de manera que surja una coordinación efectiva con autoridades estatales y municipales competentes en la materia, por lo que se propone que sean las propias autoridades quienes tomen las acciones necesarias para documentar, sistematizar, diseñar los sistemas de movilidad y las acciones diferenciadas aplicables.

Para contribuir a que la reforma de armonización en materia de movilidad y seguridad vial cuente con normas específicas y agrupadas sobre perspectiva de género además de transversalidad que debe imprimirse al resto de este cuerpo normativo, se propone la inclusión del Capítulo I-A titulado La movilidad bajo la perspectiva de género, el cual incluye:

Planeación e información desagregada por género: la que implica que las autoridades operadoras de la ley implementen mecanismos para que haya información diagnóstica desagregada por género para que

¹¹ Consultar en: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/social-issues-equality-and-attractiveness-transport-sector/equality/women-transport_en

¹² Consultar en: <https://eurecat.org/es/portfolio-items/diamond/>

haya datos confiables que soporten el diseño y evaluación de las políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial.

Participación de las mujeres: se propone un artículo específico que establezca que las autoridades estatales y municipales garanticen la participación de las mujeres, así como las diversas identidades de género, en la planeación y diseño de los componentes de movilidad y seguridad vial así como en la evaluación de sus impactos.

Movilidad con perspectiva de género: los sistemas de movilidad deberán de orientarse hacia la mejora continua en la experiencia de movilidad de las mujeres y su seguridad, considerando la movilidad de cuidados, además que se prevengan y erradiquen las violencias contra las mujeres en los sistemas de movilidad.

Movilidad de cuidados y acciones afirmativas: se deberá de fomentar la inclusión de las mujeres incorporando criterios que reconozcan los patrones de movilidad diferencias por géneros, y que esta inclusión está incorporada en el diseño, planeación y evaluación de los sistemas de movilidad. Adicional, las autoridades podrán fijar subsidios o subvenciones a la movilidad de cuidados, a través de excepciones a las tarifas generales.

Diseño vial con perspectiva de género: las calles deberán de estar diseñadas y equipadas adecuadamente para garantizar que cualquier persona usuaria, pero preferentemente las niñas, adolescentes, mujeres y diversas identidades de género, puedan transitar libremente el espacio público sin discriminaciones ni violencias.

Comparativo de adiciones propuestas

Ley de Movilidad para el Estado de Guanajuato y sus Municipios	Iniciativa Bancada Feminista
<p>Viene de: Título Segundo, Movilidad, Capítulo I Derechos y Obligaciones de las personas en materia de movilidad.</p> <p><i>Acciones en materia de Equidad de Género</i></p> <p>(F. DE E., P.O. 12 DE ABRIL DE 2016)</p> <p>Artículo 50. Las autoridades estatales y municipales en el ámbito de su competencia podrán establecer en las diferentes modalidades de transporte e infraestructura para la movilidad, los espacios, servicios, acciones, programas, y demás mecanismos de control y organización que resulten necesarios para coadyuvar en la equidad, seguridad, respeto, integridad y la libertad de desplazamiento de las mujeres, enfocado a la perspectiva de género.</p>	<p>Título Segundo Movilidad</p> <p>Capítulo I-A La movilidad bajo la perspectiva de género</p> <p><i>Planeación e información desagregada por género</i></p> <p>Artículo 50. En la planeación de la movilidad la seguridad vial y sus componentes, las autoridades estatales y municipales competentes implementarán mecanismos para disponer de información diagnóstica desagregada por género que sustente el diseño y la evaluación de las políticas públicas y presupuestos aplicados o aplicables.</p>

<p>(F. DE E., P.O. 12 DE ABRIL DE 2016)</p> <p>Para tal efecto se realizarán los acuerdos y acciones de coordinación correspondientes con el Instituto para las Mujeres Guanajuatenses y las áreas de seguridad pública estatal y municipal, a efecto de canalizar todas aquellas acciones que limiten los derechos de las mujeres y en general que impacten de forma negativa en la equidad de género.</p>	
<p>Sin correlativo</p>	<p><i>Participación de las mujeres</i></p> <p>Artículo 50 Bis. Las autoridades estatales y municipales competentes garantizarán la participación de las mujeres, así como las diversas identidades de género, en la planeación y toma de decisiones sobre el diseño de la movilidad y la seguridad vial, en los componentes de los sistemas de movilidad y en la evaluación de sus impactos.</p>
<p>Sin correlativo</p>	<p><i>Movilidad con perspectiva de género</i></p> <p>Artículo 50 Ter. Los sistemas de movilidad y sus componentes deberán orientarse a mejorar la experiencia de movilidad de las mujeres y su seguridad, considerando la movilidad de cuidados, por lo que las autoridades estatales y municipales competentes promoverán políticas públicas y ejecutarán presupuestos con perspectiva de género para prevenir y erradicar las violencias hacia las mujeres en los sistemas de movilidad.</p> <p>La sensibilización y capacitación en materia de género tendrán carácter obligatorio para las personas responsables de diseñar, operar y evaluar los sistemas de movilidad.</p>
<p>Sin correlativo</p>	<p><i>Movilidad de cuidados</i></p> <p>Artículo 50 Quáter. En el diseño, planeación y evaluación de los sistemas de movilidad, las autoridades estatales y municipales competentes deberán fomentar la inclusión de las mujeres e incorporar criterios que garanticen el reconocimiento de los diversos patrones de movilidad diferenciados por géneros.</p>

	<p>Deberán también implementar mecanismos de generación de datos que ayuden a entender la movilidad del cuidado y las necesidades diferenciadas de las mujeres y su relación con el cuidado de terceras personas, dependientes o con necesidades específicas.</p> <p style="text-align: center;">Acciones afirmativas en la movilidad de cuidados</p> <p>Artículo 50 Quinquies. Las autoridades estatales y municipales competentes podrán fijar subsidios o subvenciones a la movilidad de cuidados mediante excepciones a las tarifas generales, estableciendo modalidades preferenciales, especiales o integradas. O bien, podrán diseñar otras políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial con perspectiva de género para disminuir las desigualdades de las mujeres en materia de cuidados.</p>
Sin correlativo	<p style="text-align: center;">Diseño vial con perspectiva de género</p> <p>Artículo 50 Sexies. Las calles deberán contar con los elementos urbanos adecuados que garanticen que cualquier persona usuaria, preferentemente las niñas, adolescentes, mujeres, así como las diversas identidades de género, puedan acceder, usar y ocupar el espacio público en plenitud, sin discriminaciones ni violencias.</p>

De acuerdo con el artículo 209 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato, manifestamos que la presente iniciativa con proyecto de decreto contiene los siguientes impactos:

Impactos

- I. **Impacto jurídico:** se reforma el artículo 50; y se adicionan los artículos 50 Bis, 50 Ter, 50 Quáter, 50 Quinquies y 50 Sexies, todos ellos de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios.

- II. **Impacto administrativo:** la presente iniciativa no tiene impacto administrativo pues no crea o modifica estructuras administrativas.
- III. **Impacto presupuestario:** la presente iniciativa no genera ningún impacto presupuestario directo, aunque los sujetos obligados de la ley y los operadores de la norma deberán de generar presupuestos con perspectiva de género.
- IV. **Impacto social:** contribuir a que las mujeres pueden acceder a la movilidad y seguridad vial en condiciones de igualdad; previniendo, atendiendo, sancionando y erradicando las violencias que se ejercen en contra de las mujeres durante sus desplazamientos en los sistemas de movilidad.

Alineación con los objetivos de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible

La igualdad de género no solo es un derecho humano fundamental, sino que es uno de los fundamentos esenciales para construir un mundo pacífico, próspero y sostenible.

Objetivo 5: Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y las niñas.

Específicamente en las siguientes metas:

- 5.1 Poner fin a todas las formas de discriminación contra todas las mujeres y las niñas en todo el mundo.
- 5.2 Eliminar todas las formas de violencia contra todas las mujeres y las niñas en los ámbitos público y privado.
- 5.5 Asegurar la participación plena y efectiva de las mujeres y la igualdad de oportunidades de liderazgo a todos los niveles decisorios en la vida política, económica y pública.

En virtud de lo anteriormente expuesto se somete a consideración de esta Honorable Asamblea, esta propuesta legislativa de

Decreto

Único.- Se reforma el artículo 50 y se adicionan los artículos 50 Bis, 50 Ter, 50 Quáter, 50 Quinquies y 50 Sexies, todos ellos de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, para quedar como sigue:

**Título Segundo
Movilidad**

**Capítulo I-A
La movilidad bajo la perspectiva de género**

Planeación e información desagregada por género

Artículo 50. En la planeación de la movilidad la seguridad vial y sus componentes, las autoridades estatales y municipales competentes implementarán mecanismos para disponer de información diagnóstica desagregada por género que sustente el diseño y la evaluación de las políticas públicas y presupuestos aplicados o aplicables.

Participación de las mujeres

Artículo 50 Bis. Las autoridades estatales y municipales competentes garantizarán la participación de las mujeres, así como las diversas identidades de género, en la planeación y toma de decisiones sobre el diseño de la movilidad y la seguridad vial, en los componentes de los sistemas de movilidad y en la evaluación de sus impactos.

Movilidad con perspectiva de género

Artículo 50 Ter. Los sistemas de movilidad y sus componentes deberán orientarse a mejorar la experiencia de movilidad de las mujeres y su seguridad, considerando la movilidad de cuidados, por lo que las autoridades estatales y municipales competentes promoverán políticas públicas y ejecutarán presupuestos con perspectiva de género para prevenir y erradicar las violencias hacia las mujeres en los sistemas de movilidad.

La sensibilización y capacitación en materia de género tendrán carácter obligatorio para las personas responsables de diseñar, operar y evaluar los sistemas de movilidad.

Movilidad de cuidados

Artículo 50 Quáter. En el diseño, planeación y evaluación de los sistemas de movilidad, las autoridades estatales y municipales competentes deberán fomentar la inclusión de las mujeres e incorporar criterios que garanticen el reconocimiento de los diversos patrones de movilidad diferenciados por géneros.

Deberán también implementar mecanismos de generación de datos que ayuden a entender la movilidad del cuidado y las necesidades diferenciadas de las mujeres y su relación con el cuidado de terceras personas, dependientes o con necesidades específicas.

Acciones afirmativas en la movilidad de cuidados

Artículo 50 Quinquies. Las autoridades estatales y municipales competentes podrán fijar subsidios o subvenciones a la movilidad de cuidados mediante excepciones a las tarifas generales, estableciendo modalidades preferenciales, especiales o integradas. O bien, podrán diseñar otras políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial con perspectiva de género para disminuir las desigualdades de las mujeres en materia de cuidados.

Diseño vial con perspectiva de género

Artículo 50 Sexies. Las calles deberán contar con los elementos urbanos adecuados que garanticen que cualquier persona usuaria, preferentemente las niñas, adolescentes, mujeres, así como las diversas identidades de género, puedan acceder, usar y ocupar el espacio público en plenitud, sin discriminaciones ni violencias.

Transitorios

Artículo Primero. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente al de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guanajuato.

Artículo Segundo. El poder Ejecutivo y los Municipios contarán con 180 días a partir de la publicación del presente decreto para hacer las adecuaciones reglamentarias correspondientes.

Congreso del Estado de Guanajuato, 22 de junio de 2023.


Dessire Ángel Rocha
Diputada

Yulma Rocha Aguilar
Diputada

Martha Lourdes Ortega Roque
Diputada

AUTORIDAD
CERTIFICADORA

e.congresogto.gob.mx

Información Notificación Electrónica

Folio:	36904
Asunto:	Iniciativa Bancada Feminista - movilidad feminista
Descripción:	INICIATIVA con proyecto de Decreto que reforma diversos artículos de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, en materia de movilidad con perspectiva de género.
Destinatarios:	SECRETARIA GENERAL - Buzón Secretaría General, Congreso del Estado de Guanajuato YULMA ROCHA AGUILAR - Diputados de la LXV Legislatura, H Congreso del Estado de Guanajuato MARTHA LOURDES ORTEGA ROQUE - Diputados de la LXV Legislatura, H Congreso del Estado de Guanajuato JORGE OCTAVIO SOPEÑA QUIROZ - Director General Parlamentario, Congreso del estado de Guanajuato
Archivo Firmado:	File_1833_20230621072054120_0.pdf
Autoridad Certificadora:	AUTORIDAD CERTIFICADORA DEL PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE GUANAJUATO

Evidencia Criptográfica
Hoja de Firmantes

FIRMA

Nombre Firmante:	YULMA ROCHA AGUILAR	Validez:	Vigente
No. Serie:	50.4c.45.47.30.31.00.00.00.05.3d	Revocación:	No Revocado
Fecha (UTC/CDMX):	21/06/2023 01:25:31 p. m. - 21/06/2023 07:25:31 a. m.	Estatus:	Válida
Algoritmo:	RSA - SHA256		
Cadena de Firma:	b2-67-fe-13-a0-c6-8e-1f-83-0d-7b-c2-f1-1e-ec-ae-04-f1-ef-4b-54-9c-ce-fb-dc-0d-97-70-eb-a7-ea-80-d9-50-17-61-e0-e4-35-44-ad-d5-99-13-b4-98-f4-d6-d6-a1-4c-aa-89-ac-74-e8-6d-05-fe-42-5e-9c-e3-a5-af-b3-83-24-bd-84-41-ac-5c-f2-6c-f0-f0-fd-92-66-bc-47-5b-95-08-cd-4d-1e-b9-98-4f-71-96-bd-01-c8-2b-d8-f5-61-34-59-9b-97-d6-ce-e4-cb-6b-38-92-28-d1-48-36-c7-31-b1-d3-6b-7c-2a-4f-7b-90-70-48-3a-1d-47-04-2d-35-63-40-30-d2-6f-24-60-10-64-07-ed-1b-42-64-46-42-89-19-15-cf-1e-21-dd-83-06-1d-23-f6-e9-af-45-7e-d5-3a-eb-3c-8a-32-ee-b0-42-70-28-e3-91-9a-01-4a-c5-f7-31-c0-f5-da-e4-2b-ea-7b-da-e6-e9-c6-fa-50-f2-0d-30-b2-cf-72-81-bb-63-f7-e4-41-0f-10-0e-4a-1a-aa-65-65-45-d1-09-b5-93-86-6b-a3-05-bb-f2-40-55-3b-32-03-7e-4b-67-a6-4a-1a-43-ca-4e-67-ac-59-fa-a9-a1-58-05-9d-84-ad-ab-59-47		

OCSP

Fecha (UTC/CDMX):	21/06/2023 01:27:39 p. m. - 21/06/2023 07:27:39 a. m.
Nombre Respondedor:	Servicio OCSP de la AC del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato
Emisor Respondedor:	AUTORIDAD CERTIFICADORA DEL PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE GUANAJUATO
Número de Serie:	50.4c.45.47.30.31.30.35

TSP

Fecha (UTC/CDMX):	21/06/2023 01:28:14 p. m. - 21/06/2023 07:28:14 a. m.
Nombre Emisor de Respuesta TSP:	Advantage Security PSC Estampado de Tiempo 1
Emisor Certificado TSP:	Autoridad Certificadora Raiz Segunda de Secretaría de Economía
Identificador de Respuesta TSP:	638229292944743434
Datos Estampillados:	Z1/O+Y21u+tCaGTy6BkrTBfn8m4=

CONSTANCIA NOM 151

Índice:	303732029
Fecha (UTC/CDMX):	21/06/2023 01:27:07 p. m. - 21/06/2023 07:27:07 a. m.
Nombre del Emisor:	Advantage Security PSC NOM151
Número de Serie:	2c

• Firma Electrónica Certificada •
Autoridad Certificadora del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato

FIRMA

Nombre Firmante:	KARINA CECILIA VILLALOBOS ANAYA	Validez:	Vigente
No. Serie:	50.4c.45.47.30.31.00.00.00.06.85	Revocación:	No Revocado
Fecha (UTC/CDMX):	21/06/2023 02:28:49 p. m. - 21/06/2023 08:28:49 a. m.	Estatus:	Válida
Algoritmo:	RSA - SHA256		
Cadena de Firma:	19-e2-3a-19-12-96-20-d4-7a-98-28-4f-5a-88-d2-24-88-70-d1-f1-fe-9e-70-4c-53-9b-ba-5c-aa-a0-ae-71-aa-97-89-93-d9-27-8b-a6-e9-df-20-8f-ba-56-b2-b0-54-e8-05-d9-c9-9e-9a-86-b5-95-c8-d9-81-b4-38-f4-a5-1d-fd-b8-2a-41-97-a1-f9-7c-b6-e3-83-01-4c-12-35-69-29-bd-8d-47-55-7f-ec-6e-a7-21-b0-d6-30-5d-d9-a8-a1-02-e8-99-c5-8c-5c-4f-d9-a9-00-48-46-d6-08-e8-08-41-8c-9f-a4-8a-1c-d2-d8-2d-4b-fe-e6-b3-a1-07-de-64-28-14-02-b8-b9-62-c1-d2-b0-b4-97-6a-52-2b-af-90-9d-65-71-6c-86-7a-a6-9f-70-49-65-9f-ed-12-04-5e-b7-90-01-a3-e6-39-f1-1b-24-aa-6e-ce-00-96-3c-b2-e9-79-2a-f3-9a-23-5d-f0-12-49-59-45-a5-a5-5c-0e-4b-31-79-38-3a-1f-40-03-d8-13-31-45-a2-6f-b0-e7-e9-fb-97-f3-62-35-51-aa-a0-ad-36-f0-da-7a-f7-a6-f8-f1-34-ce-30-95-94-de-ae-ad-2a-fa-9a-b2-74-37-72-ac-7e-fb-95-b9-b6-b1-56-c8-8e-33		

OCSP

TSP

CONSTANCIA NOM 151

Fecha (UTC/CDMX):	21/06/2023 02:30:54 p. m. - 21/06/2023 08:30:54 a. m.	Fecha (UTC/CDMX):	21/06/2023 02:31:28 p. m. - 21/06/2023 08:31:28 a. m.	Índice:	303732749
Nombre Respondedor:	Servicio OSCP de la AC del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato	Nombre Emisor de Respuesta TSP:	Advantage Security PSC Estampado de Tiempo 1	Fecha (UTC/CDMX):	21/06/2023 02:30:21 p. m. - 21/06/2023 08:30:21 a. m.
Emisor Respondedor:	AUTORIDAD CERTIFICADORA DEL PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE GUANAJUATO	Emisor Certificado TSP:	Autoridad Certificadora Raiz Segunda de Secretaria de Economia	Nombre del Emisor:	Advantage Security PSC NOM151
Número de Serie:	50.4c.45.47.30.31.30.35	Identificador de Respuesta TSP:	638229330884450704	Número de Serie:	2c
		Datos Estampillados:	EN0lgXb30gHfcFqTMI45OK9Pzhg=		

• Firma Electrónica Certificada •
 Autoridad Certificadora del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato

FIRMA

Nombre Firmante:	DESSIRE ANGEL ROCHA	Validez:	Vigente
No. Serie:	50.4c.45.47.30.31.00.00.00.05.3b	Revocación:	No Revocado
Fecha (UTC/CDMX):	21/06/2023 01:21:16 p. m. - 21/06/2023 07:21:16 a. m.	Estatus:	Válida
Algoritmo:	RSA - SHA256		
Cadena de Firma:	86-a5-c4-53-5e-8f-ee-7a-59-d3-c2-59-7a-87-72-06-a4-6e-5a-3d-ec-45-7d-f5-87-6e-fc-1d-16-3d-c7-f4-8f-fd-2e-c6-bf-53-11-81-ba-07-f8-b8-cb-74-23-e7-6b-3c-5f-e7-5c-5a-73-cf-48-75-ac-06-03-d1-ba-aa-02-fd-02-32-e6-2e-59-03-cf-1e-7c-c0-3a-c4-14-16-cb-b2-b8-65-f9-92-24-19-97-34-9c-14-4f-06-e1-2c-ae-5f-85-3d-16-10-8d-ba-46-c5-18-a3-9b-5d-90-94-b6-03-2a-a3-cc-b1-54-22-d0-f3-84-8a-3d-78-49-7e-69-7c-8d-4c-63-9b-49-71-af-09-93-14-a1-27-bc-34-77-c9-6d-5b-0c-cf-d1-83-d0-71-92-23-91-1b-01-b9-84-69-bd-71-94-ee-5e-17-6a-7d-b7-06-e1-73-72-ab-2c-af-6f-a3-55-52-e6-19-f4-78-36-fa-fc-e5-8d-16-e5-2b-f3-66-4f-bd-d4-44-fa-a2-fe-18-aa-4b-d4-cc-8b-2d-46-90-97-17-06-6d-d3-1b-04-ef-9e-72-aa-23-3d-04-bf-76-c6-0a-12-c3-5c-1f-f9-0c-02-dd-88-75-fb-e7-2c-f6-31-ba-c7-be-1e-cc-dd-c5-a3-83-7b-1a		

OSCP

TSP

CONSTANCIA NOM 151

Fecha (UTC/CDMX):	21/06/2023 01:23:20 p. m. - 21/06/2023 07:23:20 a. m.	Fecha (UTC/CDMX):	21/06/2023 01:23:55 p. m. - 21/06/2023 07:23:55 a. m.	Índice:	303731981
Nombre Respondedor:	Servicio OSCP de la AC del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato	Nombre Emisor de Respuesta TSP:	Advantage Security PSC Estampado de Tiempo 1	Fecha (UTC/CDMX):	21/06/2023 01:22:49 p. m. - 21/06/2023 07:22:49 a. m.
Emisor Respondedor:	AUTORIDAD CERTIFICADORA DEL PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE GUANAJUATO	Emisor Certificado TSP:	Autoridad Certificadora Raiz Segunda de Secretaria de Economia	Nombre del Emisor:	Advantage Security PSC NOM151
Número de Serie:	50.4c.45.47.30.31.30.35	Identificador de Respuesta TSP:	638229290357554580	Número de Serie:	2c
		Datos Estampillados:	gd+ZyK8dDm/kV6iAz7Yl4z58QnQ=		

• Firma Electrónica Certificada •
 Autoridad Certificadora del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato

FIRMA

Nombre Firmante:	MARTHA LOURDES ORTEGA ROQUE	Validez:	Vigente
No. Serie:	50.4c.45.47.30.31.00.00.00.05.3a	Revocación:	No Revocado
Fecha (UTC/CDMX):	21/06/2023 01:22:38 p. m. - 21/06/2023 07:22:38 a. m.	Estatus:	Válida
Algoritmo:	RSA - SHA256		
Cadena de Firma:	a5-ba-4a-8a-52-0c-48-99-c1-31-a8-f0-47-6a-64-8d-cb-66-2f-35-b0-fd-8f-b3-c7-6d-2b-1c-c1-50-1e-47-41-67-a8-d5-88-a4-93-db-0b-09-a2-ea-fc-88-8e-7a-bf-db-ca-2d-33-33-fa-34-cc-ec-26-9c-f6-93-52-05-a7-2f-dd-8a-0a-92-24-89-a3-49-bb-81-b2-67-a2-e1-e8-32-c5-8c-d3-4a-d4-ee-24-c1-aa-78-92-0c-0e-27-dc-1f-c5-30-dd-7f-93-2a-35-28-9d-7b-f5-6c-03-d5-24-b6-de-aa-74-bd-99-8c-e4-4f-39-f9-58-bc-85-c3-57-39-ac-96-91-be-38-56-6a-07-93-39-2c-d7-5b-d9-20-e1-bd-36-16-71-a2-21-eb-4f-9c-d3-bf-2b-01-e1-f7-16-ad-4d-e5-e9-1f-8f-ec-36-14-23-89-2a-fb-fb-4f-b0-3c-35-21-86-de-80-4d-15-ab-5f-ac-b9-8a-c9-b8-e1-56-37-7f-0a-7e-60-9a-07-0f-f7-15-08-ae-a5-08-01-46-01-92-3b-df-56-22-b5-44-90-ed-03-5f-b1-fb-d9-37-2b-72-39-b6-d9-f9-71-bf-26-c0-e2-1e-07-79-48-0b-e9-d1-b3-27-d9-aa-4c-f6-84-b8-da-91-94		

OSCP

TSP

CONSTANCIA NOM 151

Fecha (UTC/CDMX):	21/06/2023 01:24:46 p. m. - 21/06/2023 07:24:46 a. m.	Fecha (UTC/CDMX):	21/06/2023 01:25:20 p. m. - 21/06/2023 07:25:20 a. m.	Índice:	303731998
Nombre Respondedor:	Servicio OSCP de la AC del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato	Nombre Emisor de Respuesta TSP:	Advantage Security PSC Estampado de Tiempo 1	Fecha (UTC/CDMX):	21/06/2023 01:24:13 p. m. - 21/06/2023 07:24:13 a. m.
Emisor Respondedor:	AUTORIDAD CERTIFICADORA DEL PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE GUANAJUATO	Emisor Certificado TSP:	Autoridad Certificadora Raiz Segunda de Secretaria de Economia	Nombre del Emisor:	Advantage Security PSC NOM151
Número de Serie:	50.4c.45.47.30.31.30.35	Identificador de Respuesta TSP:	638229291203961273	Número de Serie:	2c
		Datos Estampillados:	Tl5o+1PGQDLiWE8TZvUa1gdIFSo=		

Diputada Laura Cristina Márquez Alcalá
Presidenta de la Mesa Directiva
LXV Legislatura
Segundo Periodo Ordinario del Segundo Año de Ejercicio

Diputada Dessire Ángel Rocha, Representante Ciudadana de la LXV Legislatura del Congreso del Estado Libre y Soberano de Guanajuato, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 56 fracción II de la Constitución Política para el Estado de Guanajuato, y el 167 fracción II, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato, me permito poner a la consideración de esta Soberanía la siguiente **INICIATIVA** con proyecto de Decreto que **adiciona los artículos 65 Bis, 65 Ter, 65 Quáter, 65 Quinquies, 65 Sexies, 65 Septies y 65 Octies para integrar un Capítulo V en el Título Segundo de la Ley de Movilidad para el Estado de Guanajuato y sus Municipios, en materia de infraestructura para la movilidad y la seguridad vial.**

Dando cumplimiento al último párrafo del artículo 168 de la Ley que nos rige, lo hago en los siguientes términos:

Exposición de Motivos

La seguridad vial salva vidas. Garantizar la movilidad como derecho humano es un proceso incompleto si el Estado no provee las condiciones necesarias para desplazarse con seguridad. La Asamblea General de las Naciones Unidas (ONU) proclamó en marzo del 2010, a través de la resolución A/RES/64/255, el “Decenio de Acción para la Seguridad Vial”.

El objetivo de la resolución era reducir las cifras de víctimas mortales en accidentes de tránsito que acontecen en todo el mundo. Hace poco más de una década, el enfoque de la seguridad vial proponía que los gobiernos, los sectores públicos y privados, y la sociedad civil organizada, tomaran medidas para desalentar las distracciones en el tránsito y los factores de riesgo al conducir.

El Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 tenía el propósito de servir de documento de orientación para los países y, de manera simultánea, de facilitar la aplicación de medidas coordinadas y concertadas destinadas al logro de las metas y objetivos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020¹. Tenía la expectativa de salvar, en una década, 1.9 millones de vidas.

En 2021, la ONU lanzó el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, como un esfuerzo para dar continuidad en la materia. El Plan fue elaborado por la Organización Mundial de la

¹ ONU (2011). *Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020*. Disponible en: https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/82584/WHO_NMH_VIP12.03_spa.pdf?sequence=1&isAllowed=y



Salud y las Comisiones Regionales de las Naciones Unidas, en cooperación con los asociados del Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial y otras partes interesadas, como documento de orientación para apoyar la aplicación del Decenio de Acción 2021-2030².

Para este decenio, la ONU espera que, al menos el 50% de las muertes y traumatismos causados por accidentes de tránsito sea evitado.

A nivel mundial, las colisiones en las vías de tránsito causan casi 1,3 millones de defunciones prevenibles y se estima que 50 millones de traumatismos cada año, lo que los convierte en la principal causa de mortalidad de niños y jóvenes en todo el mundo. Tal como están las cosas, se prevé que durante el próximo decenio causarán otros 13 millones de defunciones y 500 millones de traumatismos y socavarán el desarrollo sostenible, particularmente en los países de ingresos bajos y medianos. Estas cifras inaceptables, tanto en términos absolutos como relativos, se han mantenido en gran medida sin cambios durante los últimos 20 años, a pesar de la rigurosa labor en materia de seguridad vial realizada por las Naciones Unidas y otros organismos competentes³.

La ONU, ha propuesto cambiar la perspectiva de la seguridad vial y propone desarrollar un enfoque de sistemas seguros integrados que reconozca que el transporte por carretera es un sistema complejo y sitúa la seguridad en su centro. También reconoce que los seres humanos, los vehículos y la infraestructura vial deben interactuar de una manera que garantice un alto nivel de seguridad.

En el contexto anterior, el Plan Mundial propone como que el sistema de seguridad comprenda los siguientes aspectos:

- Anticipe y tenga en cuenta los errores humanos;
- Incorpore diseños de vías de tránsito y vehículos que reducen las fuerzas de colisión a niveles que están dentro de la tolerancia humana para prevenir la muerte o traumatismos graves;
- Aliente a quienes diseñan y mantienen las carreteras, fabrican vehículos y gestionan programas de seguridad a compartir la responsabilidad de la seguridad con los usuarios de la infraestructura vial, de modo que cuando se produzca una colisión, se busquen soluciones en todo el sistema, en lugar de culpar únicamente al conductor u otros usuarios de la carretera;
- Persiga un compromiso con la mejora proactiva y continua de las carreteras y los vehículos para que todo el sistema sea seguro y no solo los lugares o situaciones donde ocurrieron las últimas colisiones; y actúa de conformidad con la premisa subyacente de que el sistema de transporte debe

² ONU (2021). *Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030*. Disponible en: https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/21323-spanish-global-plan-for-road-safety-for-web.pdf?sfvrsn=65cf34c8_35&download=true

³ Ibidem, p. 6.

producir cero defunciones o traumatismos graves y que la seguridad no debe verse amenazada en aras de otros factores, como el costo o el objetivo de lograr unos tiempos de transporte más rápidos⁴.

El Estado mexicano optó por ir más allá de los esfuerzos mundiales puesto que nuestro país, no solo ha implementado un cambio de perspectiva, sino que ha propuesto un nuevo paradigma que pone como centro y prioridad a las personas y no a los vehículos.

Incluso, los instrumentos convencionales en la materia, desde 1957, se han centrado en regular el uso de vehículos:

- El Acuerdo de 1957 relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera, que establece normas que incluyen requisitos para las operaciones, la capacitación de los conductores y la fabricación de vehículos que pueden aplicarse para prevenir y mitigar el impacto de las colisiones que involucran mercancías peligrosas.
- El Acuerdo de 1958 relativo a la adopción de reglamentos técnicos armonizados de las Naciones Unidas para los vehículos de ruedas, el equipo y las piezas que pueden instalarse y/o utilizarse en dichos vehículos, y a las condiciones para el reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas sobre la base de esos reglamentos de las Naciones Unidas.
- La Convención sobre el Tráfico Rodado de 1968, y su predecesora de 1949, que facilitan el tránsito internacional por carretera y mejoran la seguridad vial mediante la adopción de normas de circulación uniformes.
- La Convención sobre la señalización vial, de 1968, que establece un conjunto de símbolos y señales de tráfico comúnmente acordadas.
- El Acuerdo de 1997 relativo a la adopción de condiciones uniformes para las inspecciones técnicas periódicas de vehículos de ruedas y al reconocimiento recíproco de dichas inspecciones.
- El Acuerdo de 1998 relativo al establecimiento de reglamentos técnicos mundiales para vehículos de ruedas, equipos y piezas que puedan instalarse y/o utilizarse en vehículos de ruedas.

Tal como se puede apreciar, el sistema de seguridad integrado que propone la ONU y los instrumentos internacionales giran en torno a los vehículos y la infraestructura vial. La innovación mexicana consiste en que estos elementos deben de ser consecuencia de pensar la movilidad centrándose en las personas y regulando una jerarquía de movilidad en el que la prioridad sean los desplazamientos peatonales.

Lo anterior implica un gran reto para el diseño y la infraestructura vial con un enfoque de seguridad humana. Para afrontarlos, es necesario que en Guanajuato también se adopte el paradigma nacional y se plasme en la legislación local.

Se propone, que las obras de infraestructura vial urbana y carretera prioricen a las personas peatonas, a los vehículos no motorizados y al transporte público. El uso del vehículo particular como prioridad de la política pública ha ocasionado un deterioro ambiental, un crecimiento urbano desordenado, una infraestructura

⁴ Ibidem, p. 9.

urbana que no es incluyente para todas las personas y por lo tanto, un sistema de movilidad que contamina y es caro.

El diseño de las vías públicas debe estar centrado en la reducción de la mortalidad, la prevención de siniestros de tránsito y en evitar lesiones graves en las personas que se desplazan. Las vías de desplazamiento, banquetas, veredas, calles, carreteras, autopistas, deben de ser el soporte material que contribuya a prevenir el error humano, el cual causa cerca del 90% de los accidentes de tránsito⁵.

En este sentido, la obra pública debe también ser impactada por el nuevo paradigma de movilidad, no solo porque ahora los presupuestos deben de estar orientados en promover los desplazamientos peatonales, la movilidad en vehículos no motorizados y en el transporte público, sino porque la infraestructura vial debe ser pensada a partir de aspectos como la calidad, las calles completas, la conectividad, un diseño universal que evite la discriminación y fomente la inclusión, que las intersecciones sean seguras, que la señalética sea legible y autoexplicable, que la prioridad sea la sostenibilidad de la movilidad y la pacificación del tránsito.

Esta evolución de la política pública debe generar también un nuevo paradigma de gobernanza vial. Esto quiere decir que se debe de fomentar la participación social para que las personas se involucren en la planeación y evaluación de los proyectos de movilidad, que se prioricen los grupos en situación de vulnerabilidad para reducir las brechas de desigualdad que también se expresan en las condiciones de movilidad y seguridad vial.

Para desplazamientos urbanos cobra relevancia el uso de la bicicleta. Durante muchos años, la adquisición y uso de vehículos de automotor ha estado ligada a un valor simbólico de estatus social y a una utilidad para la movilidad urbana e interurbana. Esta concepción ha causado el fomento del uso excesivo del vehículo automotor particular y que el diseño vial y urbano esté enfocado en su uso. Esto, de nueva cuenta, ha impactado en los costos ambientales y en el encarecimiento económico de los desplazamientos.

El uso de bicicletas es una excelente opción para disponer de un medio de transporte ecológico, barato y que, además, tiene grandes beneficios en la salud. No obstante sus beneficios, esta modalidad de desplazamiento implica exposiciones a peligros puesto que el diseño vial no está orientado en fomentar su uso y mucho menos, en políticas públicas que lo hagan seguro y asequible. Moverse en bicicleta de forma ágil y segura debe ser parte de la cultura vial en los municipios guanajuatenses, pero deben de generarse las condiciones necesarias para ello.

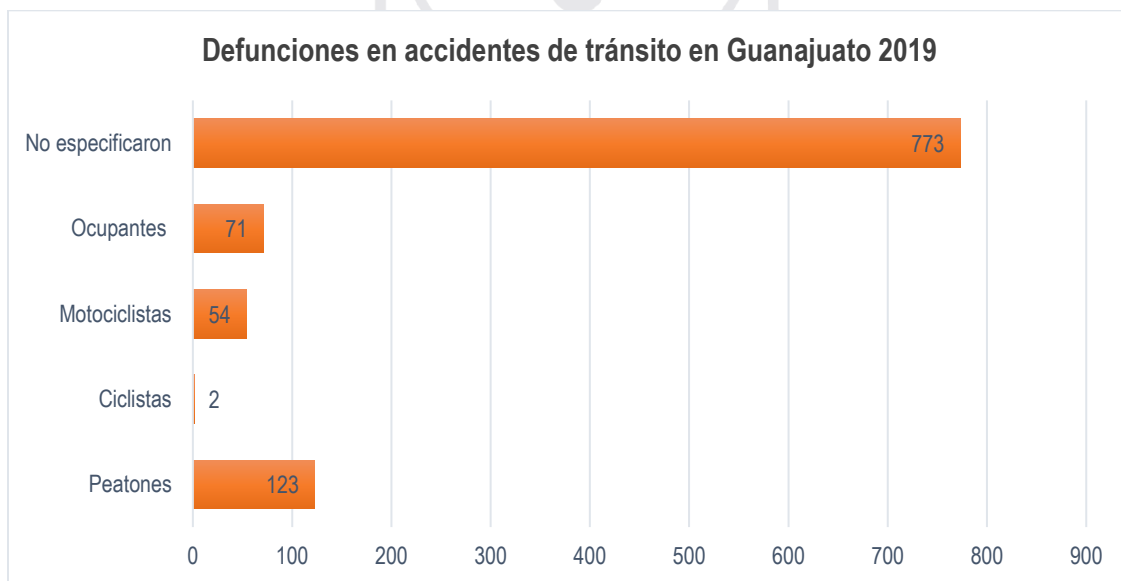
En suma, el Estado debe promover la planificación y diseño de infraestructuras viales seguras, inclusivas y sostenibles, centrándose en la protección de los usuarios más vulnerables y fomentando el uso de modos de transporte no motorizados y de transporte público.

Transporte y seguridad vial en Guanajuato. Acorde al “Informe sobre la situación de la Seguridad Vial México 2020” de la Secretaría de Salud y STCONAPRA (Secretariado Técnico del Consejo Nacional para

⁵ Instituto Mexicano del Transporte (2016). *Visión cero en seguridad vial: algunas oportunidades de implementación en México*. Publicación Técnica No. 466 Sanfandila, Qro. 2016.



la Prevención de Accidentes)⁶ para ese año a nivel nacional, Guanajuato fue la tercera entidad con mayor porcentaje de defunciones por accidentes de tránsito con un 7%, después de Estado de México (8%) y Jalisco (7.2%). El número de defunciones registradas en el año 2019 que especificaron el medio de transporte mostraron que en Guanajuato hubo: 123 defunciones de peatones, 2 de ciclistas, 54 de motociclistas, 71 de ocupantes y no se especificaron otras 773. Fueron 1,023 defunciones en accidentes de tránsito ese año.



Fuente: Elaboración propia con datos del Informe sobre la situación de la Seguridad Vial México 2020.

Se debe reconocer también que el cambio porcentual de la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito entre 2018 y 2019 de Guanajuato fue - 2.5%, por lo que hubo una disminución en la tasa. Al mismo tiempo, para el informe de 2020, el Observatorio Estatal de Lesiones en Guanajuato registró 15,170 accidentes. Los municipios de mayor ocurrencia de accidentes fueron: (1) León, (2) Irapuato, (3) Salamanca, (4) Morelón, y (5) San Miguel de Allende. Además, también se declaró que los meses de mayor ocurrencia fueron marzo, noviembre y diciembre.

De igual manera, en un estudio llevado a cabo en 2020, se registraron las características de 26,253 personas que conducían vehículos automotores en 27 municipios de 20 entidades federativas; se estudió el uso de

⁶ Secretaría de Salud y STCONAPRA. (2020). Informe sobre la situación de la Seguridad Vial México 2020. Consultado en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/741479/Informe_SV_2020_Autorizado.pdf



distractores⁷. En Guanajuato se estimó, respecto al uso de distractores al conducir, que: en Dolores Hidalgo en 30% de conductores los usan, en Irapuato el 59%, en León el 65%, en Moreleón el 47%, San Miguel de Allende 74% y Silao 40%.

A ello se añaden otros indicadores de seguridad vial de 2019 en Guanajuato que mostraron que: en ese año (1) el total de accidentes viales fueron 20,670; de los cuales 742 fueron en carreteras federales y 19,928 fueron en zonas urbanas y suburbanas; (2) el total de personas lesionadas fueron 7,111; de las cuales 506 fueron lesionadas en carreteras federales y 6,605 fueron lesionadas en zonas urbanas y suburbanas. Mostrando que en la mayoría de los casos, los accidentes ocurren dentro de las zonas urbanas y suburbanas de la entidad.

Por su parte, acorde al INEGI⁸, para el mes de abril del presente año, un total de 15,846,684 de pasajeros fueron transportados entre las 164 rutas de autobuses en la ciudad de León, sumando a las personas con boleto pagado, con descuento, con cortesía y con trasbordo. La información no se encuentra desagregada por género, edad, discapacidad u otras características que permitan observar las tendencias, uso o acceso de grupos en situación de vulnerabilidad al servicio público de transporte.

En León se ha destinado presupuesto para la extensión y mejoramiento de las ciclovías, además de que haber recibido el 4to lugar nacional en el Ranking de Ciclociudades 2019⁹. Mientras tanto los datos sobre la capacidad en otros municipios del estado son desconocidos. Es necesario un registro actualizado sobre las condiciones de las ciclovías de las zonas urbanas en toda la entidad.

Según cifras del INEGI, para el 2021 en el estado de Guanajuato, se presentaron 163 víctimas muertas por accidentes de tránsito terrestre, respecto al total nacional registrado de 4,401 víctimas en ese mismo año, el estado representa aproximadamente el 3.703% del total en México. El número total registrado de víctimas heridas en accidentes de tránsito en México es de 82,466 en 2021; en Guanajuato fueron 5,591, lo que representa el 6.77% del número de víctimas ese año.

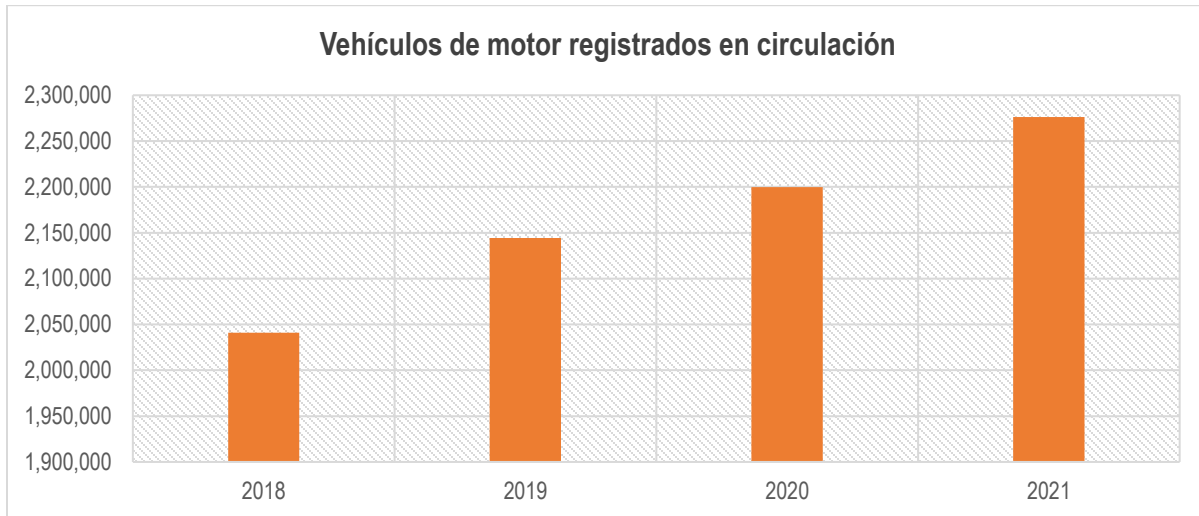
Para el año 2021, en Guanajuato se registraron 2,276,376 vehículos de motor en circulación¹⁰, cifra que ha aumentado con respecto a los tres años anteriores:

⁷ Tipos de distracciones observadas en la conducción: (1) escribe en dispositivo móvil-textear, (2) habla por teléfono, (3) consume alimentos o bebidas, (4) busca algún objeto dentro del vehículo, (5) fuma, (6) manipula algún objeto diferente a un dispositivo móvil, (7) utiliza auriculares, (8) manipula tablero del vehículo-radio, (9) se maquilla-arregla, (10) habla con otro conductor, (11) discute con acompañante, (12) otros.

⁸ INEGI (2023). Transporte Urbano de Pasajeros. Principales características del Sistema de Transporte Integrado Optibús. Consultado en: <https://www.inegi.org.mx/app/tabulados/?nc=100100100&idrt=181&opc=t>

⁹ H. Ayuntamiento de León (2020). "León tiene el 4to lugar en México en el Ranking de Ciclociudades 2019". Consultado en: <https://enterate.leon.gob.mx/leon-tiene-el-4to-lugar-en-mexico-en-el-ranking-de-ciclociudades-2019/>

¹⁰ INEGI (2021). "Vehículos de motor registrados en circulación". Consultado en: https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/consulta/general_ver4/MDXQueryDatos.asp?#Regreso&c=



Fuente: Elaboración propia con datos recabados de INEGI: "Vehículos de motor registrados en circulación".

Con el aumento de vehículos motorizados en circulación es necesario fortalecer la seguridad de todas las personas, tanto de peatones, ciclistas, personas propietarias particulares de vehículos, como quienes hagan uso de los medios de transporte públicos. Para dicho fin es necesaria la planeación, diseño, construcción, implementación, junto a constantes evaluaciones de infraestructura vial inclusiva y que ponga en primer lugar a las personas.

Propuesta

La iniciativa está conformada por una propuesta normativa que busca añadir el Capítulo V, titulado "Infraestructura para la Movilidad y la Seguridad Vial", el cual contiene siete artículos que, grosso modo, pretenden impactar en las siguientes materias:

Diseño vial seguro. Se propone añadir un artículo que establezca la obligación de que las obras de infraestructura vial urbana y carretera sean concebidas y realizadas tomando en cuenta la jerarquía de la movilidad. Esto quiere decir, que quien diseña, presupuesta, aprueba el presupuesto y realiza las obras públicas viales, debe privilegiar, en primer lugar, la movilidad de las personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas con discapacidad y movilidad limitada; en segundo lugar, la movilidad e las personas ciclistas y personas usuarios de vehículos no motorizados; luego, lo referente a las personas que son usuarias de transporte público de pasajeros; en cuarto lugar, las personas prestadoras de servicio de transporte y distribución de bienes y mercancías; y, en quinto lugar, las personas que son usuarias de vehículos motorizados particulares. Esto es congruente con priorizar a las personas en todo el diseño de la infraestructura vial.

Por otro lado, las calles también deberán planearse y diseñarse con un enfoque de sistema seguro que esté orientado a reducir los riesgos, a mitigar la posibilidad del error humano y, reconociendo que las calles deben ser de todas las personas usuarias, aplicar un enfoque interseccional. Esta propuesta permitirá que las calles y vialidades públicas deben ser los soportes materiales que reduzcan la mortalidad y gravedad de las lesiones de las personas víctimas de accidentes de tránsito.

Criterios para el diseño de infraestructura vial segura. Se propone un articulado que garantice que tanto el diseño como la operación vial de todas las calles, cumplan necesariamente con los criterios técnicos que estén previstos en los manuales, los cuales deberán ser congruentes con los principios de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Los manuales deberán de considerar la calidad de las vías de tránsito, las calles deberán de ser planeadas y rediseñadas considerando que sean calles completas, en las que deberá de haber espacios prioritarios para peatones, carriles de ciclovías y carriles exclusivos para el transporte público, cuando sea el caso.

Las condiciones mínimas que deberán cumplirse son que las aceras pavimentadas estén reservadas para los desplazamientos de personas peatones, que estén iluminadas durante la noche para hacerlas seguras, que haya pasos peatonales en las que haya intersecciones seguras entre la circulación de vehículos no motorizados y el tránsito peatonal y, que la señalética sea para el tránsito peatonal, el motorizado y el no motorizado, regulando el paso seguro de las personas peatonas.

Los espacios públicos deberán ser planeados para que haya conectividad de una red que permita que las personas puedan acceder a diversos modos de transporte de una manera fácil y eficiente. Es necesario que el diseño de las vialidades sea universal, pensando en espacios inclusivos de todas las personas.

Las intersecciones deberán ser planeadas para ser seguras, garantizando la seguridad de todas las personas usuarias de las vialidades, haciendo énfasis en las personas peatonas, con movilidad limitada y de los grupos en situación de vulnerabilidad.

Otro criterio para el diseño y planeación vial deberá ser la legibilidad y autoexplicabilidad. Esto quiere decir que los entornos viales sean generadores de un comportamiento seguro de las personas usuarios porque fueron pensadas para tal efecto; cuando una vialidad es autoexplicable es porque anticipa las situaciones de riesgo y genera conductas seguras. Las condiciones materiales de la vialidad influyen determinadamente en el comportamiento de las personas, esa es la esencia de este criterio.

La movilidad debe ser sostenible. Se debe reconocer que el transporte tiene impactos ambientales, climáticos y sociales, por lo tanto, estos impactos no deberán de comprometer los recursos de generaciones futuras.

La pacificación del tránsito debe ser un criterio que reduzca el flujo y velocidad de vehículos, para que haya lugar al transporte público y a la movilidad no motorizada; esto impactará en que haya una convivencia más sana y cordial en las vías de comunicación. Una movilidad que influya en el ahorro de tiempo, espacio y recursos económicos pacifica las relaciones humanas.



Otro criterio es el involucramiento de la sociedad en el proceso del diseño y evaluación de la infraestructura vial. El criterio de participación social permite que las obras públicas en materia de vialidad tengan como referente las necesidades de quienes utilizan habitualmente esas vías.

La permeabilidad, como criterio para el diseño vial, permite contar con la recolección e infiltración de agua pluvial para que sea reutilizada en la medida que el contexto hídrico del territorio lo requiera, lo que implica que las autoridades en materia ambiental tomen un papel preponderante en la planeación vial.

En el diseño vial se debe de priorizar a los grupos en situación de vulnerabilidad, ello implica que las calles y carreteras garanticen que la velocidad no sea excesiva y que, la circulación de vehículos motorizados no ponga en riesgo a personas peatonas ni personas usuarias de vehículos no motorizados.

La tolerancia es un criterio que contribuye a prever el error humano, pues al contar con equipamiento técnico minimiza los riesgos de accidentes.

El tratamiento de las condiciones climáticas permite que en el diseño vial se utilice un enfoque integral para promover que haya una menor dependencia de los combustibles fósiles, lo que permite mitigar el cambio climático.

Las velocidades seguras deben fungir como un criterio para que la infraestructura promueva que los vehículos motorizados y no motorizados respeten límites de velocidad que no pongan en riesgo la vida de sus conductores ni de las personas peatonas.

Las vialidades deben de ser diseñadas con el criterio de que sean saludables, esto significa que aporten a las personas soluciones basadas en la naturaleza, tales como superficies permeables para la captación de agua pluvial, que haya árboles y plantas y que el ruido y la contaminación no interfieran con la vida cotidiana de las personas.

Principios de diseño vial en calles urbanas. La presente iniciativa propone incluir también un artículo que establezca los criterios de Inclusión y Seguridad en el diseño vial de las calles urbanas. En el ámbito de la inclusión, las calles urbanas deberán ser diseñadas, construidas y operadas para que no haya exclusión por motivo de género, identidad, edad, discapacidad, movilidad limitada, limitación cognitiva, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado; y para que haya prioridad a las personas usuarias que son más vulnerables durante su tránsito por las calles urbanas. En el ámbito de la seguridad, deberá de existir diversidad de usos de suelo, combinando los residenciales y no residenciales dentro de la misma cuadra o cuadras adyacentes, el diseño de las calles deberá ser uniforme, de fácil acceso y seguras, deberán de ser planeadas, construidas y usadas bajo un paradigma de gobernanza en el que la participación social sea la piedra angular y, que las velocidades de vehículos motorizados y no motorizados en esos ambientes urbanos, sean compatibles con el servicio y las personas que convivan en las calles urbanas.

Infraestructura vial ciclo inclusiva. Las calles deben de ser espacios incluyentes y seguros para las personas usuarias de la bicicleta, por lo que la infraestructura vial deberá ser diseñada, rediseñada, operada y cuidada a través de criterios de inclusión, cuyos componentes deben ser: la seguridad, para que se reduzca

el riesgo de accidentes, se respete la preferencia del paso ciclista, se separe el tránsito ligero del pesado, se baje la velocidad y volumen de tránsito en las vialidades compartidas y se dé preferencia a zonas no aisladas y vialidades que tengan actividad e iluminación; las ciclo vías deberán de tener continuidad para que haya rutas directas en los trayectos de vías para bicicletas, la reducción de tiempos en cruces e intersecciones y se fomente que los viajes en bicicleta sean más rápidos que los que se realicen en automóvil; haya coherencia facilitando la entradas y salidas de las rutas ciclistas seguras, se garantice la existencia de señalética adecuada y suficiente y se reduzca la discontinuidad que existe en la infraestructura para la movilidad ciclista; otro componente deberá ser el confort, para que el ancho de las vías ciclistas sean efectivo, se priorice la construcción de pavimentos suaves, superficies limpias y sin peligros para las personas ciclistas; la infraestructura vial deberá ser también atractiva, es decir, que la movilidad ciclista no intervenga con el confort de las personas peatonas, se fomente la infraestructura verde, materiales sustentables y suelo permeable, haya en las adyacencias de las ciclo vías árboles y sombras, se disminuya el ruido de contaminantes atmosféricos y haya estacionamiento seguro para las bicicletas; finalmente, se propone que las ciclo vías tengan el componente de adaptabilidad, es decir, que éstas estén integradas con los servicios de transporte público, tengan un diseño flexible para poder ser ampliadas y si se incrementa el uso de la bicicleta, se satisfaga la demanda.

Manuales de diseño vial y dispositivos de control de tránsito. En el artículo se propone la integración y emisión por parte de las autoridades de estándares de diseño vial y dispositivos de control de tránsito a través de manuales, los cuales serán de carácter obligatorio en la emisión de políticas, programas, proyectos y obras relacionadas con infraestructura y operación vial. Asimismo, se hace referencia a las disposiciones mínimas de ciertos elementos viales y de tránsito que ambos manuales deberán contener.

Dictamen de factibilidad. Se propone añadir un artículo que establezca la obligación de contar con un dictamen de factibilidad por parte de las autoridades competentes para la construcción nuevas calles o rediseño de las existentes. Para ello, se estipula se realice la presentación del proyecto ejecutivo correspondiente que lo sustente.

Vías recreativas. En el artículo se establece la garantía de espacios públicos suficientes, seguros y de calidad, con énfasis en vías recreativas, que las autoridades estatales y municipales deberán garantizar.

Comparativo de adiciones propuestas

Ley de Movilidad para el Estado de Guanajuato y sus Municipios	Iniciativa Bancada Naranja
Sin correlativo	<p>Título Segundo Movilidad</p> <p>Capítulo V Infraestructura para la Movilidad y la Seguridad Vial</p>

	<p style="text-align: right;"><i>Diseño vial seguro</i></p> <p>Artículo 65 Bis. Las obras de infraestructura vial urbana y carretera deben ser diseñadas y ejecutadas de acuerdo con la jerarquía de la movilidad, los principios y criterios establecidos en la presente Ley, priorizando aquellas que atiendan a personas peatonas, vehículos no motorizados y transporte público.</p> <p>Las calles deben planearse, diseñarse y operarse mediante un enfoque de sistema seguro y reducción de riesgos, reconociendo la posibilidad del error humano, reconociendo y atendiendo de manera interseccional a las personas usuarias.</p> <p>El diseño de las vías públicas deberá enfocarse en la reducción máxima de la mortalidad y la gravedad de lesiones a las personas víctimas de siniestros de tránsito, por lo que las autoridades competentes del diseño vial tendrán como eje rector la reducción de riesgos incorporando criterios que preserven la vida, la seguridad, la salud, la integridad y la dignidad.</p>
	<p style="text-align: right;"><i>Criterios para el diseño de infraestructura vial segura</i></p> <p>Artículo 65 Ter. El diseño y la operación vial de calles nuevas, así como de vías existentes, deberá cumplir con los criterios técnicos previstos en los manuales de diseño vial y dispositivos de control del tránsito que al efecto se expidan, con los principios establecidos en esta Ley y con la garantía efectiva del derecho a la movilidad y la seguridad vial.</p> <p>Considerarán lo siguiente:</p> <p>I. Calidad. Las vías deben contar con un diseño adecuado a las necesidades de las personas, materiales de larga duración, diseño universal y acabados, así como mantenimiento adecuado para ser funcional, atractiva estéticamente y permanecer en el tiempo;</p>

II. Calles completas. Los proyectos de nuevas calles o de rediseño de las existentes considerarán el criterio de calle completa, asignando secciones adecuadas a peatones, carriles exclusivos para bicicletas y carriles exclusivos al transporte público cuando se trate de un corredor de alta demanda.

Las condiciones mínimas se ordenan de la siguiente manera:

- a) Aceras pavimentadas reservadas para el tránsito de personas peatonas;
- b) Iluminación que permita el tránsito nocturno y seguro de personas peatonas;
- c) Pasos peatonales que garanticen zonas de intersección seguras entre la circulación rodada y el tránsito peatonal; y
- d) Señales de control de tráfico peatonal, motorizado y no motorizado que regule el paso seguro de personas peatonas;

III. Conectividad. Los espacios públicos deben formar parte de una red que permita a las personas usuarias conectar sus orígenes y destinos, entre modos de transporte, de manera eficiente y fácil. También deben permitir el desplazamiento libre de personas peatonas, personas usuarias de movilidad activa o no motorizada y otros prioritarios, incluidos vehículos de emergencia;

IV. Diseño universal. La construcción de infraestructura vial deberá considerar espacios de calidad, accesibles y seguros que permitan la inclusión de todas las personas sin discriminación alguna, con especial énfasis en la jerarquía de la movilidad y el uso equitativo del espacio público.

Se procurará evitar la construcción de pasos elevados o subterráneos cuando haya la posibilidad de adecuar el diseño para hacer el cruce peatonal, así como el destinado a movilidad no motorizada y de tracción humana, y las demás necesarias para garantizar una movilidad incluyente;

V. Inclusión. La construcción de infraestructura vial segura deberá proteger la multiplicidad de las

personas usuarias de la vía pública, con especial énfasis en la jerarquía establecida en esta Ley;

VI. Intersecciones seguras: Las intersecciones deberán estar diseñadas para garantizar la seguridad de todas las personas usuarias de las vialidades, especialmente a las y los peatones y personas con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;

VII. Legibilidad y autoexplicabilidad. Entornos viales que provoquen un comportamiento seguro de las personas usuarias simplemente por su diseño y su facilidad de entendimiento y uso. El diseño y la configuración de una calle o carretera autoexplicable cumple las expectativas de las personas usuarias, anticipa adecuadamente las situaciones y genera conductas seguras.

Las vías autoexplicables integran sus elementos de manera coherente y entendible como señales, marcas, dispositivos, geometría, superficies, iluminación y gestión de la velocidad, para evitar siniestros de tránsito y generar accesibilidad para las personas con discapacidad;

VIII. Movilidad sostenible. Transporte cuyos impactos sociales, ambientales y climáticos permitan asegurar las necesidades de transporte de las generaciones actuales sin comprometer la capacidad en los recursos para satisfacer las del futuro y mejorar la calidad ambiental;

IX. Pacificación del tránsito. Los diseños en infraestructura vial, sentidos y operación vial, deberán priorizar la reducción de flujos y velocidades vehiculares, para dar lugar al transporte público y a la movilidad activa y no motorizada y de tracción humana, a fin de lograr una sana convivencia en las vías.

El diseño geométrico, de secciones de carriles, pavimentos y señales deberá considerar una velocidad máxima de diseño de 30 kilómetros por hora para calles secundarias y terciarias, para lo cual se podrán ampliar las banquetas, reducir secciones



de carriles, utilizar mobiliario, pavimentos especiales, desviar el eje de la trayectoria e instalar dispositivos de reducción de velocidad;

X. Participación social. En el proceso de diseño y evaluación de la infraestructura vial, se procurarán esquemas de participación social de las personas usuarias de la vía;


XI. Permeabilidad. La infraestructura debe contar con un diseño que permita la recolección e infiltración de agua pluvial y su reutilización en la medida que el suelo y el contexto hídrico del territorio lo requiera y con las autorizaciones ambientales y de descarga de la autoridad competente;

XII. Priorizar a los grupos en situación de vulnerabilidad. El diseño de la red vial debe garantizar que los factores como la velocidad, la circulación cercana a vehículos motorizados y la ausencia de infraestructura de calidad, no pongan en riesgo a personas peatonas ni a las personas usuarias de la vía pública que empleen vehículos no motorizados y de tracción humana;

XIII. Tolerancia. Las vías y sus costados deben prever la posible ocurrencia de errores de las personas usuarias, y con su diseño y equipamiento técnico procurarán minimizar las consecuencias de siniestros de tránsito;

XIV. Tratamiento de condiciones climáticas. El proyecto debe incorporar un diseño con un enfoque integral que promueva y permita una menor dependencia de los combustibles fósiles, así como hacer frente a la agenda de adaptación y mitigación al cambio climático;

XV. Velocidades seguras. Las vías deben contar, por diseño, con las características, señales y elementos necesarios para que sus velocidades de operación sean compatibles con el diseño y las personas usuarias de la vía que en ella convivan; y

	<p>XVI. Vías saludables. Los proyectos de vialidad deben contemplar la inclusión de componentes que aporten a la salud de las personas con soluciones basadas en la naturaleza, que pueden ser superficies infiltrantes, masa vegetal y barreras que regulen el ruido y la contaminación.</p>
	<p>Principios de diseño vial en calles urbanas</p> <p>Artículo 65 Quáter. En el diseño, construcción y operación de las calles, tanto en sus elementos inherentes como en los incorporados, se deberá garantizar en todo momento el derecho a la movilidad de todas las personas, bajo los siguientes criterios:</p> <p>I. Inclusión</p> <p>a) Diseño universal en geometrías, materiales y señalamientos: El proyecto debe garantizar que las circulaciones, materiales, geometrías, señalamientos y elementos complementarios sean diseñados para uso de todas las personas, sin exclusión por motivo de género, identidad, edad, discapacidad, movilidad limitada, limitación cognitiva, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado.</p> <p>b) Prioridad a personas usuarias vulnerables de la vía: El proyecto debe garantizar que los factores como la velocidad, circulación cercana a vehículos motorizados y ausencia de infraestructura de calidad, no pongan en riesgo a personas peatonas y ciclistas, en particular a la niñez, personas adultas mayores, con discapacidad o con movilidad limitada.</p> <p>II. Seguridad</p> <p>a) Diversidad de usos de suelo: Promover a través de reglamentos y normativas una equilibrada combinación entre usos residenciales y no residenciales dentro de la misma cuadra o cuadradas adyacentes.</p>

	<p>b) La uniformidad y el orden en el diseño deben permitir que la calle sea entendida con facilidad, más seguras y fáciles de usar por todas las personas usuarias, incluidas peatones, ciclistas y conductores, sin que les requiera grandes esfuerzos.</p> <p>c) Participación social: Desde la etapa de diagnóstico y diseño conceptual hasta los detalles arquitectónicos y la implementación, se debe incorporar a residentes y personas usuarias de la calle, a fin de que se garantice que sus preocupaciones, visión y requerimientos se incorporen adecuadamente al proyecto, para maximizar su nivel de apropiación.</p> <p>d) Velocidades seguras: Las vías desde su diseño deben contar con las características necesarias para que sus velocidades de operación sean compatibles con el servicio y las personas usuarias que en ella convivan.</p>
	<p><i>Infraestructura vial ciclo inclusiva</i></p> <p>Artículo 65 Quinquies. Las calles deben ser incluyentes y seguras para los ciclistas, por lo que las autoridades competentes deberán cumplir en sus proyectos de diseño, rediseño, operación y mantenimiento con los siguientes criterios de ciclo inclusión y sus componentes:</p> <p>I. Seguridad</p> <ul style="list-style-type: none">a) Reducir el riesgo de colisiones graves con otros vehículos u objetos fijos;b) Respetar la preferencia de paso del ciclista;c) Separar el tránsito pesado o rápido;d) Bajar velocidad y volumen de tránsito en vialidades compartidas;e) Preferir zonas no aisladas y vialidades con actividad e iluminación. <p>II. Continuidad</p>



- a) Seguir la ruta más directa en las trayectorias;
- b) Reducir tiempos en cruces e intersecciones, y
- c) Fomentar viajes en bicicleta puerta-a-puerta más rápidos que en automóvil.

III. Coherencia

- a) Facilitar entradas y salidas de la ruta con seguridad;
- b) Garantizar la existencia de orientación y señalamientos adecuados y suficientes;
- c) Reducir discontinuidades en cada intervención avanzando hacia la cobertura total de infraestructura para la movilidad ciclista.


IV. Confort

- a) Garantizar un ancho de vía efectivo, sea exclusivo o compartido debe ser suficiente;
- b) Priorizar la construcción de pavimentos suaves y continuos, superficies limpias de materiales y sin registros o rejillas riesgosas;
- c) Proyectar pendientes lo menos pronunciadas posible, y
- d) Evitar los cruces a desnivel innecesarios.

V. Atractivo

- a) Evitar que la movilidad ciclista reduzca el nivel de confort de las personas peatonas;
- b) Fomentar el uso de infraestructura verde, materiales sustentables y suelo permeable;
- c) Incluir en los proyectos árboles y sombras;
- d) Procurar bajos niveles de ruido y concentración de contaminantes atmosféricos, y
- e) Garantizar el acceso a estacionamiento seguro para bicicletas.

VI. Adaptabilidad

	<ul style="list-style-type: none"> a) Integrar la movilidad ciclista con los servicios de transporte público; b) Flexibilizar el diseño y factibilidad de ampliación, y c) Proyectar la satisfacción de la demanda futura.
	<p style="text-align: center;">Manuales de diseño vial y dispositivos de control del tránsito</p> <p>Artículo 65 Sexies. Las autoridades, en sus ámbitos de competencias, deberán emitir los siguientes instrumentos para establecer los estándares de diseño vial y dispositivos de control del tránsito, que serán obligatorios en las políticas, programas, proyectos y obras relativas a la infraestructura y operación vial del estado y los municipios considerando los manuales y normas oficiales mexicanas expedidas para tal efecto:</p> <p>I. Manual de Diseño Vial, que deberá contener al menos las disposiciones relativas a los siguientes elementos:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Criterios de diseño conceptual por cada tipo de vía; b) Diseño geométrico de infraestructura peatonal, ciclista y vehicular; c) Materiales y pavimentos; d) Mobiliario; e) Infraestructura urbana; y f) Vegetación urbana <p>II. Manual sobre Dispositivos de Control del Tránsito, que deberá contener al menos las disposiciones relativas a los siguientes elementos:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Señales horizontales; b) Rayas y marcas en pavimento; c) Semáforos; d) Dispositivos de apoyo para personas con discapacidad; e) Reductores de velocidad y guías viales; y f) Dispositivos para protección de obras <p>Los municipios harán las adecuaciones correspondientes a estos manuales de acuerdo con</p>

	sus contextos y normativa aplicable en materia urbana, siempre y cuando no contravengan estas disposiciones.
	<p style="text-align: right;"><i>Dictamen de factibilidad</i></p> <p>Artículo 65 Septies. Toda construcción de una nueva calle o rediseño de una existente deberá contar con un dictamen de factibilidad por parte de la autoridad competente que determine el cumplimiento de los objetivos y principios de esta Ley. Para tal efecto deberá presentarse el proyecto ejecutivo que lo sustente.</p>
	<p style="text-align: right;"><i>Vías recreativas</i></p> <p>Artículo 65 Octies. Las autoridades estatales y municipales competentes deberán garantizar espacios públicos suficientes, seguros y de calidad como vías recreativas, en donde se priorice la actividad física de las personas.</p>

De acuerdo con el artículo 209 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato, manifestamos que la presente iniciativa con proyecto de decreto contiene los siguientes impactos:

Impactos

- I. **Impacto jurídico:** se adicionan los artículos 65 Bis, 65 Ter, 65 Quáter, 65 Quinquies, 65 Sexies, 65 Septies y 65 Octies para integrar un Capítulo V en el Título Segundo de la Ley de Movilidad para el Estado de Guanajuato y sus Municipios, en materia de infraestructura para la movilidad y la seguridad vial.
- II. **Impacto administrativo:** la presente iniciativa no tiene impacto administrativo pues no crea o modifica estructuras administrativas.
- III. **Impacto presupuestario:** la presente iniciativa no genera ningún impacto presupuestario directo, aunque los sujetos obligados de la ley y los operadores de la norma deberán de generar proyectos de intervención urbana adecuados a la nueva normativa.
- IV. **Impacto social:** contribuir a la seguridad vial considerando la interseccionalidad de derechos de todas las personas a través del diseño vial inclusivo. Todas las personas somos peatonas pero no todas las personas somos usuarias de los diversos medios de transporte motorizados

o no motorizados, en este sentido, la presente iniciativa tiene un impacto generalizado que beneficiará a todas las personas basándose en la jerarquía de movilidad y, como consecuencia secundaria, se fomentará el cuidado ambiental.

Alineación con los objetivos de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible

El mundo cada vez está más urbanizado. Desde 2007, más de la mitad de la población mundial ha estado viviendo en ciudades, y se espera que dicha cantidad aumente hasta el 60 % para 2030.

Las ciudades y las áreas metropolitanas son centros neurálgicos del crecimiento económico, ya que contribuyen al 60 % aproximadamente del PIB mundial. Sin embargo, también representan alrededor del 70 % de las emisiones de carbono mundiales y más del 60 % del uso de recursos.

La rápida urbanización está dando como resultado un número creciente de habitantes en barrios pobres, infraestructuras y servicios inadecuados y sobrecargados, lo cual está empeorando la contaminación del aire y el crecimiento urbano incontrolado.

Objetivo 11: Ciudades y comunidades sostenibles.

Específicamente en las siguientes metas:

- 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.
- 11.3** De aquí a 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países.
- 11.6** De aquí a 2030, reducir el impacto ambiental negativo *per capita* de las ciudades, incluso prestando especial atención a la calidad del aire y la gestión de los desechos municipales y de otro tipo.
- 11.7** De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad.
- 11.a** Apoyar los vínculos económicos, sociales y ambientales positivos entre las zonas urbanas, periurbanas y rurales fortaleciendo la planificación del desarrollo nacional y regional.
- 11.c** Proporcionar apoyo a los países menos adelantados, incluso mediante asistencia financiera y técnica, para que puedan construir edificios sostenibles y resilientes utilizando materiales locales.



En virtud de lo anteriormente expuesto se somete a consideración de esta Honorable Asamblea, esta propuesta legislativa de

Decreto

Único.- Se adicionan los artículos 65 Bis, 65 Ter, 65 Quáter, 65 Quinquies, 65 Sexies, 65 Septies y 65 Octies para integrar un Capítulo V en el Título Segundo de la Ley de Movilidad para el Estado de Guanajuato y sus Municipios, en materia de infraestructura para la movilidad y la seguridad vial., para quedar como sigue:

Título Segundo Movilidad

Capítulo V Infraestructura para la Movilidad y la Seguridad Vial

Diseño vial seguro

Artículo 65 Bis. Las obras de infraestructura vial urbana y carretera deben ser diseñadas y ejecutadas de acuerdo con la jerarquía de la movilidad, los principios y criterios establecidos en la presente Ley, priorizando aquellas que atiendan a personas peatonas, vehículos no motorizados y transporte público.

Las calles deben planearse, diseñarse y operarse mediante un enfoque de sistema seguro y reducción de riesgos, reconociendo la posibilidad del error humano, reconociendo y atendiendo de manera interseccional a las personas usuarias.

El diseño de las vías públicas deberá enfocarse en la reducción máxima de la mortalidad y la gravedad de lesiones a las personas víctimas de siniestros de tránsito, por lo que las autoridades competentes del diseño vial tendrán como eje rector la reducción de riesgos incorporando criterios que preserven la vida, la seguridad, la salud, la integridad y la dignidad.

Criterios para el diseño de infraestructura vial segura

Artículo 65 Ter. El diseño y la operación vial de calles nuevas, así como de vías existentes, deberá cumplir con los criterios técnicos previstos en los manuales de diseño vial y dispositivos de control del tránsito que al efecto se expidan, con los principios establecidos en esta Ley y con la garantía efectiva del derecho a la movilidad y la seguridad vial.

Considerarán lo siguiente:

I. Calidad. Las vías deben contar con un diseño adecuado a las necesidades de las personas, materiales de larga duración, diseño universal y acabados, así como mantenimiento adecuado para ser funcional, atractiva estéticamente y permanecer en el tiempo;

II. Calles completas. Los proyectos de nuevas calles o de rediseño de las existentes considerarán el criterio de calle completa, asignando secciones adecuadas a peatones, carriles exclusivos para bicicletas y carriles exclusivos al transporte público cuando se trate de un corredor de alta demanda.

Las condiciones mínimas se ordenan de la siguiente manera:

- a) Aceras pavimentadas reservadas para el tránsito de personas peatonas;
- b) Iluminación que permita el tránsito nocturno y seguro de personas peatonas;
- c) Pasos peatonales que garanticen zonas de intersección seguras entre la circulación rodada y el tránsito peatonal; y
- d) Señales de control de tráfico peatonal, motorizado y no motorizado que regule el paso seguro de personas peatonas;

III. Conectividad. Los espacios públicos deben formar parte de una red que permita a las personas usuarias conectar sus orígenes y destinos, entre modos de transporte, de manera eficiente y fácil. También deben permitir el desplazamiento libre de personas peatonas, personas usuarias de movilidad activa o no motorizada y otros prioritarios, incluidos vehículos de emergencia;

IV. Diseño universal. La construcción de infraestructura vial deberá considerar espacios de calidad, accesibles y seguros que permitan la inclusión de todas las personas sin discriminación alguna, con especial énfasis en la jerarquía de la movilidad y el uso equitativo del espacio público.

Se procurará evitar la construcción de pasos elevados o subterráneos cuando haya la posibilidad de adecuar el diseño para hacer el cruce peatonal, así como el destinado a movilidad no motorizada y de tracción humana, y las demás necesarias para garantizar una movilidad incluyente;

V. Inclusión. La construcción de infraestructura vial segura deberá proteger la multiplicidad de las personas usuarias de la vía pública, con especial énfasis en la jerarquía establecida en esta Ley;

VI. Intersecciones seguras: Las intersecciones deberán estar diseñadas para garantizar la seguridad de todas las personas usuarias de las vialidades, especialmente a las y los peatones y personas con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;



VII. Legibilidad y autoexplicabilidad. Entornos viales que provoquen un comportamiento seguro de las personas usuarias simplemente por su diseño y su facilidad de entendimiento y uso. El diseño y la configuración de una calle o carretera autoexplicable cumple las expectativas de las personas usuarias, anticipa adecuadamente las situaciones y genera conductas seguras.

Las vías autoexplicables integran sus elementos de manera coherente y entendible como señales, marcas, dispositivos, geometría, superficies, iluminación y gestión de la velocidad, para evitar siniestros de tránsito y generar accesibilidad para las personas con discapacidad;

VIII. Movilidad sostenible. Transporte cuyos impactos sociales, ambientales y climáticos permitan asegurar las necesidades de transporte de las generaciones actuales sin comprometer la capacidad en los recursos para satisfacer las del futuro y mejorar la calidad ambiental;

IX. Pacificación del tránsito. Los diseños en infraestructura vial, sentidos y operación vial, deberán priorizar la reducción de flujos y velocidades vehiculares, para dar lugar al transporte público y a la movilidad activa y no motorizada y de tracción humana, a fin de lograr una sana convivencia en las vías.

El diseño geométrico, de secciones de carriles, pavimentos y señales deberá considerar una velocidad máxima de diseño de 30 kilómetros por hora para calles secundarias y terciarias, para lo cual se podrán ampliar las banquetas, reducir secciones de carriles, utilizar mobiliario, pavimentos especiales, desviar el eje de la trayectoria e instalar dispositivos de reducción de velocidad;

X. Participación social. En el proceso de diseño y evaluación de la infraestructura vial, se procurarán esquemas de participación social de las personas usuarias de la vía;

XI. Permeabilidad. La infraestructura debe contar con un diseño que permita la recolección e infiltración de agua pluvial y su reutilización en la medida que el suelo y el contexto hídrico del territorio lo requiera y con las autorizaciones ambientales y de descarga de la autoridad competente;

XII. Priorizar a los grupos en situación de vulnerabilidad. El diseño de la red vial debe garantizar que los factores como la velocidad, la circulación cercana a vehículos motorizados y la ausencia de infraestructura de calidad, no pongan en riesgo a personas peatonas ni a las personas usuarias de la vía pública que empleen vehículos no motorizados y de tracción humana;

XIII. Tolerancia. Las vías y sus costados deben prever la posible ocurrencia de errores de las personas usuarias, y con su diseño y equipamiento técnico procurarán minimizar las consecuencias de siniestros de tránsito;

XIV. Tratamiento de condiciones climáticas. El proyecto debe incorporar un diseño con un enfoque integral que promueva y permita una menor dependencia de los combustibles fósiles, así como hacer frente a la agenda de adaptación y mitigación al cambio climático;

XV. Velocidades seguras. Las vías deben contar, por diseño, con las características, señales y elementos necesarios para que sus velocidades de operación sean compatibles con el diseño y las personas usuarias de la vía que en ella convivan; y

XVI. Vías saludables. Los proyectos de vialidad deben contemplar la inclusión de componentes que aporten a la salud de las personas con soluciones basadas en la naturaleza, que pueden ser superficies infiltrantes, masa vegetal y barreras que regulen el ruido y la contaminación.

Principios de diseño vial en calles urbanas

Artículo 65 Quáter. En el diseño, construcción y operación de las calles, tanto en sus elementos inherentes como en los incorporados, se deberá garantizar en todo momento el derecho a la movilidad de todas las personas, bajo los siguientes criterios:

I. Inclusión

- a) Diseño universal en geometrías, materiales y señalamientos: El proyecto debe garantizar que las circulaciones, materiales, geometrías, señalamientos y elementos complementarios sean diseñados para uso de todas las personas, sin exclusión por motivo de género, identidad, edad, discapacidad, movilidad limitada, limitación cognitiva, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado.
- b) Prioridad a personas usuarias vulnerables de la vía: El proyecto debe garantizar que los factores como la velocidad, circulación cercana a vehículos motorizados y ausencia de infraestructura de calidad, no pongan en riesgo a personas peatonas y ciclistas, en particular a la niñez, personas adultas mayores, con discapacidad o con movilidad limitada.

II. Seguridad

- a) Diversidad de usos de suelo: Promover a través de reglamentos y normativas una equilibrada combinación entre usos residenciales y no residenciales dentro de la misma cuadra o cuadras adyacentes.
- b) La uniformidad y el orden en el diseño deben permitir que la calle sea entendida con facilidad, más seguras y fáciles de usar por todas las personas usuarias, incluidas peatones, ciclistas y conductores, sin que les requiera grandes esfuerzos.



- c) Participación social: Desde la etapa de diagnóstico y diseño conceptual hasta los detalles arquitectónicos y la implementación, se debe incorporar a residentes y personas usuarias de la calle, a fin de que se garantice que sus preocupaciones, visión y requerimientos se incorporen adecuadamente al proyecto, para maximizar su nivel de apropiación.
- d) Velocidades seguras: Las vías desde su diseño deben contar con las características necesarias para que sus velocidades de operación sean compatibles con el servicio y las personas usuarias que en ella convivan.

Infraestructura vial ciclo inclusiva

Artículo 65 Quinquies. Las calles deben ser incluyentes y seguras para los ciclistas, por lo que las autoridades competentes deberán cumplir en sus proyectos de diseño, rediseño, operación y mantenimiento con los siguientes criterios de ciclo inclusión y sus componentes:

I. Seguridad

- a) Reducir el riesgo de colisiones graves con otros vehículos u objetos fijos;
- b) Respetar la preferencia de paso del ciclista;
- c) Separar el tránsito pesado o rápido;
- d) Bajar velocidad y volumen de tránsito en vialidades compartidas;
- e) Preferir zonas no aisladas y vialidades con actividad e iluminación.

II. Continuidad

- a) Seguir la ruta más directa en las trayectorias;
- b) Reducir tiempos en cruces e intersecciones, y
- c) Fomentar viajes en bicicleta puerta-a-puerta más rápidos que en automóvil.

III. Coherencia

- a) Facilitar entradas y salidas de la ruta con seguridad;
- b) Garantizar la existencia de orientación y señalamientos adecuados y suficientes;
- c) Reducir discontinuidades en cada intervención avanzando hacia la cobertura total de infraestructura para la movilidad ciclista.

IV. Confort

- a) Garantizar un ancho de vía efectivo, sea exclusivo o compartido debe ser suficiente;
- b) Priorizar la construcción de pavimentos suaves y continuos, superficies limpias de materiales y sin registros o rejillas riesgosas;
- c) Proyectar pendientes lo menos pronunciadas posible, y



- d) Evitar los cruces a desnivel innecesarios.

V. Atractivo

- a) Evitar que la movilidad ciclista reduzca el nivel de confort de las personas peatonas;
- b) Fomentar el uso de infraestructura verde, materiales sustentables y suelo permeable;
- c) Incluir en los proyectos árboles y sombras;
- d) Procurar bajos niveles de ruido y concentración de contaminantes atmosféricos, y
- e) Garantizar el acceso a estacionamiento seguro para bicicletas.

VI. Adaptabilidad

- a) Integrar la movilidad ciclista con los servicios de transporte público;
- b) Flexibilizar el diseño y factibilidad de ampliación, y
- c) Proyectar la satisfacción de la demanda futura.

Manuales de diseño vial y dispositivos de control del tránsito

Artículo 65 Sexies. Las autoridades, en sus ámbitos de competencias, deberán emitir los siguientes instrumentos para establecer los estándares de diseño vial y dispositivos de control del tránsito, que serán obligatorios en las políticas, programas, proyectos y obras relativas a la infraestructura y operación vial del estado y los municipios considerando los manuales y normas oficiales mexicanas expedidas para tal efecto:

I. Manual de Diseño Vial, que deberá contener al menos las disposiciones relativas a los siguientes elementos:

- a) Criterios de diseño conceptual por cada tipo de vía;
- b) Diseño geométrico de infraestructura peatonal, ciclista y vehicular;
- c) Materiales y pavimentos;
- d) Mobiliario;
- e) Infraestructura urbana; y
- f) Vegetación urbana

II. Manual sobre Dispositivos de Control del Tránsito, que deberá contener al menos las disposiciones relativas a los siguientes elementos:

- a) Señales horizontales;
- b) Rayas y marcas en pavimento;
- c) Semáforos;
- d) Dispositivos de apoyo para personas con discapacidad;
- e) Reductores de velocidad y guías viales; y



f) Dispositivos para protección de obras

Los municipios harán las adecuaciones correspondientes a estos manuales de acuerdo con sus contextos y normativa aplicable en materia urbana, siempre y cuando no contravengan estas disposiciones.

Dictamen de factibilidad

Artículo 65 Septies. Toda construcción de una nueva calle o rediseño de una existente deberá contar con un dictamen de factibilidad por parte de la autoridad competente que determine el cumplimiento de los objetivos y principios de esta Ley. Para tal efecto deberá presentarse el proyecto ejecutivo que lo sustente.

Vías recreativas

Artículo 65 Octies. Las autoridades estatales y municipales competentes deberán garantizar espacios públicos suficientes, seguros y de calidad como vías recreativas, en donde se priorice la actividad física de las personas.

Transitorios

Artículo Primero. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente al de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guanajuato.

Artículo Segundo. El poder Ejecutivo y los Municipios contarán con 180 días a partir de la publicación del presente decreto para hacer las adecuaciones reglamentarias correspondientes.

Congreso del Estado de Guanajuato, 29 de junio de 2023.


Dessire Ángel Rocha
Diputada

AUTORIDAD CERTIFICADORA



e.congresogto.gob.mx

Información Notificación Electrónica

Folio:	37082
Asunto:	Iniciativa en materia de infraestructura para la movilidad y la seguridad vial.
Descripción:	INICIATIVA con proyecto de Decreto que adiciona los artículos 65 Bis, 65 Ter, 65 Quáter, 65 Quinquies, 65 Sexies, 65 Septies y 65 Octies para integrar un Capítulo V en el Título Segundo de la Ley de Movilidad para el Estado de Guanajuato y sus Municipios, en materia de infraestructura para la movilidad y la seguridad vial.
Destinatarios:	SECRETARIA GENERAL - Buzón Secretaría General, Congreso del Estado de Guanajuato JORGE OCTAVIO SOPEÑA QUIROZ - Director General Parlamentario, Congreso del estado de Guanajuato
Archivo Firmado:	File_1833_20230628075200226_0.pdf
Autoridad Certificadora:	AUTORIDAD CERTIFICADORA DEL PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE GUANAJUATO

Evidencia Criptográfica Hoja de Firmantes

FIRMA

Nombre Firmante:	DESSIRE ANGEL ROCHA	Validez:	Vigente
No. Serie:	50.4c.45.47.30.31.00.00.00.05.3b	Revocación:	No Revocado
Fecha (UTC/CDMX):	28/06/2023 01:52:20 p. m. - 28/06/2023 07:52:20 a. m.	Estatus:	Válida
Algoritmo:	RSA - SHA256		
Cadena de Firma:	6d-08-22-6a-fd-04-a4-1e-8e-a9-a2-f6-f0-5d-38-75-cc-2e-12-38-13-6b-32-2b-c4-41-b2-49-f3-53-26-72-b9-fd-a7-09-bd-b3-5f-88-24-22-4d-49-55-80-7e-dc-66-91-bb-ea-e7-cb-d6-4a-41-cd-c2-1d-7a-93-17-ad-d0-b5-e8-b2-41-59-df-6b-3c-72-8d-39-87-94-05-f9-65-91-bb-ae-b4-e0-6b-ef-04-cd-d7-0b-6d-6a-02-89-1a-6d-7f-f8-2b-45-04-2e-34-a9-e1-8b-66-30-fd-a7-79-ea-4e-bf-3d-cb-f2-fe-fb-4d-1c-76-46-22-c7-7f-4e-97-42-48-60-69-cf-28-c3-5d-7f-b1-b8-b4-ad-9d-23-b2-cd-53-d1-56-f5-db-2a-12-23-17-38-1c-93-0f-56-d8-9b-10-cd-a9-8e-b5-c1-80-9d-87-3c-5f-75-24-8c-8e-71-d7-be-d4-a1-1d-83-6a-40-b0-fe-ae-af-4b-7e-d7-b1-67-d5-81-e1-32-22-a5-b9-bd-75-fd-45-6e-cc-d4-7c-a1-a1-de-96-3a-38-57-57-9a-f2-c2-c5-ef-54-39-36-2f-e3-81-a5-17-b2-38-c1-26-d9-45-9d-1d-22-18-dd-72-9d-46-4a-2f-ec-03-ae-cf-54-16-c9		

OCSP

Fecha (UTC/CDMX):	28/06/2023 01:54:32 p. m. - 28/06/2023 07:54:32 a. m.
Nombre Respondedor:	Servicio OCSP de la AC del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato
Emisor Respondedor:	AUTORIDAD CERTIFICADORA DEL PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE GUANAJUATO
Número de Serie:	50.4c.45.47.30.31.30.35

TSP

Fecha (UTC/CDMX):	28/06/2023 01:55:02 p. m. - 28/06/2023 07:55:02 a. m.
Nombre Emisor de Respuesta TSP:	Advantage Security PSC Estampado de Tiempo 1
Emisor Certificado TSP:	Autoridad Certificadora Raiz Segunda de Secretaría de Economía
Identificador de Respuesta TSP:	638235357021441952
Datos Estampillados:	Kd+ss8ZONyJSFYePh8Ud0FOv3dA=

CONSTANCIA NOM 151

Índice:	304165834
Fecha (UTC/CDMX):	28/06/2023 01:53:39 p. m. - 28/06/2023 07:53:39 a. m.
Nombre del Emisor:	Advantage Security PSC NOM151
Número de Serie:	2c

• Firma Electrónica Certificada •
Autoridad Certificadora del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato

FIRMA

Nombre Firmante:	OLIVIA ESPINOSA VALTIERRA	Validez:	Vigente
No. Serie:	50.4c.45.47.30.31.00.00.00.06.86	Revocación:	No Revocado
Fecha (UTC/CDMX):	28/06/2023 02:00:22 p. m. - 28/06/2023 08:00:22 a. m.	Estatus:	Válida
Algoritmo:	RSA - SHA256		
Cadena de Firma:	95-ca-56-58-f9-04-e0-ad-0d-a1-52-2d-38-8b-88-2d-e5-56-86-47-3a-f5-83-a0-05-98-7c-24-6f-6a-13-86-36-1e-ef-5c-21-b1-da-e7-ab-30-82-8a-62-39-6d-7d-f5-e6-ea-55-b9-4a-6e-60-13-8f-57-b9-47-eb-1e-c7-d2-0a-c9-7d-5e-d4-2b-38-1a-e4-e8-58-ff-f5-5b-07-e3-96-8d-54-47-5e-9e-73-e7-cc-4a-b5-0d-1d-08-e1-34-8f-de-be-96-cb-ef-5a-f4-2a-95-d2-c8-bb-82-0b-70-10-aa-35-45-4d-77-1d-2e-e7-aa-bd-53-29-b0-41-40-b8-ef-1f-a7-61-38-84-c6-59-b0-99-d6-77-ec-b6-4e-d0-98-50-cc-15-c0-0a-01-2e-18-43-89-b7-85-33-2f-f5-aa-90-8d-52-02-a0-69-dd-2c-23-82-af-8d-6d-e1-69-67-42-67-b6-b5-4a-22-23-2b-49-32-d7-01-fa-b7-fc-79-3c-6f-b1-5f-4b-fa-39-e1-67-a2-59-b5-d8-5f-36-df-a0-49-02-c2-1e-04-93-43-9a-66-26-02-c3-30-79-fa-30-75-e8-65-f8-84-f0-eb-0f-41-ef-cb-74-99-7d-9f-47-88-f4-77-89-57-23-21-89-43-4b-cc-95		

OCSP

Fecha	28/06/2023 02:02:34 p. m. -
--------------	-----------------------------

TSP

Fecha	28/06/2023 02:03:04 p. m. -
--------------	-----------------------------

CONSTANCIA NOM 151

Índice:	304165905
----------------	-----------

(UTC/CDMX):	28/06/2023 08:02:34 a. m.	(UTC/CDMX):	28/06/2023 08:03:04 a. m.	Fecha (UTC/CDMX):	28/06/2023 02:01:41 p. m. - 28/06/2023 08:01:41 a. m.
Nombre Respondedor:	Servicio OCSP de la AC del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato	Nombre Emisor de Respuesta TSP:	Advantage Security PSC Estampado de Tiempo 1	Nombre del Emisor:	Advantage Security PSC NOM151
Emisor Respondedor:	AUTORIDAD CERTIFICADORA DEL PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE GUANAJUATO	Emisor Certificado TSP:	Autoridad Certificadora Raiz Segunda de Secretaria de Economia	Número de Serie:	2c
Número de Serie:	50.4c.45.47.30.31.30.35	Identificador de Respuesta TSP:	638235361840663160		
		Datos Estampillados:	nQ4VI5nHVSzg5focBcoPCCJ6+EM=		

• Firma Electrónica Certificada •
Autoridad Certificadora del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato



**CONGRESO
GUANAJUATO**
LXV LEGISLATURA



**Dessire
Ángel Rocha**

DIPUTADA LOCAL
REPRESENTACIÓN PARLAMENTARIA DE MC

Diputada Katya Cristina Soto Escamilla
Presidenta de la Comisión Permanente
LXV Legislatura
Segundo Receso del Segundo Año de Ejercicio

Diputada Dessire Ángel Rocha, Representante Ciudadana de la LXV Legislatura del Congreso del Estado Libre y Soberano de Guanajuato, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 56 fracción II de la Constitución Política para el Estado de Guanajuato, y el 167 fracción II, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato, me permito poner a la consideración de esta Soberanía la siguiente **INICIATIVA** con proyecto de Decreto que **reforma los artículos 122, 145, 146, 147, 148, 149, 160, 163, 165, 184, 188, 207, 214, 228, 232 y crea un Capítulo I-A “Disposiciones sobre el Servicio Público de Transporte”** adicionando los artículos que van del 138 Bis al 138 Octiesdecies dentro del Título Séptimo “Servicios Público y Especial de Transporte y Servicio de Transporte Privado mediante plataforma tecnológica” de la Ley de Movilidad para el Estado de Guanajuato y sus Municipios, en materia de Servicio de transporte intermunicipal o integrado y otras Disposiciones aplicables al Transporte Público.

Dando cumplimiento al último párrafo del artículo 168 de la Ley que nos rige, lo hago en los siguientes términos:

Exposición de Motivos

Nuestra sociedad altamente urbanizada depende en gran medida de la salud de las ciudades. La forma en que nos desplazamos en ellas ha sido objeto de dos grandes paradigmas contemporáneos. Por un lado, tenemos el paradigma del transporte, que es cada día menos sostenible, y por otro lado, el de la movilidad, que gana día con día más importancia y se vuelve urgente su adopción. El cambio de paradigma es una cuestión fundamental que enfrentamos en la primera mitad del siglo XXI. A ello se debe el espíritu que anima la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Durante el siglo XX, la noción de transporte estuvo estrechamente vinculada a la fabricación de vehículos automotores y a la construcción de infraestructuras que permitieran su desplazamiento. Esto condujo a la aparición de carreteras, autopistas y la expansión de calles y avenidas pensadas en función de los coches. La apariencia de las ciudades cambió drásticamente y su planificación se centró en la conectividad para los vehículos motorizados.

En la actualidad, es urgente transformar la fisonomía urbana debido a que la sostenibilidad de las ciudades depende de colocar en el centro a las personas y de hacer efectiva la jerarquía de la movilidad. Se necesita desarrollar un enfoque que reconsidere cómo las personas se desplazan, acceden a los servicios y se conectan entre sí en un entorno suburbano, urbano y metropolitano.



Ya no se trata solo de construir infraestructuras para los vehículos, sino de crear entornos que fomenten la movilidad sostenible, eficiente y centrada en las personas. Esta transformación es esencial para garantizar la salud y el bienestar de nuestras ciudades en el siglo XXI.

Y aunque parece obvio que hay una conexión entre planeación urbana y movilidad, el vínculo que las une es el automóvil:

El círculo empieza con la demanda de obras de infraestructura de carácter público, las cuales generan servicios financieros y una expansión inmobiliaria que contribuye al crecimiento urbano, reflejado enseguida en la adquisición de más automóviles, que a su vez demandarán más servicios públicos, mismos que cerrarán el círculo con la demanda de obras de infraestructura¹.

Para autores como Gutiérrez Chaparro², en México ha predominado una metodología de planeación urbana que se podría denominar *Urbanismo sin ciudad*, caracterizada por un divorcio entre las propuestas y las realidades económicas y sociales.

Esta separación entre lo que se postula y lo que se realiza es el resultado del enfoque teórico con el que se conceptualiza el espacio y sus usos. Aunque el espacio sea algo habitual a los seres humanos, su definición no es sencilla pues depende en gran medida de la perspectiva que se utilice. Por ejemplo, Manuel e Irene Castells³, aseguran que es importante conceptualizar el espacio en función de la estructura social y como agente de articulación entre los diversos sistemas económicos, político-institucionales e ideológicos, y su relevancia dentro de la planeación urbana.

El primero de ellos, el económico, se refiere a cómo se planifica la ciudad preponderando la productividad y la vida laboral de las personas.

El segundo de ellos, el sistema político-institucional, articula el espacio en torno a los procesos de conducción y gestión que se dan desde las administraciones públicas y la manera en la que priorizan los desplazamientos y sus formas.

El tercero, el sistema ideológico, tiende a organizar el espacio imprimiéndole una red de signos, los espacios significan, hay una construcción semántica alrededor de ellos. Un parque puede significar el espacio idóneo para la recreación o en su defecto, el tramo que hay que bordear por ser inseguro.

Por su parte, Harvey⁴ asegura que existen múltiples maneras de concebir el espacio, para este autor lo importante es que su conceptualización sea lo más clara posible para comprender los fenómenos urbanos y sociales.

¹ García Leyva, Alberto. (2018). "Externalidades y cultura vial. Fenómenos en torno al uso del automóvil en Xalapa, Veracruz, México." *Clivajes. Revista de Ciencias Sociales* 9: 170-170.

² Gutiérrez Chaparro, Juan José. (2009). "Planeación urbana en México: un análisis crítico sobre su proceso de evolución." *Urbano*: 47-63.

³ Castells, M., & Castells, I. (1979). *La cuestión urbana*. México: Siglo XXI.

⁴ Harvey, D., & González Arenas, M. (1979). *Urbanismo y desigualdad social*. España: Siglo XXI.

Harvey plantea tres tipos generales de concepción del espacio⁵. El primero consiste en concebir el espacio absoluto, lo cual implica una existencia independiente de la materia, de tal forma que su estructura puede usarse para clasificar o individualizar fenómenos. El segundo plantea la tesis del espacio relativo, el cual consiste en entenderlo como una relación entre objetos, e incluso su existencia está dada porque estos le anteceden y lo condicionan. Finalmente, el espacio relacional, alude al espacio considerado como algo contenido en los objetos.

El espacio desempeña un papel crucial en el proceso de planificación, pero la organización de la ciudad a través de esquemas de *Urbanismo sin ciudad* se basa en lo que se conoce como la teoría clásica de la planificación, también denominada planificación racional.

El paradigma de la planificación racional se estableció como un medio para intervenir en el espacio urbano basándose en una idea de cómo debería ser la ciudad, estrechamente vinculada a la racionalidad económica⁶.

Esto implicaba trasladar a la población urbana hacia los suburbios, que ofrecían una mejor calidad de vida, con la concepción de que la actividad económica principal y la vida pública deberían mantenerse en el núcleo central de las ciudades, mientras que las actividades de la vida privada deberían tener lugar en los recién concebidos suburbios. Este cambio fundamental en la planificación urbana, junto con los avances tecnológicos, provocó que los desplazamientos de las personas se basaran fundamentalmente en el uso de automóviles privados.

El paradigma de la planificación racional se basó en el uso de herramientas técnicas y científicas para promover un estilo de vida suburbano. En términos de transporte, todo se centró en la construcción de una infraestructura vial que conectara los suburbios con el centro de la ciudad, a través del uso del automóvil privado. La construcción de esta infraestructura vial se relacionó rápidamente con el desarrollo económico, no solo como un indicador, sino también como un impulso para la economía⁷.

Dentro del paradigma de la planificación racional, surgieron diversos modelos matemáticos que buscaban calcular la demanda y oferta de transporte. Estos modelos resaltaban la necesidad de expandir constantemente la infraestructura vial y aumentar la adquisición de vehículos privados. Como resultado, el uso del automóvil privado aumentó y se consolidó en la mentalidad colectiva como un símbolo de estatus social y económico. Sin embargo, a partir de la década de 1960, comenzaron a surgir críticas hacia el paradigma de la planificación racional.

La crítica principal ha sido que las ciudades que crecieron bajo este esquema han tenido impactos que han deteriorado el entorno urbano, han crecido los suburbios fragmentados, los paisajes ecológicos se han modificado; a ello hay que sumar la creciente dependencia del automóvil privado y sus efectos en la salud,

⁵ *Ibidem*.

⁶ Allmendinger, P. (2017). *Planning theory*. Bloomsbury Publishing.

⁷ Banister, D. (2002). *Transport Planning*. Spon Press. New York.

el espacio social y el aumento de accidentes de tránsito, así lo señalan autores como Banister⁸, Jacobs⁹ y Speck¹⁰.

Peña¹¹ advierte que al paradigma de la planeación racional se le puede criticar, principalmente, que su aplicación al considerar de manera preponderante el cálculo lucrativo, se traduce en planes y políticas públicas que carecen de validez social, pues las decisiones de planeación urbana con este modelo generan que las decisiones no contemplen las necesidades de las personas habitantes de una zona o región.

De cara al paradigma de la planeación racional, hay otras alternativas teóricas en materia de planeación urbana, tales como la estratégica, la gradual e inconexa, la comunicativa o democrática, o la radical o crítica. En esta exposición de motivos no se detallarán cada una de ellas, pero resulta muy relevante recuperar los planteamientos teóricos de Henry Lefebvre, quien acuñó la expresión atinada “derecho a la ciudad”¹².

El concepto “derecho a la ciudad”, como una clave que permita a los habitantes de un espacio urbano para que este se distribuya como un espacio político, es decir, como un espacio público, del que no pueden ser excluidos y por lo tanto puedan tener derecho al empleo, a la cultura, a la recreación y a la vivienda digna, entre otros.

El derecho a la ciudad ha dado pauta a la promulgación de la *Carta Mundial del Derecho a la Ciudad*, cuyo objetivo está dirigido a la construcción de una plataforma que articule los esfuerzos de todos los actores públicos, sociales y privados para que este derecho se materialice mediante su vigencia y efectividad.

Mathivet¹³ expone los antecedentes de la Carta Mundial del Derecho a la Ciudad explicando que el proceso por el que comenzó esta iniciativa fueron las actividades preparatorias de la II Conferencia Mundial de Naciones Unidas sobre Medio Ambiente, llamada “Cumbre de la Tierra”, en Río de Janeiro, Brasil, 1992. El Foro Nacional por la Reforma Urbana (FNRU) de Brasil, la Coalición Internacional para el Hábitat (HIC) y el Frente Continental de Organizaciones Comunes (FCOC) juntaron esfuerzos para redactar y suscribir en esa ocasión el Tratado sobre Urbanización “Por ciudades, villas y poblados justos, democráticos y sustentables”. De la misma forma, como parte del proceso preparatorio de la Cumbre de la Tierra, HIC organizó ese mismo año, en Túnez, el “Foro Internacional sobre Medio Ambiente, Pobreza y Derecho a la Ciudad” en el que miembros de dicha coalición originarios de diversas regiones del mundo debatieron sobre el tema. En 1995, varios miembros de HIC realizaron el encuentro “Hacia la Ciudad de la Solidaridad y la Ciudadanía” convocado por Unesco, en el que se abrió la participación del organismo en el tema de los derechos urbanos. Ese mismo año las organizaciones brasileñas promovieron la Carta de Derechos

⁸ *Ídem*.

⁹ Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of the Great American Cities*. New York: Vintage Books.

¹⁰ Speck, J. (2012). *Walkable cities: How downtown can save America one step at a time*. New York : Farrar, Strauss and Giroux.

¹¹ Peña, S. (2015). *Teoría de la planeación: El paradigma clásico y los paradigmas emergentes*. Planeación urbana y regional. Teoría y práctica, 33-66.

¹² Lefebvre, H. (1978). *El Derecho a la ciudad*. Barcelona: Ediciones península.

¹³ Mathivet, C. (2010). *El derecho a la ciudad: claves para entender la propuesta de crear “Otra ciudad posible”* en “Ciudades para tod@s Por el derecho a la ciudad, propuestas y experiencias”, Sugranyes, A. y Mathivet, C. (Editoras). Habitat International Coalition (HIC). Chile. Pp. 23-28.

Humanos en la Ciudad, antecedente civil del Estatuto de la Ciudad que sería promulgada años más tarde por el gobierno de Brasil.

Además, otro hito importante para la *Carta Mundial del Derecho a la Ciudad* fue la Primera Asamblea Mundial de Pobladores, realizada en México en el año 2000, en la que fueron participes alrededor de 300 delegados de organizaciones y movimientos sociales de 35 países, bajo el lema “repensando la ciudad desde la gente”. Un año más tarde, en el marco del Primer Foro Social Mundial, se abrió el proceso hacia la formulación de la Carta. De manera paralela a estas iniciativas de la sociedad civil, también gobiernos regionales, nacionales y locales, generaron instrumentos jurídicos para normar los derechos humanos en el contexto urbano; entre los que ha destacado la Carta de la Ciudad de México por el derecho a la ciudad.

El artículo primero de la *Carta Mundial del Derecho a la Ciudad* establece lo siguiente:

Artículo I. Derecho a la ciudad

1. Todas las personas tienen derecho a la ciudad sin discriminaciones de género, edad, condiciones de salud, ingresos, nacionalidad, etnia, condición migratoria, orientación política, religiosa o sexual, así como a preservar la memoria y la identidad cultural en conformidad con los principios y normas que se establecen en esta Carta.

2. El Derecho a la Ciudad es definido como el usufructo equitativo de las ciudades dentro de los principios de sustentabilidad, democracia, equidad y justicia social. Es un derecho colectivo de los habitantes de las ciudades, en especial de los grupos vulnerables y desfavorecidos, que les confiere legitimidad de acción y de organización, basado en sus usos y costumbres, con el objetivo de alcanzar el pleno ejercicio del derecho a la libre autodeterminación y un nivel de vida adecuado. El Derecho a la Ciudad es interdependiente de todos los derechos humanos internacionalmente reconocidos, concebidos integralmente, e incluye, por tanto, todos los derechos civiles, políticos, económicos, sociales, culturales y ambientales que ya están reglamentados en los tratados internacionales de derechos humanos. Esto supone la inclusión de los derechos al trabajo en condiciones equitativas y satisfactorias; a fundar y afiliarse a sindicatos; a seguridad social, salud pública, agua potable, energía eléctrica, transporte público y otros servicios sociales; a alimentación, vestido y vivienda adecuada; a educación pública de calidad y la cultura; a la información, la participación política, la convivencia pacífica y el acceso a la justicia; a organizarse, reunirse y manifestarse. Incluye también el respeto a las minorías y la pluralidad étnica, racial, sexual y cultural y el respeto a los migrantes.

El derecho a la ciudad implica pues, que las personas tengan las condiciones materiales necesarias para autodeterminarse libremente. El derecho a la ciudad es un derecho humano ya que es interdependiente con los derechos civiles, políticos, económicos, sociales, culturales y ambientales. Para el disfrute de la ciudad es necesaria la movilidad.

La movilidad, conceptualmente se refiere “al libre desplazamiento en condiciones óptimas de relación entre el medio ambiente, espacio público e infraestructura”¹⁴. Por tanto, la movilidad urbana tiene como componente al transporte.

Hay quienes creen que el derecho a la movilidad está vinculado a tener un vehículo motorizado, como el automóvil y para quienes tienen menos ingresos, una motocicleta, lo cual está lejos del escenario ideal que supone la provisión y utilización de sistemas de transporte colectivo y masivo de buena calidad, en condiciones de seguridad y más amigables con el medio ambiente, es decir, avanzar hacia lo que algunos han denominado la pacificación del tráfico¹⁵.

La motorización se define como el incremento del uso de automóvil privado, en detrimento del uso del transporte público o de medios de transporte no motorizados como la bicicleta, el patín y obviamente, los desplazamientos peatonales.

Tal como se puede apreciar, el transporte público juega un lugar trascendental pues articula el ejercicio del derecho a la movilidad desde varias dimensiones: por un lado, es el medio que permite la movilidad urbana en condiciones de seguridad y de sostenibilidad ambiental en grandes ciudades; por otro lado, es un medio para el efectivo ejercicio del derecho a la ciudad. La importancia del transporte público en el ámbito del derecho a la ciudad es tal que la *Carta Mundial del Derecho a la Ciudad* le dedica un artículo específico para ello:

Artículo XIII. Derecho al transporte público y la movilidad urbana

1. Las ciudades deben garantizar a todas las personas el derecho de movilidad y circulación en la ciudad, de acuerdo a un plan de desplazamiento urbano e interurbano y a través de un sistema de transportes públicos accesibles, a precio razonable y adecuados a las diferentes necesidades ambientales y sociales (de género, edad y discapacidad)
2. Las ciudades deben estimular el uso de vehículos no contaminantes y se establecerán áreas reservadas a los peatones de manera permanente o para ciertos momentos del día.
3. Las ciudades deben promover la remoción de barreras arquitectónicas, la implantación de los equipamientos necesarios en el sistema de movilidad y circulación y la adaptación de todas las edificaciones públicas o de uso público y los locales de trabajo y esparcimiento para garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad.

Transporte Público en Guanajuato. Acorde a la plataforma del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), en sus registros estadísticos sobre transporte urbano de pasajeros, desde el año de 1986 ha recolectado y difundido información estadística mensual de los transportes del Valle de México, y

¹⁴ Duque, F. B. (2007). *Derecho a la movilidad. La experiencia de Bogotá D.C.* Prolegómenos -Derechos y valores, 169-181.

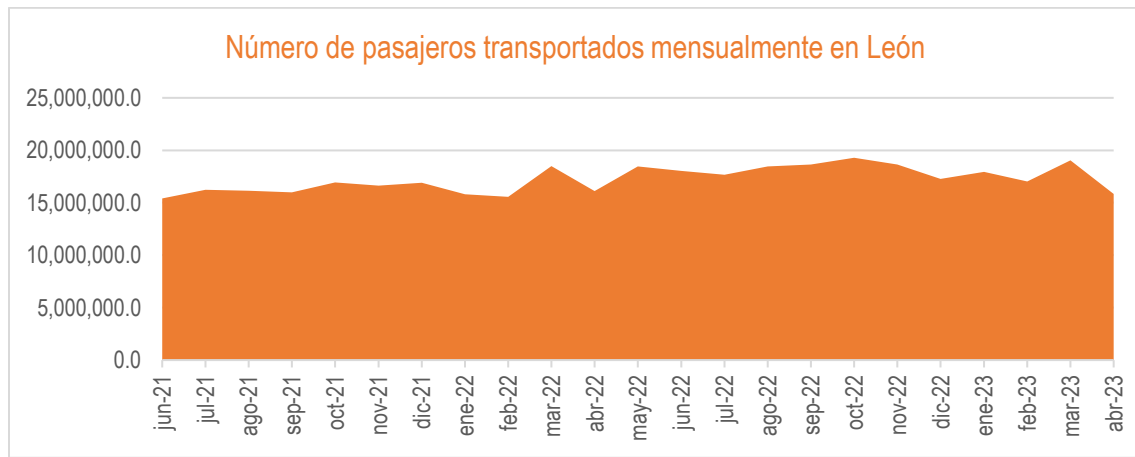
¹⁵ *Ibidem*, p. 177.



eventualmente se incorporan los sistemas de transporte urbano de pasajeros de las ciudades de Chihuahua, Guadalajara, León, Monterrey, Pachuca, Puebla y Querétaro¹⁶.

Los registros permitieron construir un panorama general del transporte urbano de la ciudad de León, con algunas de sus necesidades y problemas:

Gráfica: Pasajeros transportados en León.

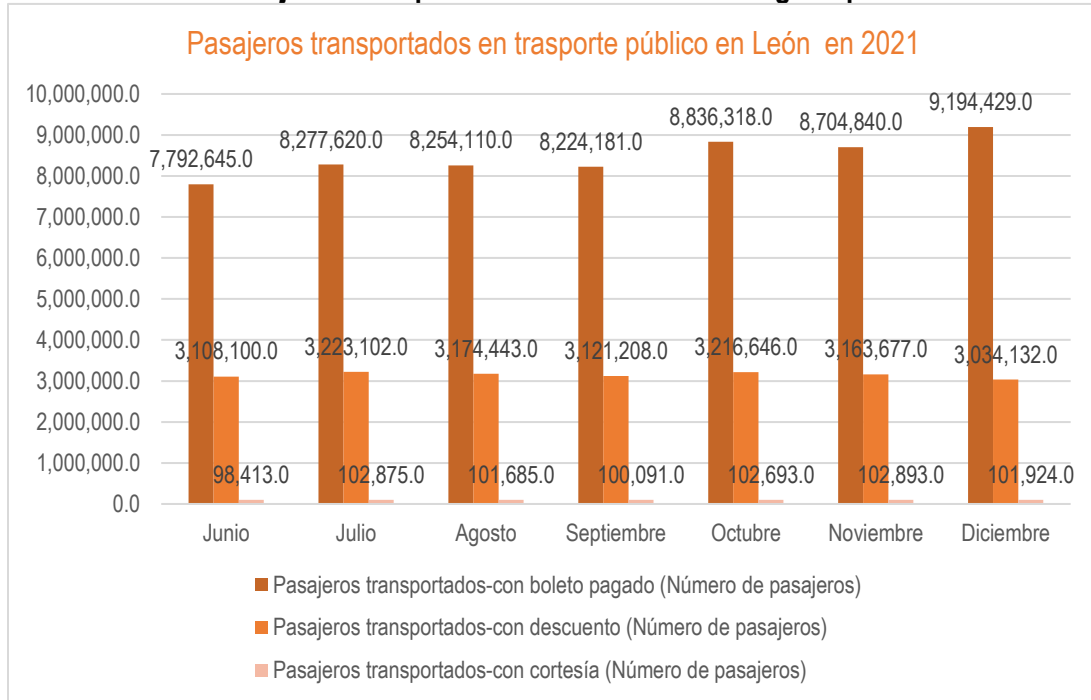


Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de INEGI: Estadística de Transporte Urbano de Pasajeros.

¹⁶ INEGI (2023). Transporte Urbano de Pasajeros. Consultado en: <https://www.inegi.org.mx/programas/transporteurbano/#Tabulados>



Gráfica: Pasajeros transportados en León en 2021 según tipo de tarifa.

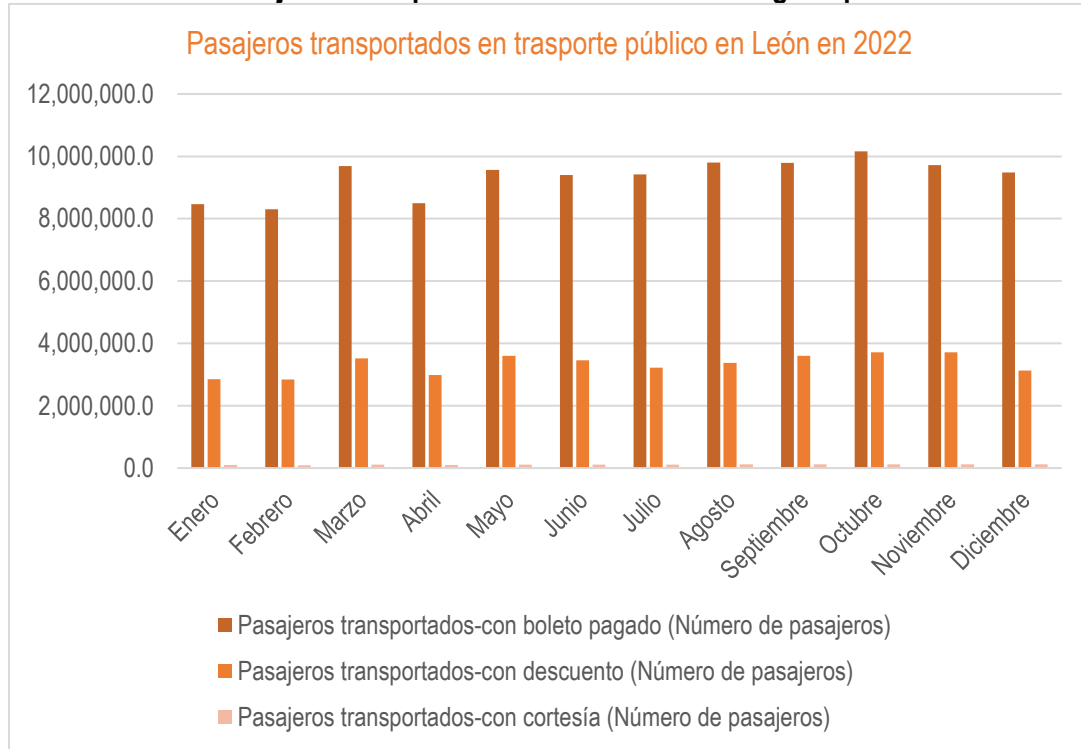


Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de INEGI: Estadística de Transporte Urbano de Pasajeros.



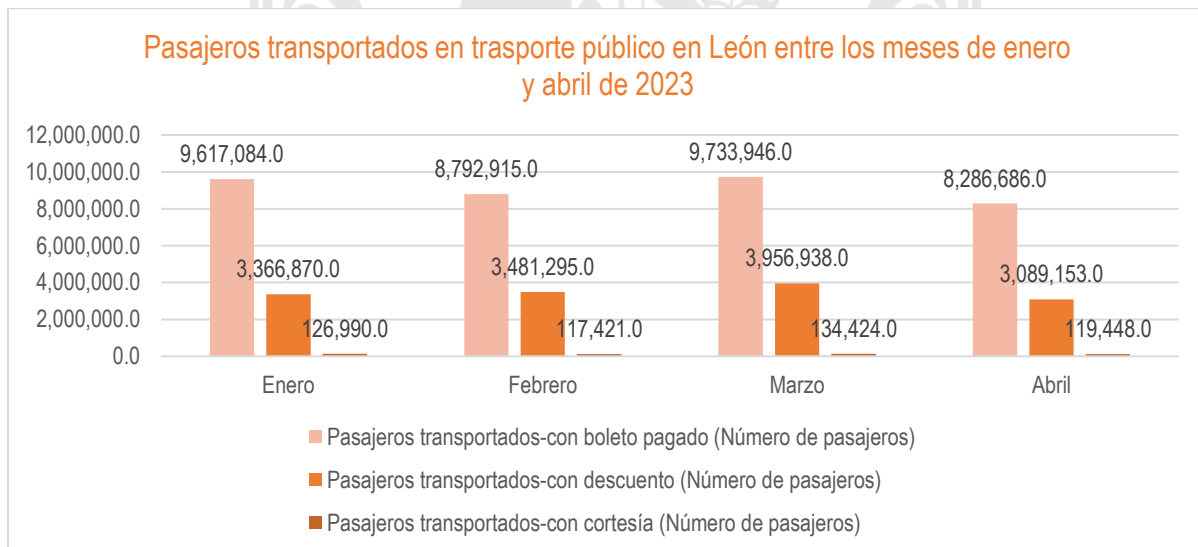


Gráfica: Pasajeros transportados en León en 2022 según tipo de tarifa.



Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de INEGI: Estadística de Transporte Urbano de Pasajeros.

Gráfica: Pasajeros transportados en León en 2023 según tipo de tarifa.



Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de INEGI: Estadística de Transporte Urbano de Pasajeros.



A pesar de la diversidad poblacional en León, que incluye a los diferentes grupos en situación de vulnerabilidad, así como al transporte de cuidados que realizan mujeres madres y cuidadoras, en los que se movilizan junto a niñas niños o personas de la tercera edad, además de estudiantes, adultos mayores que se transportan por su cuenta, etc., estos diferentes sectores parecen no tener un acceso equitativo a la movilidad.

Se requiere en primera instancia conocer la población que hace uso del transporte de manera cotidiana, desagregando la información de las personas pasajeras en género, edad, etc. Además de atender a las dificultades físicas que pueda significar acceder al transporte urbano para ciertas personas. Conociendo la población que busca atenderse, pueden definirse los alcances y metas en los costos de pasajes, descuentos y cortesías que atiendan a las necesidades específicas.

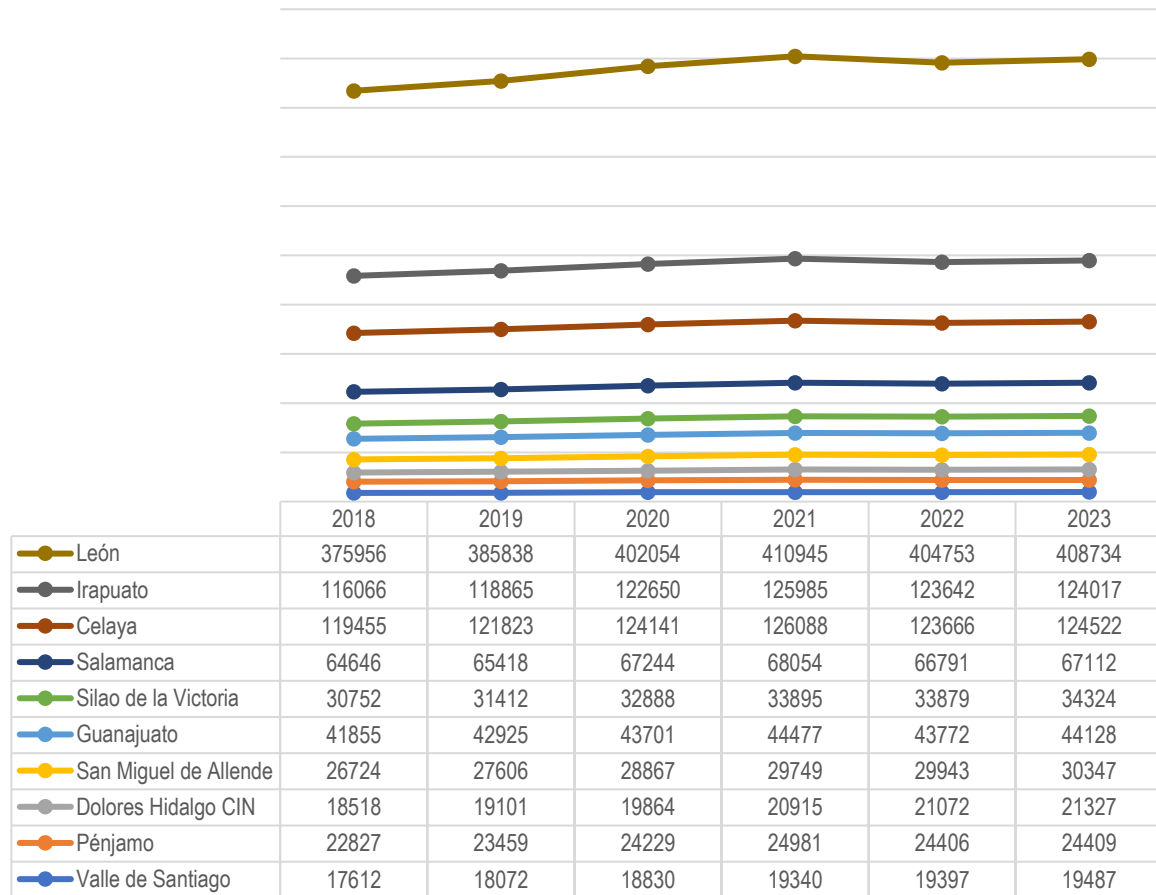
Adicional, los datos recabados solo corresponden al municipio de León pues es el único municipio que tiene una batería de indicadores aplicados al transporte público.

Padrón vehicular y proyección de crecimiento poblacional. Acorde a información recolectada del Padrón Vehicular del Estado de Guanajuato¹⁷, respecto al ejercicio fiscal de los años 2018, 2019, 2020, 2021, 2022 y hasta mayo de 2023, se encontró el total de automóviles privados, autobuses públicos y motocicletas privadas de los diversos municipios del estado de Guanajuato. Como muestra de las tendencias generales del territorio, se presentan las siguientes gráficas que explican el comportamiento de los 10 municipios con mayor nivel poblacional en la entidad: León, Irapuato, Celaya, Salamanca, Silao, Guanajuato, San Miguel de Allende, Dolores Hidalgo, Pénjamo y Valle de Santiago.

¹⁷ Secretaría de Finanzas, Inversión y Administración del Estado de Guanajuato (2023). Padrón Vehicular del Estado de Guanajuato. Consultado en: https://finanzas.guanajuato.gob.mx/c_padrones/index.php



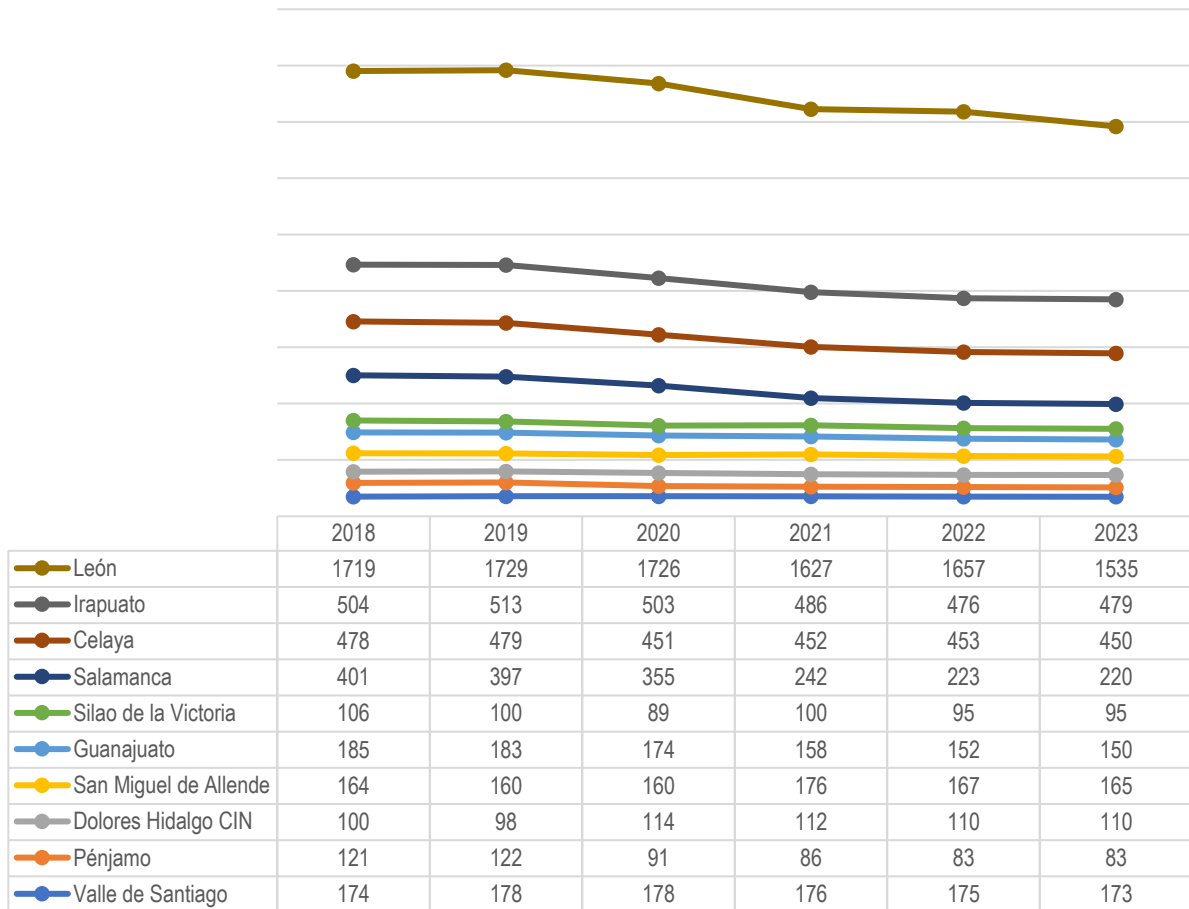
Automóviles privados en municipios de Guanajuato



Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de la Secretaría de Finanzas, Inversión y Administración del Estado de Guanajuato.



Autobuses públicos en municipios de Guanajuato

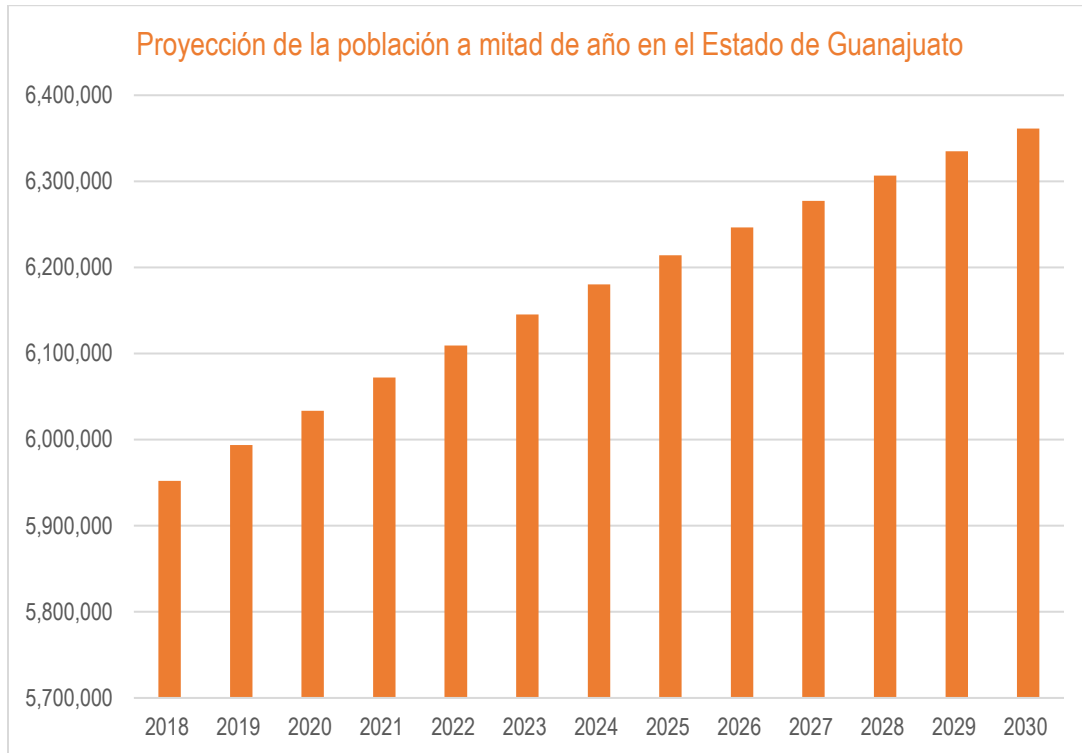


Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de la Secretaría de Finanzas, Inversión y Administración del Estado de Guanajuato.

Anterior a la pandemia de 2020, hubo un aumento en los automóviles privados dentro del estado, a partir de ese año el número de automóviles se ha mantenido con pocas variaciones. Por el contrario, el número de autobuses públicos en los municipios ha sido fluctuante, disminuyendo en la mayoría de los casos, en sentido contrario a las proyecciones poblacionales de crecimiento¹⁸, la cuales presentan:

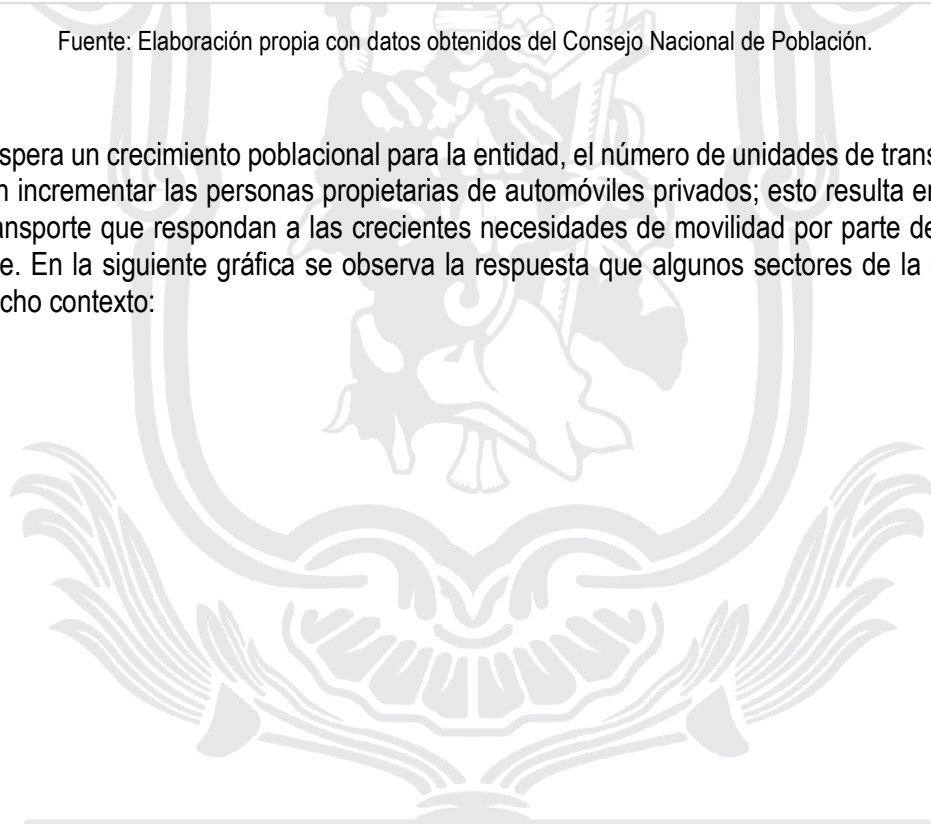
¹⁸ Consejo Nacional de Población (2010). Proyecciones de población en el Estado de Guanajuato por municipio, a mitad de año, por sexo y grupos de edad, 2010-2030. CONAPO. Consultado en:

<https://portalsocial.guanajuato.gob.mx/documentos/proyecciones-de-poblaci%C3%B3n-en-el-estado-de-guanajuato-por-municipio-para-el-periodo-2010>



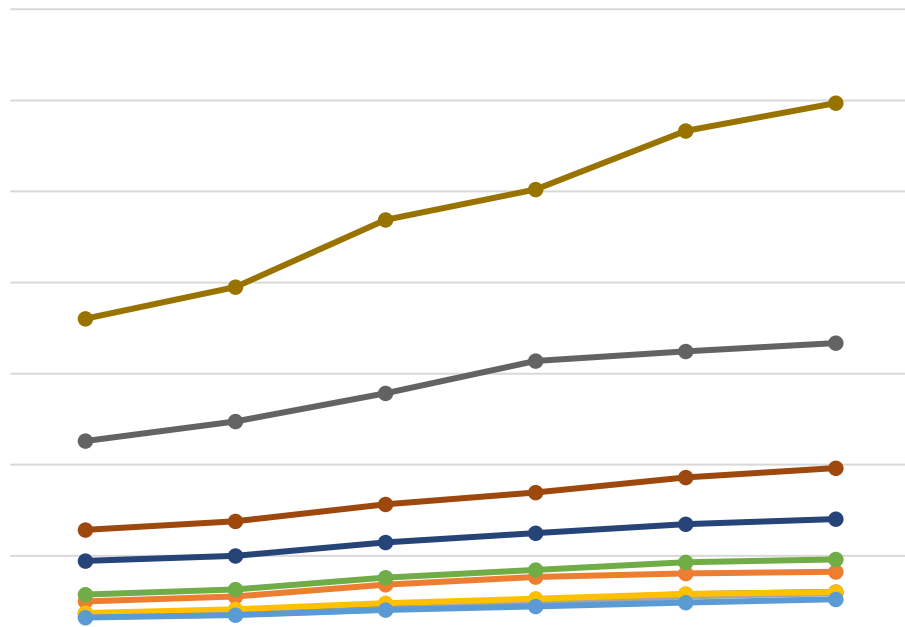
Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos del Consejo Nacional de Población.

Mientras se espera un crecimiento poblacional para la entidad, el número de unidades de transporte público disminuye, sin incrementar las personas propietarias de automóviles privados; esto resulta en una falta de medios de transporte que respondan a las crecientes necesidades de movilidad por parte de la población guanajuatense. En la siguiente gráfica se observa la respuesta que algunos sectores de la sociedad han tenido ante dicho contexto:





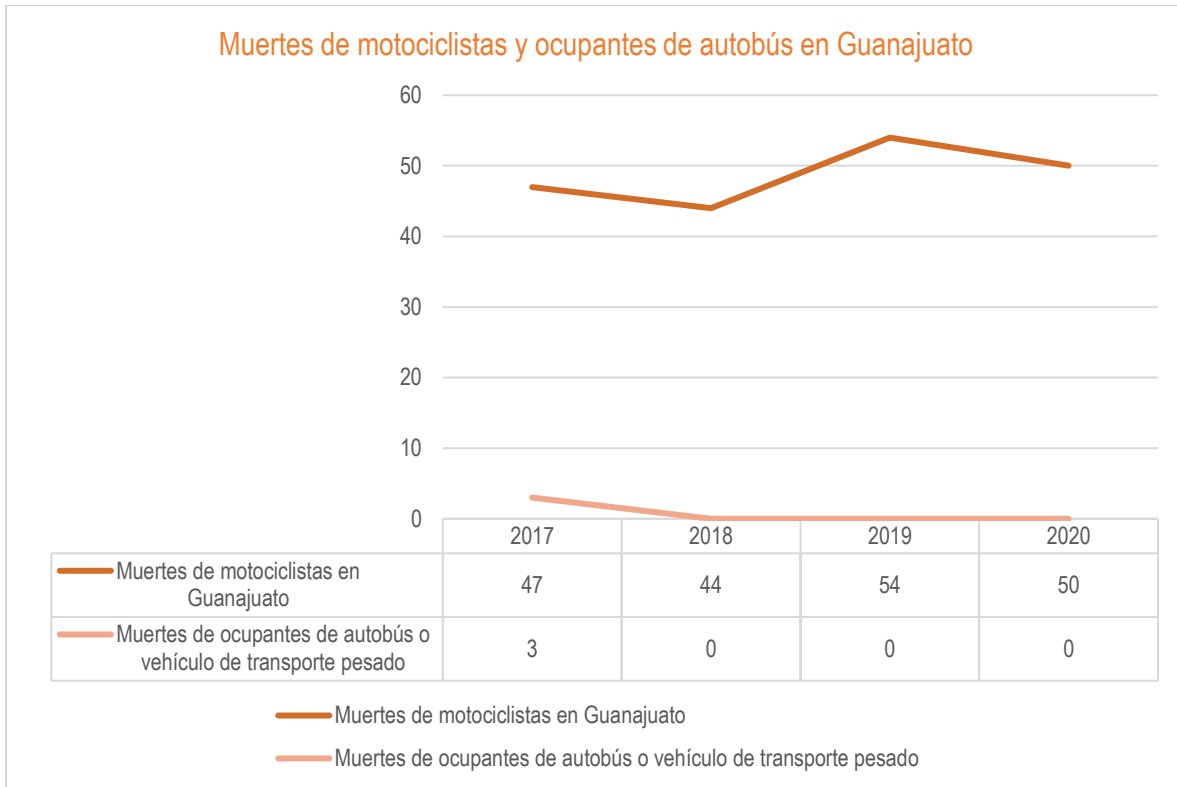
Motocicletas privadas en municipios de Guanajuato



	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Valle de Santiago	7366	7871	9192	10199	11543	12080
Pénjamo	9990	11083	13665	15329	16166	16510
Dolores Hidalgo CIN	6617	7045	8169	9578	11088	11807
San Miguel de Allende	7438	8247	9572	10555	11610	12049
Guanajuato	6456	6984	8114	8864	9760	10463
Silao de la Victoria	11494	12631	15218	16938	18563	19209
Salamanca	18891	20011	22958	24984	26943	28073
Celaya	25697	27596	31283	33937	37223	39266
Irapuato	45203	49503	55660	62780	64865	66708
León	72060	79029	93766	100427	113322	119395

Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de la Secretaría de Finanzas, Inversión y Administración del Estado de Guanajuato.

La obtención y uso de motocicletas privadas en el estado de Guanajuato se ha acrecentado desde el año 2018; ha sido casi proporcional a la disminución en el número de unidades de transporte público en los municipios. La compra y mantenimiento de vehículos de motocicleta es una solución financieramente viable para la movilidad de la población guanajuatense. Sin embargo, esta respuesta implica riesgos para los usuarios del medio de transporte:



Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de los Informes sobre la situación de la seguridad vial¹⁹.

En Guanajuato, la motorización, referida al incremento en el uso de motocicletas, implica un mayor riesgo que la utilización del autobús para las personas usuarias. No obstante el riesgo, hay mayores incentivos económicos para adquirir una motocicleta que tener una movilidad cotidiana al servicio de transporte público. Es necesario asegurar un transporte urbano accesible y eficiente que invite a la ciudadanía a confiar en los autobuses u otros medios de transporte público como medios de desplazamiento.

La solución para una movilidad sostenible y en condiciones de seguridad vial es la mejora continua del transporte público.

La presente iniciativa propone reformar los artículos 122, 145, 146, 147, 148, 149, 160, 163, 165, 184, 188, 207, 214, 228, 232 y crear un Capítulo I-A “Disposiciones sobre el Servicio Público de Transporte” adicionando los artículos que van del 138 Bis al 138 Octiesdecies dentro del Título Séptimo “Servicios Público y Especial de Transporte y Servicio de Transporte Privado mediante plataforma tecnológica” de la

¹⁹ Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (STCONAPRA) (2022). Informes sobre la situación de la seguridad vial. Informes de los años: 2018, 2019, 2020 y 2021. Consultado en: <https://www.gob.mx/salud/acciones-y-programas/informes-sobre-la-situacion-de-la-seguridad-vial>

Ley de Movilidad para el Estado de Guanajuato y sus Municipios, en materia de Servicio de transporte intermunicipal o integrado y otras Disposiciones aplicables al Transporte Público.

Propuesta

Sobre las reformas a los artículos 122, 145, 146, 147, 148, 149, 160, 163, 165, 184, 188, 207, 214, 228, 232:

Servicio público de transporte intermunicipal o integrado. Se hace necesario explicar, que la mayoría de los cambios reflejados en la propuesta de reformas agregan la locución “o integrado” a las disposiciones que ya rigen el servicio de transporte llamado intermunicipal. Se trata de no sustituir el concepto que detrás tiene a la figura de la intermunicipalidad por su importancia constitucional y jurídica, pero sí de homologar o introducir el concepto de servicio de transporte integrado como una de las prácticas de planeación conjunta y gobernanza territorial más allá de los límites municipales en las zonas metropolitanas como un modelo deseable a nivel nacional, y del que muchos gobiernos pueden tomar ejemplo, como el caso del Servicio Integral de Transporte de León, el SIT, que aún con sus áreas de oportunidad y de mejora, es un referente de estudio en la movilidad, modelo hacia el que la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial propone avanzar en el país.

Cabe destacar que en la reforma constitucional federal sobre el reconocimiento del derecho humano a la movilidad y a la seguridad vial, destaca entre las reformas la realizada al inciso a) de la fracción V del artículo 115 constitucional que dota a los municipios de la facultad de:

*a) Formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal, **así como los planes en materia de movilidad y seguridad vial;***

Es decir, que se reitera la necesidad de la planeación conjunta y de la intermunicipalidad.

En el caso de los municipios urbanos o metropolitanos, se identifica a la intermunicipalidad como una solución viable a las problemáticas asociadas a las demandas sociales que rebasan los límites municipales, relacionadas principalmente con la agenda gris: el derecho a la ciudad, la planeación urbana o la movilidad que sustenta la dinámica económica común.

La intermunicipalidad es un mecanismo de unión voluntaria de municipios para resolver problemas comunes con base en un acuerdo formal entre sus ayuntamientos que contiene propósitos y objetivos específicos para la ejecución de obras y la prestación de servicios públicos determinados.²⁰

En México la fórmula de asociación municipal se encuentra en las bases jurídicas mexicanas en el artículo 115 constitucional, numeral III, inciso i), párrafo tercero; y en el caso de las legislaciones locales, existe una

²⁰ Santín del Río, Leticia (2013). Las intermunicipalidades y los retos estratégicos para el desarrollo sustentable de los municipios. Revista Rc et Ratio de la Contraloría del Poder Legislativo del Estado de México. Año IV, Número 7. Pp. 11-31

gran heterogeneidad en las actualizaciones y contenidos de las constituciones políticas de cada entidad federativa y sus leyes orgánicas municipales sobre el asociacionismo o intermunicipalidad.²¹

Para Guanajuato, calificado entre las entidades federativas que cuentan con una legislación de alto perfil, podemos destacar que tanto la Constitución Política Local, como la Ley Orgánica Municipal para el Estado de Guanajuato, contemplan en su contenido la posibilidad de asociación intermunicipal de manera armónica con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Es decir, que existen las bases constitucionales y legales de soporte para que los municipios puedan perfectamente configurar y operar intermunicipalidades en materia de planeación urbana y movilidad de acuerdo con la reforma constitucional federal.

Para integrar un capítulo específico sobre disposiciones aplicables al Servicio Público de Transporte:

Estándares de servicio. En el artículo se enlistan los estándares de servicio que deberán cumplir quienes prestan servicios de transporte de pasajeros y de carga, con la finalidad de prestar un servicio eficiente y de calidad a las personas usuarias.

Las características de dichos estándares se agrupan en aquellos relacionados con el transporte de personas, con el transporte de carga y con la seguridad.

Dentro de los relacionados con el transporte de personas, se presentan aquellos que se deben considerar en la planeación, la operación, las características que los vehículos deben cumplir, las consideraciones para las personas conductoras y aquellos relacionados con la prestación de servicios auxiliares.

Asimismo, dentro de los estándares relacionados con el transporte de carga se encuentran los relacionados con las bajas emisiones de carbono y con la eficiencia logística.

Finalmente, en los estándares relacionados con la seguridad se hace mención del cumplimiento de los planes, programas y acciones en cuanto a seguridad pública y prevención del delito, así como a seguridad vial.

Principios y criterios para la creación de servicios de transporte. Con la creación de este artículo se faculta a las autoridades competentes para la implementación del servicio de transporte público, o bien, el otorgamiento de concesiones, permisos y registros para la prestación del mismo conforme a la garantía de los derechos de las personas usuarias, las disposiciones en materia de seguridad vehicular y el cumplimiento de los principios de accesibilidad, calidad, diseño universal, eficiencia, equidad, innovación tecnológica, multimodalidad, participación, resiliencia, seguridad, sustentabilidad y transparencia; evitando siempre incurrir en prácticas monopólicas y teniendo la facultad para darlas por terminado.

²¹ González Alcocer, María Eugenia. La asociación de municipios: un desafío a los esquemas de relación intergubernamental. Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM., p. 335.

Unidad de información y quejas. Se propone añadir un artículo en el cual las autoridades competentes establezcan unidades de información y quejas con la finalidad de que las personas usuarias denuncien las irregularidades presentadas en la prestación del servicio de transporte público.

Instrumentos de fomento al transporte público. En el artículo mencionado se establece que las autoridades competentes en la materia tendrán la facultad para establecer mecanismos e instrumentos de fomento a la cobertura del servicio de transporte público, tales como la operación con altos niveles de servicio, el cambio de esquema de negocio, la renovación de flota y el cambio a vehículos eléctricos; así como el subsidio a tarifas e inversión en infraestructura y equipo, ello con la finalidad de incrementar la cobertura, calidad, sustentabilidad, seguridad y asequibilidad del servicio.

Planeación del transporte público. El artículo en cuestión confiere la atribución a las autoridades competentes de la prestación del servicio de transporte público, así como la expedición de las concesiones, permisos y registros que sean requeridos para el mismo fin con la finalidad de que se realice de manera continua y eficiente, con base en estudios técnicos y vigilando que no se incurra en prácticas monopólicas o actividades que tiendan a propiciarlas.

Estudios técnicos. Con la creación de este artículo se propone que la creación, ampliación, modificación, incorporación y desincorporación de los servicios de transporte público se establecerán mediante estudios técnicos que evalúen la demanda y necesidades de operación del servicio, así como la infraestructura vial, los usos de suelos y demás elementos establecidos en la Ley.

Asimismo, se establece que dichos estudios serán realizados por las autoridades competentes en la materia o por terceros que podrán ser instituciones académicas y organismos o empresas especializadas en el tema.

Contenido de los Estudios técnicos. Se propone añadir un artículo en el que se define el contenido de los estudios técnicos requeridos para la prestación del servicio de transporte público, entre los que se incluyen el diagnóstico del servicio, las estimaciones que avalen la demanda actual y el potencial de servicio, la modalidad y características del servicio de transporte, la evaluación económica que considere tanto los beneficios como los costos de operación del transporte en un periodo de diez años, así como las conclusiones y propuestas para la prestación del mismo.

Criterios de diseño de rutas. El artículo mencionado plantea que en la planeación del servicio de transporte público realizada por las autoridades competentes se asegure que los prestadores del mismo provean de vehículos, personas conductoras y, en su caso, de instalaciones y establecimientos para la cobertura eficiente y con calidad. También, deberá buscarse que el diseño de rutas se realice buscando la satisfacción de las personas usuarias a través de la implementación de sistemas integrales de movilidad, de conformidad con los programas, planes y proyectos de desarrollo urbano sustentable existentes.

Declaración de necesidad y concurso público. Con la creación de este artículo se plantea que para la creación, ampliación, modificación, incorporación o desincorporación de rutas de transporte público se realicen estudios técnicos que permitan generar una declaratoria de necesidad, en la cual se establezcan los cambios correspondientes.

Asimismo, una vez que se haya determinado la necesidad de implementar modificaciones en la prestación del servicio con base en los estudios técnicos correspondientes, las autoridades competentes determinarán si es posible realizarlas a través de medios propios o, ante la imposibilidad de hacerlo, se realizará la declaratoria correspondiente de la necesidad de concesión e iniciará el proceso mediante una convocatoria de concurso público.

Manual de especificaciones técnicas de los vehículos de transporte público. En el artículo propuesto se plantean las características específicas que los vehículos prestadores del servicio de transporte público deberán cumplir, todo ello referido en un manual de observancia obligatoria.

Los elementos mínimos que dicho manual deberá contener son los relacionados con el peso, la disposición y la capacidad de las unidades, las especificaciones antropométricas y ergonómicas para las personas pasajeras, las especificaciones antropométricas y ergonómicas para las personas conductoras, las condiciones de iluminación exterior e interior, el tipo de materiales y aislamientos, los componentes y dispositivos incluidos en la unidad, las características del tren motriz, el equipo y/o accesorios para personas con discapacidad, el equipo de seguridad con cámaras de video y sistema de posicionamiento global GPS incluidos en la unidad, el equipo para sistema de pago y conteo de personas pasajeras, las especificaciones para espacios publicitarios y las demás establecidas por las autoridades competentes.

Manual de identidad gráfica para el transporte. Con la inclusión del presente artículo se establece como medida obligatoria que todos los vehículos que presten los servicios de transporte público y taxi cumplan con las características cromáticas, de diseño gráfico y tipográficas determinadas por las autoridades correspondientes a través de un Manual de Identidad Gráfica para el Transporte, con la finalidad de identificar las rutas, sitios o lugares al que dichos vehículos corresponden.

Los manuales en cuestión tendrán una vigencia mínima de 10 años y su actualización podrá modificar los colores y diseños sustancialmente únicamente cuando esté justificada para la operación del transporte.

Regulación ambiental. En el artículo se promueve que los vehículos que presten los servicios de transporte reduzcan el impacto ambiental de su operación, así como la obligatoriedad de cumplir con los requisitos en materia de contaminación y preservación del medio ambiente establecidos en las leyes de carácter federal o estatal correspondientes.

Las personas prestadoras del servicio deberán garantizar que dichos vehículos utilicen combustible, motores y especificaciones que cumplan con lo establecido en los títulos de concesión, permisos, registros y en las normas oficiales mexicanas con relación al tema.

Transporte de bajas emisiones. Se propone la adición de un artículo que establezca una mayor antigüedad de los vehículos prestadores de servicios de transporte cuando éstos utilicen energía eléctrica para su tracción, considerando lo establecido por las autoridades competentes en la materia con base en la reducción de emisiones, costo y vida útil de la unidad.

Revisión documental. En el presente artículo se propone una revisión documental por parte de las autoridades competentes en la materia de la información proporcionada por las personas concesionarias y permisionarias conforme a la programación establecida por esta Ley; así como informar, por los medios



determinados y en un plazo no mayor a quince días hábiles contados a partir del día siguiente en el que se ingrese la solicitud, el resultado de dicha revisión.

Para la revisión documental se deberá realizar el pago de derechos correspondientes así como presentar la documentación referida a continuación:

- I. Solicitud de servicio original y copia;
- II. Copia de la factura o carta factura certificada ante Notario Público;
- III. Validación del SAT de la factura;
- IV. Constancia de registro en el REPUVE no mayor a cuarenta y ocho horas;
- V. Constancia de no adeudo de infracciones;
- VI. Copia de pago de derecho de revista vehicular del ejercicio fiscal vigente;
- VII. Póliza de seguro vigente, anexando comprobante de pago o factura;
- VIII. Identificación oficial de quien acredite la representación legal y acta constitutiva y poder notarial, en el caso de persona moral;
- IX. Gafete/Tarjetón de identificación de la persona conductora;
- X. Documento expedido por el Instituto Mexicano del Seguro Social que acredite la debida observancia de las prestaciones de seguridad social de las personas conductoras;
- XI. Certificado de Verificación Vehicular; y
- XII. Las demás que establezcan las autoridades competentes.

Seguridad laboral de las personas operadoras del transporte público. En el artículo propuesto se plantean las condiciones de seguridad laboral que deberán cumplirse para las personas operadoras del servicio de transporte público, entre las cuales se menciona que su contratación deberá realizarse en los términos de la legislación laboral vigente, así como la acreditación por parte de las personas concesionarias de que las y los conductores gocen de las prestaciones laborales y de seguridad social según lo establecido por la normatividad aplicable y, finalmente, deberá respetarse una jornada laboral de ocho horas.

Responsabilidad civil. En el artículo propuesto se menciona la obligación de las personas prestadoras del servicio de transporte de contratar una póliza de seguro de responsabilidad civil por daños tanto a usuarios y usuarias de los servicios como a peatones, ciclistas y conductores y ocupantes de vehículos, en su patrimonio y sus personas, que puedan resultar afectados por siniestros derivados de la prestación del servicio.

Asimismo, se menciona que quienes operen servicios de transporte deberán responder solidariamente respecto de los daños y perjuicios que por acción u omisión causen quienes conduzcan sus vehículos con motivo de la prestación del servicio.

Finalmente, la omisión de respuesta solidaria por parte de las personas prestadoras del servicio de transporte respecto de los daños causados por las y los conductores de sus vehículos por la prestación del servicio será motivo de revocación o cancelación de las concesiones, permisos o registros que se posean.

Cobertura del seguro obligatorio. Se propone añadir un artículo con relación al anterior, el cual se refiere a la póliza de seguro, la cual deberá inscribirse ante las autoridades competentes en la materia cada año y



deberá contratarse con una institución legalmente autorizada, bajo las especificaciones determinadas conforme a la prestación del servicio que se trate.

Las pólizas de seguro obligatorias requeridas para los prestadores de servicio deberán cumplir con las siguientes especificaciones:

- I. La indemnización por la pérdida de la vida de cada persona afectada será por una cantidad mínima equivalente a 5,000 veces la Unidad de Medida y Actualización vigente por cada una de las personas fallecidas.
- II. El monto total por cada evento será al menos de 50,000 veces la Unidad de Medida y Actualización vigente.
- III. La indemnización por concepto de lesiones a que tienen derecho las personas usuarias y terceras afectadas deberá cubrir totalmente los pagos que se originen, por la asistencia médica, la hospitalización y los aparatos de prótesis y ortopedia, será de un monto de al menos el que corresponda a la indemnización por muerte;
- IV. Se requerirá un deducible no mayor a 50 veces la Unidad de Medida y Actualización vigente;
- V. Las pólizas de seguro no serán cancelables e incluirán la leyenda "No cancelable" en la póliza; y
- VI. Las demás que establezcan las autoridades competentes.

Comparativo de reformas y adiciones propuestas

Para integrar las modalidades de servicio de transporte intermunicipal e integrado: Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios	
Texto vigente	Reformas y adiciones propuestas
Viene de...	Viene de...
Título Séptimo Servicios Público y Especial de Transporte y Servicio de Transporte Privado mediante plataforma tecnológica	Título Séptimo Servicios Público y Especial de Transporte y Servicio de Transporte Privado mediante plataforma tecnológica
Capítulo I Disposiciones comunes a los servicios Público y Especial de Transporte	Capítulo I Disposiciones comunes a los servicios Público y Especial de Transporte
(...)	(...)
Modalidades del servicio público de transporte Artículo 122. El servicio público de transporte se divide en: I. De personas, este servicio se clasifica en las siguientes modalidades:	Modalidades del servicio público de transporte Artículo 122. El servicio público de transporte se divide en: I. De personas, este servicio se clasifica en las siguientes modalidades:



<p>a) Urbano; b) Suburbano; c) Intermunicipal; d) Turístico; e) De alquiler sin ruta fija «Taxi»; y f) Transporte de personas con discapacidad o movilidad reducida.</p> <p>II. De carga, este servicio se clasifica en las siguientes modalidades: a) En general; b) Materiales para construcción; y c) De grúas.</p>	<p>a) Urbano; b) Suburbano; c) Intermunicipal o integrado; d) Turístico; e) De alquiler sin ruta fija «Taxi»; y f) Transporte de personas con discapacidad o movilidad reducida.</p> <p>II. De carga, este servicio se clasifica en las siguientes modalidades: a) En general; b) Materiales para construcción; y c) De grúas.</p>
<p>Viene de...</p> <p style="text-align: center;">Capítulo II Servicio Público de Transporte</p> <p>(...)</p> <p style="text-align: center;">Servicio público de transporte intermunicipal</p> <p>Artículo 145. El servicio público de transporte intermunicipal es el que tiene por objeto trasladar personas y sus cosas, entre puntos ubicados en las vías públicas terrestres o férreas de dos o más municipios del Estado.</p> <p>Para su optimización, eficiencia, sustentabilidad y modernización, este servicio se podrá prestar a través de sistemas de rutas integradas o de cualquier otro que determine la autoridad estatal, conforme a las dimensiones de las zonas a cubrir, volumen de usuarios, necesidades específicas de traslado, tiempos de recorrido, vialidades y características de la infraestructura existente o la que se requiera para la integración de los usuarios del mismo con otros modos de transporte.</p>	<p>Viene de...</p> <p style="text-align: center;">Capítulo II Servicio Público de Transporte</p> <p>(...)</p> <p style="text-align: center;">Servicio público de transporte intermunicipal o integrado</p> <p>Artículo 145. El servicio público de transporte intermunicipal o integrado es el que tiene por objeto trasladar personas y sus cosas, entre puntos ubicados en las vías públicas terrestres o férreas de dos o más municipios del Estado.</p> <p>Para su optimización, eficiencia, sustentabilidad y modernización, este servicio se podrá prestar a través de sistemas de rutas integradas o de cualquier otro que determine la autoridad estatal, conforme a las dimensiones de las zonas a cubrir, volumen de usuarios, necesidades específicas de traslado, tiempos de recorrido, vialidades y características de la infraestructura existente o la que se requiera para la integración de los usuarios del mismo con otros modos de transporte que permitan la articulación física, operacional, informativa, de imagen, tarifaria y de pago de los servicios de transporte de pasajeros, en el marco de los programas de planeación de movilidad que establecen las leyes y demás disposiciones aplicables.</p> <p>Estos servicios de transporte público operarán de manera que la identidad, planeación y</p>



	<p>operación se integren a través de la gestión de la infraestructura vial, las estaciones, terminales, sitios, bases, paradas, vehículos, sistemas de control e información, la recaudación del pago e itinerarios y horarios establecidos por las autoridades competentes.</p> <p>Las estrategias de integración de los servicios de transporte deberán enfocarse en mejorar sus niveles de cobertura, calidad y asequibilidad, para lo cual se allegarán de instrumentos de planeación, gestión, administración, vigilancia, fiscales y presupuestales adecuados para el cumplimiento de los estándares de servicio que establezca esta Ley.</p>
<p>Clasificación del transporte intermunicipal Artículo 146. El servicio público de transporte intermunicipal se clasifica en: I. Autotransporte; y II. Ferroviario.</p>	<p>Clasificación del transporte intermunicipal o integrado Artículo 146. El servicio público de transporte intermunicipal o integrado se clasifica en: I. Autotransporte; y II. Ferroviario.</p>
<p>Servicio intermunicipal de autotransporte Artículo 147. El servicio público de transporte intermunicipal de autotransporte es el que se presta con las características que establezca el reglamento de la Ley, mediante el uso de midibuses, autobuses o cualquier tipo de vehículos con capacidad de transportación superior a estos, que la autoridad estatal considere adecuada para la prestación del servicio, sin modificar las características de fabricación.</p>	<p>Servicio intermunicipal o integrado de autotransporte Artículo 147. El servicio público de transporte intermunicipal o integrado de autotransporte es el que se presta con las características que establezca el reglamento de la Ley, mediante el uso de midibuses, autobuses o cualquier tipo de vehículos con capacidad de transportación superior a estos, que la autoridad estatal considere adecuada para la prestación del servicio, sin modificar las características de fabricación.</p>
<p>Servicio intermunicipal ferroviario Artículo 148. El servicio público de transporte intermunicipal ferroviario es el que se presta por las vías férreas de competencia estatal y con las características para su prestación con seguridad, eficiencia, rapidez y funcionalidad de acuerdo con lo dispuesto en la presente Ley y su reglamento.</p>	<p>Servicio intermunicipal o integrado ferroviario Artículo 148. El servicio público de transporte intermunicipal o integrado ferroviario es el que se presta por las vías férreas de competencia estatal y con las características para su prestación con seguridad, eficiencia, rapidez y funcionalidad de acuerdo con lo dispuesto en la presente Ley y su reglamento.</p>
<p>Características de operación del servicio intermunicipal</p>	<p>Características de operación del servicio intermunicipal o integrado</p>



<p>Artículo 149. La unidad administrativa de transporte establecerá las características de operación del servicio público de transporte intermunicipal que conformen el itinerario de servicio, como ruta, derrotero, horarios, frecuencias, tarifas, terminales y lugares de ascenso y descenso, entre otras, de conformidad con lo que al respecto establezca el reglamento de la Ley.</p>	<p>Artículo 149. La unidad administrativa de transporte establecerá las características de operación del servicio público de transporte intermunicipal o integrado que conformen el itinerario de servicio, como ruta, derrotero, horarios, frecuencias, tarifas, terminales y lugares de ascenso y descenso, entre otras, de conformidad con lo que al respecto establezca el reglamento de la Ley.</p>
<p style="text-align: center;"><i>Cambio de modalidad del servicio</i></p> <p>Artículo 160. En el caso de las modalidades urbano, suburbano e intermunicipal, cuando por la necesidad de los mismos y por consecuencia de ampliación o modificación de ruta implique un cambio de modalidad, las autoridades estatales y municipales se coordinarán a efecto de que la concesión sea regulada por la autoridad correspondiente de conformidad con las características de la prestación del servicio. Lo anterior no implicará el otorgamiento de una nueva concesión.</p>	<p style="text-align: center;"><i>Cambio de modalidad del servicio</i></p> <p>Artículo 160. En el caso de las modalidades urbano, suburbano e intermunicipal o integrado, cuando por la necesidad de los mismos y por consecuencia de ampliación o modificación de ruta implique un cambio de modalidad, las autoridades estatales y municipales se coordinarán a efecto de que la concesión sea regulada por la autoridad correspondiente de conformidad con las características de la prestación del servicio. Lo anterior no implicará el otorgamiento de una nueva concesión.</p>
<p style="text-align: center;"><i>Modificación de ruta</i></p> <p>Artículo 163. Tratándose del servicio público de transporte urbano, suburbano e intermunicipal, la autoridad correspondiente podrá modificar temporal o definitivamente el recorrido de una ruta, cuando resulte necesario por caso fortuito o fuerza mayor, la ejecución de una obra pública, modificación de la circulación vial o la mejora sustancial del servicio.</p> <p>Se requerirá de un estudio técnico cuando la modificación de ruta sea necesaria para la mejora sustancial del servicio o se lleve a cabo por cualquier otra causa de interés público.</p>	<p style="text-align: center;"><i>Modificación de ruta</i></p> <p>Artículo 163. Tratándose del servicio público de transporte urbano, suburbano e intermunicipal o integrado, la autoridad correspondiente podrá modificar temporal o definitivamente el recorrido de una ruta, cuando resulte necesario por caso fortuito o fuerza mayor, la ejecución de una obra pública, modificación de la circulación vial o la mejora sustancial del servicio.</p> <p>Se requerirá de un estudio técnico cuando la modificación de ruta sea necesaria para la mejora sustancial del servicio o se lleve a cabo por cualquier otra causa de interés público.</p>
<p style="text-align: center;"><i>Zonas conurbadas y metropolitanas</i></p> <p>Artículo 165. En caso de que dos o más poblaciones integren una sola mancha urbana o formen parte de una conurbación, el servicio entre ellas se considerará como intermunicipal de conformidad con el artículo 145 de esta Ley.</p> <p>Cuando se requiera para la mejor operación del servicio en las zonas conurbadas, la unidad</p>	<p style="text-align: center;"><i>Zonas conurbadas y metropolitanas</i></p> <p>Artículo 165. En caso de que dos o más poblaciones integren una sola mancha urbana o formen parte de una conurbación, el servicio entre ellas se considerará como intermunicipal o integrado de conformidad con el artículo 145 de esta Ley.</p> <p>Cuando se requiera para la mejor operación del servicio en las zonas conurbadas, la unidad</p>



<p>administrativa de transporte podrá emitir la autorización, acuerdo, acciones administrativas o disposiciones de carácter general, que permitan su establecimiento como servicio de transporte intermunicipal, en el cual para el establecimiento de nuevas rutas, ampliaciones, modificaciones, lugares de ascenso y descenso, itinerarios, horarios y demás características de operación que impliquen la intervención de los municipios conurbados, los interesados que pretendan establecer dicho servicio deberán solicitar la validación de los ayuntamientos involucrados, así como la aprobación por parte de la unidad administrativa de transporte, previa presentación de los datos técnicos correspondientes.</p> <p>(...)</p>	<p>administrativa de transporte podrá emitir la autorización, acuerdo, acciones administrativas o disposiciones de carácter general, que permitan su establecimiento como servicio de transporte intermunicipal o integrado, en el cual para el establecimiento de nuevas rutas, ampliaciones, modificaciones, lugares de ascenso y descenso, itinerarios, horarios y demás características de operación que impliquen la intervención de los municipios conurbados, los interesados que pretendan establecer dicho servicio deberán solicitar la validación de los ayuntamientos involucrados, así como la aprobación por parte de la unidad administrativa de transporte, previa presentación de los datos técnicos correspondientes.</p> <p>(...)</p>
<p>Viene de...</p> <p style="text-align: center;">Capítulo IV Concesiones</p> <p>(...)</p> <p style="text-align: center;">Procedimiento para el otorgamiento de concesión</p> <p>Artículo 184. El otorgamiento de una concesión de servicio público de transporte en las modalidades de urbano, suburbano, intermunicipal y de alquiler sin ruta fija «Taxi», deberá ajustarse a los requisitos siguientes, sin que bajo ninguna circunstancia pueda alterarse el orden establecido al efecto, ni omitirse alguno de ellos:</p> <p>(...)</p>	<p>Viene de...</p> <p style="text-align: center;">Capítulo IV Concesiones</p> <p>(...)</p> <p style="text-align: center;">Procedimiento para el otorgamiento de concesión</p> <p>Artículo 184. El otorgamiento de una concesión de servicio público de transporte en las modalidades de urbano, suburbano, intermunicipal o integrado y de alquiler sin ruta fija «Taxi», deberá ajustarse a los requisitos siguientes, sin que bajo ninguna circunstancia pueda alterarse el orden establecido al efecto, ni omitirse alguno de ellos:</p> <p>(...)</p>
<p style="text-align: center;">Plazo para registrar el vehículo</p> <p>Artículo 188. Notificada la resolución de otorgamiento o transmisión de la concesión, el concesionario tendrá un plazo de treinta días hábiles para registrar el vehículo que destinará a la prestación del servicio ante la autoridad competente, el cual deberá contar con las características señaladas en esta Ley, el reglamento correspondiente y demás disposiciones aplicables. El incumplimiento de dicha obligación dará lugar a la</p>	<p style="text-align: center;">Plazo para registrar el vehículo</p> <p>Artículo 188. Notificada la resolución de otorgamiento o transmisión de la concesión, el concesionario tendrá un plazo de treinta días hábiles para registrar el vehículo que destinará a la prestación del servicio ante la autoridad competente, el cual deberá contar con las características señaladas en esta Ley, el reglamento correspondiente y demás disposiciones aplicables. El incumplimiento de dicha obligación dará lugar a la</p>



<p>revocación de la concesión.</p> <p>No estará sujeto al plazo señalado en el párrafo anterior, el registro de vehículos destinados a la prestación del servicio público de transporte intermunicipal de autotransporte y ferroviario o cuando se trate de sistemas de transporte en zonas conurbadas o metropolitanas, en el que será el Ejecutivo del Estado a través de la unidad administrativa de transporte quien determine lo conducente.</p>	<p>revocación de la concesión.</p> <p>No estará sujeto al plazo señalado en el párrafo anterior, el registro de vehículos destinados a la prestación del servicio público de transporte intermunicipal o integrado de autotransporte y ferroviario o cuando se trate de sistemas de transporte en zonas conurbadas o metropolitanas, en el que será el Ejecutivo del Estado a través de la unidad administrativa de transporte quien determine lo conducente.</p>
<p>Viene de...</p> <p style="text-align: center;">Capítulo V Permisos</p> <p>(...)</p> <p style="text-align: center;">Permiso eventual de transporte</p> <p>Artículo 207. El permiso eventual de transporte se otorga cuando se presenta una necesidad de carácter temporal en el servicio público de transporte en las modalidades de urbano, suburbano e intermunicipal.</p> <p>La autoridad competente deberá realizar los estudios técnicos necesarios para expedir permisos eventuales, dichos permisos tendrán vigencia durante el tiempo que permanezca la necesidad, siempre que no rebase un término de seis meses, el cual podrá prorrogarse por una sola vez hasta por un periodo igual. En ningún caso, dicho permiso generará derechos adquiridos para los permisionarios. Si dicha necesidad subsistiera luego del periodo en que se otorga el permiso eventual y en su caso la prórroga, se procederá en términos de lo establecido en el artículo 184 de la presente Ley.</p>	<p>Viene de...</p> <p style="text-align: center;">Capítulo V Permisos</p> <p>(...)</p> <p style="text-align: center;">Permiso eventual de transporte</p> <p>Artículo 207. El permiso eventual de transporte se otorga cuando se presenta una necesidad de carácter temporal en el servicio público de transporte en las modalidades de urbano, suburbano e intermunicipal o integrado.</p> <p>La autoridad competente deberá realizar los estudios técnicos necesarios para expedir permisos eventuales, dichos permisos tendrán vigencia durante el tiempo que permanezca la necesidad, siempre que no rebase un término de seis meses, el cual podrá prorrogarse por una sola vez hasta por un periodo igual. En ningún caso, dicho permiso generará derechos adquiridos para los permisionarios. Si dicha necesidad subsistiera luego del periodo en que se otorga el permiso eventual y en su caso la prórroga, se procederá en términos de lo establecido en el artículo 184 de la presente Ley.</p>
<p>Viene de...</p> <p style="text-align: center;">Capítulo VI Servicios Conexos del Transporte</p> <p>(...)</p> <p style="text-align: center;">Terminales</p> <p>Artículo 214. Los concesionarios y permisionarios del servicio público de transporte en la modalidad de urbano, suburbano e intermunicipal deberán utilizar</p>	<p>Viene de...</p> <p style="text-align: center;">Capítulo VI Servicios Conexos del Transporte</p> <p>(...)</p> <p style="text-align: center;">Terminales</p> <p>Artículo 214. Los concesionarios y permisionarios del servicio público de transporte en la modalidad de urbano, suburbano e intermunicipal o integrado</p>

<p>terminales donde estacionarán los vehículos al inicio o término de su recorrido.</p> <p>Las terminales deberán contar con accesibilidad universal para el ascenso y descenso de personas, así como con espacios para el depósito y guarda de bicicletas, los demás requerimientos y características de operación que establezcan los ordenamientos.</p> <p>Las terminales contarán con elementos de acceso universal.</p>	<p>deberán utilizar terminales donde estacionarán los vehículos al inicio o término de su recorrido.</p> <p>Las terminales deberán contar con accesibilidad universal para el ascenso y descenso de personas, así como con espacios para el depósito y guarda de bicicletas, los demás requerimientos y características de operación que establezcan los ordenamientos.</p> <p>Las terminales contarán con elementos de acceso universal.</p>
<p>Viene de...</p> <p style="text-align: center;">Capítulo VII Tarifas</p> <p style="text-align: center;">Facultad de fijar la tarifa</p> <p>Artículo 228. La unidad administrativa de transporte y los ayuntamientos en el ámbito de su competencia, establecerán los tipos y parámetros para la fijación de tarifas de los servicios públicos de transporte en la modalidad de urbano, suburbano, intermunicipal y de alquiler sin ruta fija "Taxi", para lo cual podrán auxiliarse de una comisión mixta que al efecto se constituya.</p> <p>(...)</p>	<p>Viene de...</p> <p style="text-align: center;">Capítulo VII Tarifas</p> <p style="text-align: center;">Facultad de fijar la tarifa</p> <p>Artículo 228. La unidad administrativa de transporte y los ayuntamientos en el ámbito de su competencia, establecerán los tipos y parámetros para la fijación de tarifas de los servicios públicos de transporte en la modalidad de urbano, suburbano, intermunicipal o integrado y de alquiler sin ruta fija "Taxi", para lo cual podrán auxiliarse de una comisión mixta que al efecto se constituya.</p> <p>(...)</p>
<p style="text-align: center;">Tarifa preferencial</p> <p>Artículo 232. En el servicio público de transporte en las modalidades de urbano, suburbano e intermunicipal, se establecerán tarifas preferenciales, con descuento a estudiantes, personas con discapacidad o movilidad reducida, personas adultas mayores y menores de seis años. Los menores de tres años y los integrantes de los cuerpos de seguridad pública e inspectores de movilidad en el ejercicio de sus funciones, quedarán exentos de pago. Los porcentajes de descuento y los requisitos para acreditar la condición de usuario se establecerán en el reglamento respectivo.</p>	<p style="text-align: center;">Tarifa preferencial</p> <p>Artículo 232. En el servicio público de transporte en las modalidades de urbano, suburbano e intermunicipal o integrado, se establecerán tarifas preferenciales, con descuento a estudiantes, personas con discapacidad o movilidad reducida, personas adultas mayores y menores de seis años. Los menores de tres años y los integrantes de los cuerpos de seguridad pública e inspectores de movilidad en el ejercicio de sus funciones, quedarán exentos de pago. Los porcentajes de descuento y los requisitos para acreditar la condición de usuario se establecerán en el reglamento respectivo.</p>



Para integrar un capítulo específico sobre disposiciones aplicables al Servicio Público de Transporte:

Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios

Texto vigente	Reformas y adiciones propuestas
<p>Viene de...</p> <p>Título Séptimo Servicios Público y Especial de Transporte y Servicio de Transporte Privado mediante plataforma tecnológica</p> <p>Sin correlativo</p> <p>Sin correlativo</p>	<p>Viene de...</p> <p>Título Séptimo Servicios Público y Especial de Transporte y Servicio de Transporte Privado mediante plataforma tecnológica</p> <p>Capítulo I-A Disposiciones sobre el Servicio Público de Transporte</p> <p><i>Estándares de servicio</i> Artículo 138 Bis. Aquellos que presten servicios de transporte de pasajeros y carga deberán dar seguimiento y cumplirán los niveles requeridos para la prestación eficiente y de calidad del servicio.</p> <p>Las personas prestadoras de servicio estarán obligadas a incorporar un sistema para evaluar el cumplimiento de las metas que establezcan las autoridades competentes respecto a los siguientes estándares:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. Con relación al transporte de personas: <ol style="list-style-type: none"> a) Que la planeación considere los siguientes aspectos: <ol style="list-style-type: none"> i. Equidad de género en titulares de concesiones y permisos; ii. Cobertura del servicio; iii. Accesibilidad e integración física; iv. Integración operacional y de medio de pago; v. Tarifas integradas y asequibles para las personas usuarias; vi. Infraestructura para pernoctar y mantener vehículos. b) Que la operación considere los siguientes aspectos: <ol style="list-style-type: none"> i. Plan operacional;



	<ul style="list-style-type: none">ii. Regularidad y continuidad del servicio;iii. Horarios de operación;iv. Frecuencias de paso;v. Velocidad de recorrido;vi. Monitoreo de infracciones y sanciones. <p>c) Que los vehículos cumplan con los siguientes aspectos, conforme al Manual de especificaciones técnicas de los vehículos de transporte público:</p> <ul style="list-style-type: none">i. Diseño universal en interiores y accesos;ii. Buen estado físico-mecánico;iii. Control de emisiones;iv. Seguridad vehicular;v. Control de higiene interior;vi. Antigüedad de las unidades. <p>d) Que se considere para las personas conductoras:</p> <ul style="list-style-type: none">i. Contar con capacitación en conducción y atención para mejorar su perfil profesional y la experiencia de las personas usuarias;ii. Contar con protocolos de protección de personas usuarias incluyendo acoso sexual;iii. Garantizar sus derechos laborales;iv. Que rija la paridad de género en la contratación de conducción. <p>e) Que se considere en la prestación de servicios auxiliares:</p> <ul style="list-style-type: none">i. El diseño universal en paradas y terminales;ii. El cumplimiento de las normas y la eficiencia de los servicios. <p>II. Con relación al transporte de carga:</p> <p>a) Que se considere la baja en emisiones de carbono mediante:</p>
--	---



	<ul style="list-style-type: none"> i. Reducción de longitud y número de viajes; ii. Eficiencia de vehículos y combustibles. <p>b) Que se considere la eficiencia logística mediante:</p> <ul style="list-style-type: none"> i. Uso de infraestructura logística; ii. Infraestructura y operación vial; iii. Uso de tecnologías de la información. <p>III. Con relación a la seguridad:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Cumplir con los planes, programas y acciones necesarias sobre prevención del delito. b) Cumplir con planes, programas y acciones para la seguridad vial en los términos de esta Ley.
Sin correlativo	<p><i>Principios y criterios para la creación de servicios de transporte</i></p> <p>Artículo 138 Ter. Las autoridades competentes implementarán los servicios o en su caso otorgarán las concesiones, permisos y registros atendiendo a las condiciones particulares que concurren específicamente en cada caso, evitando siempre las prácticas monopólicas y teniendo la facultad de darlas por terminadas en la forma y términos que establezcan esta Ley.</p> <p>Asimismo, deberán otorgarse bajo el criterio de que la prestación de los servicios de transporte es de utilidad pública e interés general, por lo que los concursos y asignaciones estarán en todo momento supeditadas a la garantía efectiva de los derechos de las personas usuarias previstos en la Ley; las disposiciones en materia de seguridad vehicular, así como el cumplimiento de los principios de accesibilidad, calidad, diseño universal, eficiencia, equidad, innovación tecnológica, multimodalidad, participación, resiliencia, seguridad, sustentabilidad y transparencia establecidos en la Ley.</p>
Sin correlativo	<i>Unidad de información y quejas</i>

	<p>Artículo 138 Quáter. Las autoridades competentes establecerán su propia unidad de información y quejas para que las personas usuarias denuncien cualquier irregularidad en la prestación del servicio de transporte público. Para ello, se observarán los principios de accesibilidad, prontitud, imparcialidad, integridad y gratuidad, otorgando de forma expedita atención a la persona quejosa y se le deberá informar sobre las resoluciones adoptadas.</p>
Sin correlativo	<p><i>Instrumentos de fomento al transporte público</i> Artículo 138 Quinquies. Las autoridades competentes establecerán mecanismos e instrumentos de fomento a la cobertura de servicios, operación con altos niveles de servicio, cambio de esquema de negocio, renovación de flota y cambio a vehículos eléctricos, subsidio a tarifas e inversión en infraestructura y equipo, a fin de aumentar la cobertura, calidad, sustentabilidad, seguridad y asequibilidad de los servicios de transporte público.</p>
Sin correlativo	<p><i>Planeación del transporte público</i> Artículo 138 Sexies. Las autoridades competentes prestarán los servicios o expedirán el número de concesiones, permisos y registros que se requieran para la prestación de los servicios en forma continua y eficiente basando sus decisiones cuando así se requiera, en estudios técnicos y vigilando en todo momento que no se incurra en prácticas monopólicas o actividades que tiendan a propiciarlas.</p>
Sin correlativo	<p><i>Estudios técnicos</i> Artículo 138 Septies. La creación, ampliación, modificación, incorporación y desincorporación de los servicios de transporte público serán establecidas a través de estudios técnicos previo análisis de la demanda y necesidades de operación del servicio, de la infraestructura vial, los usos del suelo, del parque vehicular existente en cada región y por los demás elementos establecidos en esta Ley.</p> <p>Los estudios técnicos serán realizados por las autoridades competentes por sí o a través de terceros que podrán ser instituciones académicas y organismos o empresas especializadas.</p>



Sin correlativo

Contenido de los Estudios técnicos

Artículo 138 Octies. Los estudios técnicos tendrán, de acuerdo con la naturaleza del servicio, los siguientes contenidos:

- I. Diagnóstico de los servicios de transporte en las modalidades existentes en la zona objeto del estudio, el cual debe contener:
 - a) Itinerarios, paradas y terminales de los servicios públicos de transporte.
 - b) Bases y sitios, así como su cobertura.
 - c) Número y tipo de vehículo para cada modalidad y en su caso frecuencia de paso.

- II. Estimaciones debidamente sustentadas que avalen la demanda actual y el potencial de servicio, entre ellas:
 - a) Estimaciones de demanda basadas en estudios de frecuencia de paso y ocupación.
 - b) Estimaciones de demanda basadas en estudios de ascenso y descenso de pasajeros.
 - c) Encuestas origen-destino y de preferencias.

- III. Modalidad y características del servicio de transporte que deba prestarse, precisando el número de vehículos que se requieran, especificando sus particularidades técnicas, que deberán contener al menos:
 - a) Itinerarios o áreas de operación propuestos.
 - b) Descripción técnica de cada tipo de vehículo propuesto.
 - c) Número de vehículos, frecuencia de paso y ocupación estimada de cada tipo de vehículo.
 - d) Estimación del crecimiento de la demanda futura en un periodo de 10 años.
 - e) Especificaciones de diseño y cromática de los vehículos.

- IV. Evaluación económica que considere los beneficios, así como los costos de

	<p>operación del transporte en un periodo de diez años, que deberá incluir los siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> Costos de inversión incluyendo esquemas de financiamiento. Costos de operación anual. Ingresos financieros por recaudo, subsidios, publicidad y otros. Beneficios sociales y ambientales estimados incluyendo emisiones, ruido, siniestros de tránsito y movilidad de población socialmente vulnerable. Tasa interna de retorno financiero y, en su caso, tasa Interna de retorno social de la inversión. <p>V. Conclusiones y propuestas.</p>
Sin correlativo	<p><i>Criterios de diseño de rutas</i> Artículo 138 Nonies. En la planeación que realicen las autoridades competentes, se debe asegurar que los prestadores de servicio de transporte público provean los vehículos, conductores y en su caso instalaciones y establecimientos para cubrir el servicio con eficiencia y calidad. El diseño de rutas de transporte público debe realizarse buscando la satisfacción de las personas usuarias con la implementación de sistemas integrales de movilidad, en concordancia con programas, planes y proyectos de desarrollo urbano sustentable existentes, bajo criterios enfocados a prestar un servicio de óptima calidad, con tarifas accesibles, bajos tiempos de recorrido y tiempos de espera adecuados a cada modalidad.</p>
Sin correlativo	<p><i>Declaración de necesidad y concurso público</i> Artículo 138 Decies. La creación, ampliación, modificación, incorporación o desincorporación de una ruta de transporte público deberá ser determinada por las autoridades competentes a través de una declaratoria de necesidad, para lo cual se llevarán a cabo los estudios técnicos correspondientes y evaluarán su necesidad, en términos de lo establecido en esta Ley.</p> <p>Una vez que de acuerdo con los estudios técnicos se haya determinado la necesidad de crear, ampliar,</p>

	<p>modificar, incorporar o desincorporar un servicio las autoridades competentes evaluarán si se encuentran en condiciones de realizarlo con medios propios o, ante la imposibilidad de hacerlo, realizarán la declaratoria correspondiente, la necesidad de su concesión e iniciará el procedimiento de otorgamiento mediante una convocatoria de concurso público.</p>
Sin correlativo	<p><i>Manual de especificaciones técnicas de los vehículos de transporte público</i></p> <p>Artículo 138 Undecies. Además de lo establecido en la Ley, las autoridades competentes determinarán las características, diseño, cromática y especificaciones que deberán portar los vehículos que prestan los servicios de transporte a través del Manual de Especificaciones Técnicas de Vehículos de Transporte, el cual será de observancia obligatoria.</p> <p>El Manual contendrá al menos los siguientes elementos, en función de la modalidad de la que se trate:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. Peso, disposición y capacidad; II. Especificaciones antropométricas y ergonómicas para pasajeros; III. Especificaciones antropométricas y ergonómicas para quien conduzca; IV. Iluminación exterior e interior; V. Materiales y aislamientos; VI. Componentes y dispositivos; VII. Tren motriz, incluyendo el dispositivo de regulación de la velocidad; VIII. Equipo y/o accesorios para personas con discapacidad; IX. Equipo de seguridad con cámaras de video y sistema de posicionamiento global GPS; X. Equipo para sistema de pago y conteo de personas pasajeras; XI. Especificaciones para espacios publicitarios; y XII. Las demás que establezcan las autoridades competentes.
Sin correlativo	<p><i>Manual de identidad gráfica para el transporte</i></p>



	<p>Artículo 138 Doudecies. Con la finalidad de identificar las rutas, sitios o lugar al que corresponden, todos los vehículos que presten los servicios de transporte público y taxi deben cumplir con las características cromáticas, de diseño gráfico y tipográficas que determinen las autoridades competentes quienes las definirán a través de un Manual de Identidad Gráfica para el Transporte que expidan para todas las modalidades de servicio.</p> <p>Estos manuales tendrán una vigencia de al menos 10 años. La actualización de los manuales podrá modificar sustancialmente los colores y diseños sólo cuando esté plenamente justificado para la operación del transporte.</p>
Sin correlativo	<p style="text-align: right;">Regulación ambiental</p> <p>Artículo 138 Terdecies. Los vehículos que presten los servicios de transporte deben reducir el impacto ambiental de su operación y están obligados a cumplir con todos los requisitos que en materia de contaminación y preservación del medio ambiente establezcan las leyes, este Reglamento y los demás ordenamientos de carácter federal o estatal aplicables en la materia.</p> <p>Quienes presten servicios de transporte deberán garantizar que sus vehículos utilicen combustible, motores y especificaciones que cumplan con lo establecido en los títulos de concesión, permisos y registros, así como con las normas oficiales mexicanas relativas a la combustión y emisiones de gases.</p>
Sin correlativo	<p style="text-align: right;">Transporte de bajas emisiones</p> <p>Artículo 138 Quáterdecies. Cuando los vehículos para prestar servicios de transporte utilicen energía eléctrica para su tracción, la antigüedad máxima podrá ser mayor, considerando lo que establezcan las autoridades competentes basadas en la reducción de emisiones, costo y vida útil de la unidad, en el Manual de Especificaciones Técnicas de Vehículos de Transporte.</p>
Sin correlativo	Revisión documental



	<p>Artículo 138 Quinquiesdecies. Las autoridades competentes deberán revisar la información proporcionada por las personas concesionarias y permisionarias, conforme a la programación que establezca esta Ley y deberán informar, por los medios que determinen, y en un término que no excederá de quince días hábiles, contados a partir del día siguiente en que ingresen su solicitud, el resultado de la revisión.</p> <p>Para la revisión documental se deberá efectuar el pago de derechos correspondiente y exhibir la siguiente documentación:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. Solicitud de servicio original y copia; II. Copia de la factura o carta factura certificada ante Notario Público; III. Validación del SAT de la factura; IV. Constancia de registro en el REPUVE no mayor a cuarenta y ocho horas; V. Constancia de no adeudo de infracciones; VI. Copia de pago de derecho de revista vehicular del ejercicio fiscal vigente; VII. Póliza de seguro vigente, anexando comprobante de pago o factura; VIII. Identificación oficial de quien acredite la representación legal y acta constitutiva y poder notarial, en el caso de persona moral; IX. Gafete/Tarjetón de identificación de la persona conductora; X. Documento expedido por el Instituto Mexicano del Seguro Social que acredite la debida observancia de las prestaciones de seguridad social de las personas conductoras; XI. Certificado de Verificación Vehicular; y XII. Las demás que establezcan las autoridades competentes.
Sin correlativo	<p><i>Seguridad laboral de las personas operadoras del transporte público</i></p> <p>Artículo 138 Sexiesdecies. Para operar vehículos que presten servicios públicos de transporte, las personas conductoras deberán ser contratadas en términos de la legislación laboral.</p>

	<p>Quienes presten el servicio deberán acreditar que las y los conductores gocen de las prestaciones laborales y de seguridad social según lo establezca la normatividad aplicable, de acuerdo con el trabajo contratado.</p> <p>En ningún caso la jornada laboral de conductores del servicio de transporte público podrá ser superior a las ocho horas.</p>
Sin correlativo	<p style="text-align: right;">Responsabilidad civil</p> <p>Artículo 138 Septiesdecies. Toda persona que preste servicios de transporte está obligada a contratar una póliza de seguro de responsabilidad civil por daños tanto a usuarios y usuarias de los servicios como a peatones, ciclistas y conductores y ocupantes de vehículos, en su patrimonio y sus personas, que puedan resultar afectados por siniestros derivados de la prestación de dichos servicios, así como en los que se vean involucrados los vehículos sujetos a concesión, permiso o registro.</p> <p>Quienes operen servicios de transporte responderán solidariamente respecto de los daños y perjuicios que por acción u omisión causen quienes conduzcan sus vehículos con motivo de la prestación del servicio.</p> <p>La falta de respuesta solidaria por parte de las personas prestadoras de servicio, respecto de los daños y perjuicios que por acción u omisión causen las y los conductores de sus vehículos con motivo de la prestación del servicio es una causal de revocación o cancelación de la concesión, permiso o registro que ampare dicha prestación.</p>
Sin correlativo	<p style="text-align: right;">Cobertura del seguro obligatorio</p> <p>Artículo 138 Octiesdecies. La póliza de seguro al que se refiere el artículo anterior debe inscribirse ante las autoridades competentes cada año y deberá contratarse con una institución legalmente autorizada, con la cobertura que se determine y resulte la más conveniente para la prestación del servicio de que se trate.</p>

	<p>Las pólizas de seguro obligatorias requeridas por esta Ley para los prestadores de servicio deberán cumplir con las siguientes especificaciones:</p> <ol style="list-style-type: none">I. La indemnización por la pérdida de la vida de cada persona afectada será por una cantidad mínima equivalente a 5,000 veces la Unidad de Medida y Actualización vigente por cada una de las personas fallecidas.II. El monto total por cada evento será al menos de 50,000 veces la Unidad de Medida y Actualización vigente.III. La indemnización por concepto de lesiones a que tienen derecho las personas usuarias y terceras afectadas deberá cubrir totalmente los pagos que se originen, por la asistencia médica, la hospitalización y los aparatos de prótesis y ortopedia, será de un monto de al menos el que corresponda a la indemnización por muerte;IV. Se requerirá un deducible no mayor a 50 veces la Unidad de Medida y Actualización vigente;V. Las pólizas de seguro no serán cancelables e incluirán la leyenda “No cancelable” en la póliza; yVI. Las demás que establezcan las autoridades competentes.
--	--

De acuerdo con el artículo 209 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato, manifestamos que la presente iniciativa con proyecto de decreto contiene los siguientes impactos:

Impactos

- I. **Impacto jurídico:** se reforman los artículos 122, 145, 146, 147, 148, 149, 160, 163, 165, 184, 188, 207, 214, 228, 232 y se crea un Capítulo I-A “Disposiciones sobre el Servicio Público de Transporte” adicionando los artículos que van del 138 Bis al 138 Octiesdecies dentro del Título Séptimo “Servicios Público y Especial de Transporte y Servicio de Transporte Privado mediante plataforma tecnológica” de la Ley de Movilidad para el Estado de Guanajuato y sus Municipios, en materia de Servicio de transporte intermunicipal o integrado y otras Disposiciones aplicables al Transporte Público



- II. **Impacto administrativo:** la presente iniciativa no tiene impacto administrativo pues no crea o modifica estructuras administrativas.
- III. **Impacto presupuestario:** la presente iniciativa no genera ningún impacto presupuestario directo.
- IV. **Impacto social:** la presente iniciativa contribuye a la implementación de transportes públicos de calidad que permitan a las personas desplazarse de manera segura, asequible, accesible y sostenibles.

Alineación con los objetivos de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible

El mundo cada vez está más urbanizado. Desde 2007, más de la mitad de la población mundial ha estado viviendo en ciudades, y se espera que dicha cantidad aumente hasta el 60 % para 2030.

Las ciudades y las áreas metropolitanas son centros neurálgicos del crecimiento económico, ya que contribuyen al 60 % aproximadamente del PIB mundial. Sin embargo, también representan alrededor del 70 % de las emisiones de carbono mundiales y más del 60 % del uso de recursos.

La rápida urbanización está dando como resultado un número creciente de habitantes en barrios pobres, infraestructuras y servicios inadecuados y sobrecargados, lo cual está empeorando la contaminación del aire y el crecimiento urbano incontrolado.

Objetivo 11: Ciudades y comunidades sostenibles.

Específicamente en las siguientes metas:

- 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.
- 11.3** De aquí a 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países.
- 11.6** De aquí a 2030, reducir el impacto ambiental negativo *per capita* de las ciudades, incluso prestando especial atención a la calidad del aire y la gestión de los desechos municipales y de otro tipo.
- 11.7** De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad.



- 11.a Apoyar los vínculos económicos, sociales y ambientales positivos entre las zonas urbanas, periurbanas y rurales fortaleciendo la planificación del desarrollo nacional y regional.
- 11.c Proporcionar apoyo a los países menos adelantados, incluso mediante asistencia financiera y técnica, para que puedan construir edificios sostenibles y resilientes utilizando materiales locales.

En virtud de lo anteriormente expuesto se somete a consideración de esta Honorable Asamblea, esta propuesta legislativa de

Decreto

Único.- Se reforman los artículos 122, 145, 146, 147, 148, 149, 160, 163, 165, 184, 188, 207, 214, 228, 232 y se crea un Capítulo I-A “Disposiciones sobre el Servicio Público de Transporte” adicionando los artículos que van del 138 Bis al 138 Octiesdecies dentro del Título Séptimo “Servicios Público y Especial de Transporte y Servicio de Transporte Privado mediante plataforma tecnológica” de la Ley de Movilidad para el Estado de Guanajuato y sus Municipios, en materia de Servicio de transporte intermunicipal o integrado y otras Disposiciones aplicables al Transporte Público, para quedar como sigue:

Título Séptimo

Servicios Público y Especial de Transporte y Servicio de Transporte Privado mediante plataforma tecnológica

Capítulo I

Disposiciones comunes a los servicios Público y Especial de Transporte

(...)

Modalidades del servicio público de transporte

Artículo 122. El servicio público de transporte se divide en:

I. De personas, este servicio se clasifica en las siguientes modalidades:

- a) Urbano;
- b) Suburbano;
- c) Intermunicipal o integrado;**
- d) Turístico;
- e) De alquiler sin ruta fija «Taxi»; y
- f) Transporte de personas con discapacidad o movilidad reducida.

II. De carga, este servicio se clasifica en las siguientes modalidades:

- a) En general;

- b) Materiales para construcción; y
- c) De grúas.

(...)

Capítulo I-A Disposiciones sobre el Servicio Público de Transporte

Estándares de servicio

Artículo 138 Bis. Aquellos que presten servicios de transporte de pasajeros y carga deberán dar seguimiento y cumplirán los niveles requeridos para la prestación eficiente y de calidad del servicio.

Las personas prestadoras de servicio estarán obligadas a incorporar un sistema para evaluar el cumplimiento de las metas que establezcan las autoridades competentes respecto a los siguientes estándares:

- I. Con relación al transporte de personas:
 - a) Que la planeación considere los siguientes aspectos:
 - i. Equidad de género en titulares de concesiones y permisos;
 - ii. Cobertura del servicio;
 - iii. Accesibilidad e integración física;
 - iv. Integración operacional y de medio de pago;
 - v. Tarifas integradas y asequibles para las personas usuarias;
 - vi. Infraestructura para pernoctar y mantener vehículos.
 - b) Que la operación considere los siguientes aspectos:
 - i. Plan operacional;
 - ii. Regularidad y continuidad del servicio;
 - iii. Horarios de operación;
 - iv. Frecuencias de paso;
 - v. Velocidad de recorrido;
 - vi. Monitoreo de infracciones y sanciones.
 - c) Que los vehículos cumplan con los siguientes aspectos, conforme al Manual de especificaciones técnicas de los vehículos de transporte público:
 - i. Diseño universal en interiores y accesos;
 - ii. Buen estado físico-mecánico;
 - iii. Control de emisiones;
 - iv. Seguridad vehicular;
 - v. Control de higiene interior;



- vi. Antigüedad de las unidades.
- d) Que se considere para las personas conductoras:
 - i. Contar con capacitación en conducción y atención para mejor su perfil profesional y la experiencia de las personas usuarias;
 - ii. Contar con protocolos de protección de personas usuarias incluyendo acoso sexual;
 - iii. Garantizar sus derechos laborales;
 - iv. Que rijan la paridad de género en la contratación de conducción.
- e) Que se considere en la prestación de servicios auxiliares:
 - i. El diseño universal en paradas y terminales;
 - ii. El cumplimiento de las normas y la eficiencia de los servicios.
- II. Con relación al transporte de carga:
 - a) Que se considere la baja en emisiones de carbono mediante:
 - i. Reducción de longitud y número de viajes;
 - ii. Eficiencia de vehículos y combustibles.
 - b) Que se considere la eficiencia logística mediante:
 - i. Uso de infraestructura logística;
 - ii. Infraestructura y operación vial;
 - iii. Uso de tecnologías de la información.
- III. Con relación a la seguridad:
 - a) Cumplir con los planes, programas y acciones necesarias sobre prevención del delito.
 - b) Cumplir con planes, programas y acciones para la seguridad vial en los términos de esta Ley.

Principios y criterios para la creación de servicios de transporte

Artículo 138 Ter. Las autoridades competentes implementarán los servicios o en su caso otorgarán las concesiones, permisos y registros atendiendo a las condiciones particulares que concurren específicamente en cada caso, evitando siempre las prácticas monopólicas y teniendo la facultad de darlas por terminadas en la forma y términos que establezcan esta Ley.

Asimismo, deberán otorgarse bajo el criterio de que la prestación de los servicios de transporte es de utilidad pública e interés general, por lo que los concursos y asignaciones estarán en todo momento supeditadas a la garantía efectiva de los derechos de las personas usuarias previstos en la Ley; las disposiciones en materia de seguridad vehicular, así como el cumplimiento de los principios de accesibilidad, calidad, diseño universal, eficiencia, equidad,

innovación tecnológica, multimodalidad, participación, resiliencia, seguridad, sustentabilidad y transparencia establecidos en la Ley.

Unidad de información y quejas

Artículo 138 Quáter. Las autoridades competentes establecerán su propia unidad de información y quejas para que las personas usuarias denuncien cualquier irregularidad en la prestación del servicio de transporte público. Para ello, se observarán los principios de accesibilidad, prontitud, imparcialidad, integridad y gratuidad, otorgando de forma expedita atención a la persona quejosa y se le deberá informar sobre las resoluciones adoptadas.

Instrumentos de fomento al transporte público

Artículo 138 Quinquies. Las autoridades competentes establecerán mecanismos e instrumentos de fomento a la cobertura de servicios, operación con altos niveles de servicio, cambio de esquema de negocio, renovación de flota y cambio a vehículos eléctricos, subsidio a tarifas e inversión en infraestructura y equipo, a fin de aumentar la cobertura, calidad, sustentabilidad, seguridad y asequibilidad de los servicios de transporte público.

Planeación del transporte público

Artículo 138 Sexies. Las autoridades competentes prestarán los servicios o expedirán el número de concesiones, permisos y registros que se requieran para la prestación de los servicios en forma continua y eficiente basando sus decisiones cuando así se requiera, en estudios técnicos y vigilando en todo momento que no se incurra en prácticas monopólicas o actividades que tiendan a propiciarlas.

Estudios técnicos

Artículo 138 Septies. La creación, ampliación, modificación, incorporación y desincorporación de los servicios de transporte público serán establecidas a través de estudios técnicos previo análisis de la demanda y necesidades de operación del servicio, de la infraestructura vial, los usos del suelo, del parque vehicular existente en cada región y por los demás elementos establecidos en esta Ley.

Los estudios técnicos serán realizados por las autoridades competentes por sí o a través de terceros que podrán ser instituciones académicas y organismos o empresas especializadas.

Contenido de los Estudios técnicos

Artículo 138 Octies. Los estudios técnicos tendrán, de acuerdo con la naturaleza del servicio, los siguientes contenidos:

- I. Diagnóstico de los servicios de transporte en las modalidades existentes en la zona objeto del estudio, el cual debe contener:



- a) Itinerarios, paradas y terminales de los servicios públicos de transporte.
 - b) Bases y sitios, así como su cobertura.
 - c) Número y tipo de vehículo para cada modalidad y en su caso frecuencia de paso.
- II. Estimaciones debidamente sustentadas que avalen la demanda actual y el potencial de servicio, entre ellas:
- a) Estimaciones de demanda basadas en estudios de frecuencia de paso y ocupación.
 - b) Estimaciones de demanda basadas en estudios de ascenso y descenso de pasajeros.
 - c) Encuestas origen-destino y de preferencias.
- III. Modalidad y características del servicio de transporte que deba prestarse, precisando el número de vehículos que se requieran, especificando sus particularidades técnicas, que deberán contener al menos:
- a) Itinerarios o áreas de operación propuestos.
 - b) Descripción técnica de cada tipo de vehículo propuesto.
 - c) Número de vehículos, frecuencia de paso y ocupación estimada de cada tipo de vehículo.
 - d) Estimación del crecimiento de la demanda futura en un periodo de 10 años.
 - e) Especificaciones de diseño y cromática de los vehículos.
- IV. Evaluación económica que considere los beneficios, así como los costos de operación del transporte en un periodo de diez años, que deberá incluir los siguientes:
- a) Costos de inversión incluyendo esquemas de financiamiento.
 - b) Costos de operación anual.
 - c) Ingresos financieros por recaudo, subsidios, publicidad y otros.
 - d) Beneficios sociales y ambientales estimados incluyendo emisiones, ruido, siniestros de tránsito y movilidad de población socialmente vulnerable.
 - e) Tasa interna de retorno financiero y, en su caso, tasa Interna de retorno social de la inversión.
- V. Conclusiones y propuestas.

Criterios de diseño de rutas

Artículo 138 Nonies. En la planeación que realicen las autoridades competentes, se debe asegurar que los prestadores de servicio de transporte público provean los vehículos, conductores y en su caso instalaciones y establecimientos para cubrir el servicio con eficiencia y calidad. El diseño de rutas de transporte público debe realizarse buscando la satisfacción de las personas usuarias con la implementación de sistemas integrales de movilidad, en concordancia con programas, planes y proyectos de desarrollo urbano sustentable existentes,

bajo criterios enfocados a prestar un servicio de óptima calidad, con tarifas accesibles, bajos tiempos de recorrido y tiempos de espera adecuados a cada modalidad.

Declaración de necesidad y concurso público

Artículo 138 Decies. La creación, ampliación, modificación, incorporación o desincorporación de una ruta de transporte público deberá ser determinada por las autoridades competentes a través de una declaratoria de necesidad, para lo cual se llevarán a cabo los estudios técnicos correspondientes y evaluarán su necesidad, en términos de lo establecido en esta Ley.

Una vez que de acuerdo con los estudios técnicos se haya determinado la necesidad de crear, ampliar, modificar, incorporar o desincorporar un servicio las autoridades competentes evaluarán si se encuentran en condiciones de realizarlo con medios propios o, ante la imposibilidad de hacerlo, realizarán la declaratoria correspondiente, la necesidad de su concesión e iniciará el procedimiento de otorgamiento mediante una convocatoria de concurso público.

Manual de especificaciones técnicas de los vehículos de transporte público

Artículo 138 Undecies. Además de lo establecido en la Ley, las autoridades competentes determinarán las características, diseño, cromática y especificaciones que deberán portar los vehículos que prestan los servicios de transporte a través del Manual de Especificaciones Técnicas de Vehículos de Transporte, el cual será de observancia obligatoria.

El Manual contendrá al menos los siguientes elementos, en función de la modalidad de la que se trate:

- I. Peso, disposición y capacidad;
- II. Especificaciones antropométricas y ergonómicas para pasajeros;
- III. Especificaciones antropométricas y ergonómicas para quien conduzca;
- IV. Iluminación exterior e interior;
- V. Materiales y aislamientos;
- VI. Componentes y dispositivos;
- VII. Tren motriz, incluyendo el dispositivo de regulación de la velocidad;
- VIII. Equipo y/o accesorios para personas con discapacidad;
- IX. Equipo de seguridad con cámaras de video y sistema de posicionamiento global GPS;
- X. Equipo para sistema de pago y conteo de personas pasajeras;
- XI. Especificaciones para espacios publicitarios; y
- XII. Las demás que establezcan las autoridades competentes.

Manual de identidad gráfica para el transporte



Artículo 138 Doudecies. Con la finalidad de identificar las rutas, sitios o lugar al que corresponden, todos los vehículos que presten los servicios de transporte público y taxi deben cumplir con las características cromáticas, de diseño gráfico y tipográficas que determinen las autoridades competentes quienes las definirán a través de un Manual de Identidad Gráfica para el Transporte que expidan para todas las modalidades de servicio.

Estos manuales tendrán una vigencia de al menos 10 años. La actualización de los manuales podrá modificar sustancialmente los colores y diseños sólo cuando esté plenamente justificado para la operación del transporte.

Regulación ambiental

Artículo 138 Terdecies. Los vehículos que presten los servicios de transporte deben reducir el impacto ambiental de su operación y están obligados a cumplir con todos los requisitos que en materia de contaminación y preservación del medio ambiente establezcan las leyes, este Reglamento y los demás ordenamientos de carácter federal o estatal aplicables en la materia.

Quienes presten servicios de transporte deberán garantizar que sus vehículos utilicen combustible, motores y especificaciones que cumplan con lo establecido en los títulos de concesión, permisos y registros, así como con las normas oficiales mexicanas relativas a la combustión y emisiones de gases.

Transporte de bajas emisiones

Artículo 138 Quáterdecies. Cuando los vehículos para prestar servicios de transporte utilicen energía eléctrica para su tracción, la antigüedad máxima podrá ser mayor, considerando lo que establezcan las autoridades competentes basadas en la reducción de emisiones, costo y vida útil de la unidad, en el Manual de Especificaciones Técnicas de Vehículos de Transporte.

Revisión documental

Artículo 138 Quinquiesdecies. Las autoridades competentes deberán revisar la información proporcionada por las personas concesionarias y permisionarias, conforme a la programación que establezca esta Ley y deberán informar, por los medios que determinen, y en un término que no excederá de quince días hábiles, contados a partir del día siguiente en que ingresen su solicitud, el resultado de la revisión.

Para la revisión documental se deberá efectuar el pago de derechos correspondiente y exhibir la siguiente documentación:

- I. Solicitud de servicio original y copia;
- II. Copia de la factura o carta factura certificada ante Notario Público;
- III. Validación del SAT de la factura;



- IV. Constancia de registro en el REPUVE no mayor a cuarenta y ocho horas;
- V. Constancia de no adeudo de infracciones;
- VI. Copia de pago de derecho de revista vehicular del ejercicio fiscal vigente;
- VII. Póliza de seguro vigente, anexando comprobante de pago o factura;
- VIII. Identificación oficial de quien acredite la representación legal y acta constitutiva y poder notarial, en el caso de persona moral;
- IX. Gafete/Tarjetón de identificación de la persona conductora;
- X. Documento expedido por el Instituto Mexicano del Seguro Social que acredite la debida observancia de las prestaciones de seguridad social de las personas conductoras;
- XI. Certificado de Verificación Vehicular; y
- XII. Las demás que establezcan las autoridades competentes.

Seguridad laboral de las personas operadoras del transporte público

Artículo 138 Sexiesdecies. Para operar vehículos que presten servicios públicos de transporte, las personas conductoras deberán ser contratadas en términos de la legislación laboral.

Quienes presten el servicio deberán acreditar que las y los conductores gocen de las prestaciones laborales y de seguridad social según lo establezca la normatividad aplicable, de acuerdo con el trabajo contratado.

En ningún caso la jornada laboral de conductores del servicio de transporte público podrá ser superior a las ocho horas.

Responsabilidad civil

Artículo 138 Septiesdecies. Toda persona que preste servicios de transporte está obligada a contratar una póliza de seguro de responsabilidad civil por daños tanto a usuarios y usuarias de los servicios como a peatones, ciclistas y conductores y ocupantes de vehículos, en su patrimonio y sus personas, que puedan resultar afectados por siniestros derivados de la prestación de dichos servicios, así como en los que se vean involucrados los vehículos sujetos a concesión, permiso o registro.

Quienes operen servicios de transporte responderán solidariamente respecto de los daños y perjuicios que por acción u omisión causen quienes conduzcan sus vehículos con motivo de la prestación del servicio.

La falta de respuesta solidaria por parte de las personas prestadoras de servicio, respecto de los daños y perjuicios que por acción u omisión causen las y los conductores de sus vehículos con motivo de la prestación del servicio es una causal de revocación o cancelación de la concesión, permiso o registro que ampare dicha prestación.

Cobertura del seguro obligatorio

Artículo 138 Octiesdecies. La póliza de seguro al que se refiere el artículo anterior debe inscribirse ante las autoridades competentes cada año y deberá contratarse con una institución legalmente autorizada, con la cobertura que se determine y resulte la más conveniente para la prestación del servicio de que se trate.

Las pólizas de seguro obligatorias requeridas por esta Ley para los prestadores de servicio deberán cumplir con las siguientes especificaciones:

- I. La indemnización por la pérdida de la vida de cada persona afectada será por una cantidad mínima equivalente a 5,000 veces la Unidad de Medida y Actualización vigente por cada una de las personas fallecidas;
- II. El monto total por cada evento será al menos de 50,000 veces la Unidad de Medida y Actualización vigente;
- III. La indemnización por concepto de lesiones a que tienen derecho las personas usuarias y terceras afectadas deberá cubrir totalmente los pagos que se originen, por la asistencia médica, la hospitalización y los aparatos de prótesis y ortopedia, será de un monto de al menos el que corresponda a la indemnización por muerte;
- IV. Se requerirá un deducible no mayor a 50 veces la Unidad de Medida y Actualización vigente;
- V. Las pólizas de seguro no serán cancelables e incluirán la leyenda “No cancelable” en la póliza; y
- VI. Las demás que establezcan las autoridades competentes.

(...)

Capítulo II Servicio Público de Transporte

(...)

Servicio público de transporte intermunicipal o integrado

Artículo 145. El servicio público de transporte intermunicipal o integrado es el que tiene por objeto trasladar personas y sus cosas, entre puntos ubicados en las vías públicas terrestres o férreas de dos o más municipios del Estado.

Para su optimización, eficiencia, sustentabilidad y modernización, este servicio se podrá prestar a través de sistemas de rutas integradas o de cualquier otro que determine la autoridad estatal, conforme a las dimensiones de las zonas a cubrir, volumen de usuarios, necesidades específicas de traslado, tiempos de recorrido, vialidades y características de la infraestructura existente o la que se requiera para la integración de los usuarios del mismo con otros modos

de transporte **que permitan la articulación física, operacional, informativa, de imagen, tarifaria y de pago de los servicios de transporte de pasajeros, en el marco de los programas de planeación de movilidad que establecen las leyes y demás disposiciones aplicables.**

Estos servicios de transporte público operarán de manera que la identidad, planeación y operación se integren a través de la gestión de la infraestructura vial, las estaciones, terminales, sitios, bases, paradas, vehículos, sistemas de control e información, la recaudación del pago e itinerarios y horarios establecidos por las autoridades competentes.

Las estrategias de integración de los servicios de transporte deberán enfocarse en mejorar sus niveles de cobertura, calidad y asequibilidad, para lo cual se allegarán de instrumentos de planeación, gestión, administración, vigilancia, fiscales y presupuestales adecuados para el cumplimiento de los estándares de servicio que establezca esta Ley.

Clasificación del transporte intermunicipal o integrado

Artículo 146. El servicio público de transporte intermunicipal **o integrado** se clasifica en:

- I. Autotransporte; y
- II. Ferroviario.

Servicio intermunicipal o integrado de autotransporte

Artículo 147. El servicio público de transporte intermunicipal **o integrado** de autotransporte es el que se presta con las características que establezca el reglamento de la Ley, mediante el uso de midibuses, autobuses o cualquier tipo de vehículos con capacidad de transportación superior a estos, que la autoridad estatal considere adecuada para la prestación del servicio, sin modificar las características de fabricación.

Servicio intermunicipal o integrado ferroviario

Artículo 148. El servicio público de transporte intermunicipal **o integrado** ferroviario es el que se presta por las vías férreas de competencia estatal y con las características para su prestación con seguridad, eficiencia, rapidez y funcionalidad de acuerdo con lo dispuesto en la presente Ley y su reglamento.

Características de operación del servicio intermunicipal o integrado

Artículo 149. La unidad administrativa de transporte establecerá las características de operación del servicio público de transporte intermunicipal **o integrado** que conformen el itinerario de servicio, como ruta, derrotero, horarios, frecuencias, tarifas, terminales y lugares

de ascenso y descenso, entre otras, de conformidad con lo que al respecto establezca el reglamento de la Ley.

(...)

Cambio de modalidad del servicio

Artículo 160. En el caso de las modalidades urbano, suburbano e intermunicipal **o integrado**, cuando por la necesidad de los mismos y por consecuencia de ampliación o modificación de ruta implique un cambio de modalidad, las autoridades estatales y municipales se coordinarán a efecto de que la concesión sea regulada por la autoridad correspondiente de conformidad con las características de la prestación del servicio. Lo anterior no implicará el otorgamiento de una nueva concesión.

(...)

Modificación de ruta

Artículo 163. Tratándose del servicio público de transporte urbano, suburbano e intermunicipal **o integrado**, la autoridad correspondiente podrá modificar temporal o definitivamente el recorrido de una ruta, cuando resulte necesario por caso fortuito o fuerza mayor, la ejecución de una obra pública, modificación de la circulación vial o la mejora sustancial del servicio.

Se requerirá de un estudio técnico cuando la modificación de ruta sea necesaria para la mejora sustancial del servicio o se lleve a cabo por cualquier otra causa de interés público.

(...)

Zonas conurbadas y metropolitanas

Artículo 165. En caso de que dos o más poblaciones integren una sola mancha urbana o formen parte de una conurbación, el servicio entre ellas se considerará como intermunicipal **o integrado** de conformidad con el artículo 145 de esta Ley.

Cuando se requiera para la mejor operación del servicio en las zonas conurbadas, la unidad administrativa de transporte podrá emitir la autorización, acuerdo, acciones administrativas o disposiciones de carácter general, que permitan su establecimiento como servicio de transporte intermunicipal **o integrado**, en el cual para el establecimiento de nuevas rutas, ampliaciones, modificaciones, lugares de ascenso y descenso, itinerarios, horarios y demás características de operación que impliquen la intervención de los municipios conurbados, los interesados que pretendan establecer dicho servicio deberán solicitar la validación de los ayuntamientos involucrados, así como la aprobación por parte de la unidad administrativa de transporte, previa presentación de los datos técnicos correspondientes.

(...)

Capítulo IV Concesiones

(...)

Procedimiento para el otorgamiento de concesión

Artículo 184. El otorgamiento de una concesión de servicio público de transporte en las modalidades de urbano, suburbano, intermunicipal **o integrado** y de alquiler sin ruta fija «Taxi», deberá ajustarse a los requisitos siguientes, sin que bajo ninguna circunstancia pueda alterarse el orden establecido al efecto, ni omitirse alguno de ellos:

(...)

Plazo para registrar el vehículo

Artículo 188. Notificada la resolución de otorgamiento o transmisión de la concesión, el concesionario tendrá un plazo de treinta días hábiles para registrar el vehículo que destinará a la prestación del servicio ante la autoridad competente, el cual deberá contar con las características señaladas en esta Ley, el reglamento correspondiente y demás disposiciones aplicables. El incumplimiento de dicha obligación dará lugar a la revocación de la concesión.

No estará sujeto al plazo señalado en el párrafo anterior, el registro de vehículos destinados a la prestación del servicio público de transporte intermunicipal **o integrado** de autotransporte y ferroviario o cuando se trate de sistemas de transporte en zonas conurbadas o metropolitanas, en el que será el Ejecutivo del Estado a través de la unidad administrativa de transporte quien determine lo conducente.

(...)

Capítulo V Permisos

(...)

Permiso eventual de transporte

Artículo 207. El permiso eventual de transporte se otorga cuando se presenta una necesidad de carácter temporal en el servicio público de transporte en las modalidades de urbano, suburbano e intermunicipal **o integrado**.

La autoridad competente deberá realizar los estudios técnicos necesarios para expedir permisos eventuales, dichos permisos tendrán vigencia durante el tiempo que permanezca la necesidad, siempre que no rebase un término de seis meses, el cual podrá prorrogarse por una sola vez hasta por un periodo igual. En ningún caso, dicho permiso generará derechos adquiridos para los permisionarios. Si dicha necesidad subsistiera luego del periodo en que se



otorga el permiso eventual y en su caso la prórroga, se procederá en términos de lo establecido en el artículo 184 de la presente Ley.

(...)

Capítulo VI Servicios Conexos del Transporte

(...)

Terminales

Artículo 214. Los concesionarios y permisionarios del servicio público de transporte en la modalidad de urbano, suburbano e intermunicipal **o integrado** deberán utilizar terminales donde estacionarán los vehículos al inicio o término de su recorrido.

Las terminales deberán contar con accesibilidad universal para el ascenso y descenso de personas, así como con espacios para el depósito y guarda de bicicletas, los demás requerimientos y características de operación que establezcan los ordenamientos.

Las terminales contarán con elementos de acceso universal.

(...)

Capítulo VII Tarifas

Facultad de fijar la tarifa

Artículo 228. La unidad administrativa de transporte y los ayuntamientos en el ámbito de su competencia, establecerán los tipos y parámetros para la fijación de tarifas de los servicios públicos de transporte en la modalidad de urbano, suburbano, intermunicipal **o integrado** y de alquiler sin ruta fija "Taxi", para lo cual podrán auxiliarse de una comisión mixta que al efecto se constituya.

(...)

Tarifa preferencial

Artículo 232. En el servicio público de transporte en las modalidades de urbano, suburbano e intermunicipal **o integrado**, se establecerán tarifas preferenciales, con descuento a estudiantes, personas con discapacidad o movilidad reducida, personas adultas mayores y menores de seis años. Los menores de tres años y los integrantes de los cuerpos de seguridad pública e inspectores de movilidad en el ejercicio de sus funciones, quedarán exentos de pago.



**CONGRESO
GUANAJUATO**
LXV LEGISLATURA



**Dessire
Ángel Rocha**

DIPUTADA LOCAL
REPRESENTACIÓN PARLAMENTARIA DE MC

Los porcentajes de descuento y los requisitos para acreditar la condición de usuario se establecerán en el reglamento respectivo.

(...)

Transitorios

Artículo Primero. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente al de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guanajuato.

Artículo Segundo. El poder Ejecutivo y los Municipios contarán con 180 días a partir de la publicación del presente decreto para hacer las adecuaciones reglamentarias correspondientes.

Congreso del Estado de Guanajuato, 13 de julio de 2023.

Dessire Ángel R.
Dessire Ángel Rocha
Diputada

AUTORIDAD
CERTIFICADORA

e.congresogto.gob.mx

Información Notificación Electrónica

Folio:	37423
Asunto:	Iniciativa transporte público
Descripción:	INICIATIVA con proyecto de Decreto que reforma los artículos 122, 145, 146, 147, 148, 149, 160, 163, 165, 184, 188, 207, 214, 228, 232 y crea un Capítulo IA Disposiciones sobre el Servicio Público de Transporte adicionando los artículos que van del 138 Bis al 138 Octiesdecies dentro del Título Séptimo Servicios Público y Especial de Transporte y Servicio de Transporte Privado mediante plataforma tecnológica de la Ley de Movilidad para el Estado de Guanajuato y sus Municipios, en materia de Servicio de transporte intermunicipal o integrado y otras Disposiciones aplicables al Transporte Público.
Destinatarios:	SECRETARIA GENERAL - Buzón Secretaría General, Congreso del Estado de Guanajuato JORGE OCTAVIO SOPEÑA QUIROZ - Director General Parlamentario, Congreso del estado de Guanajuato
Archivo Firmado:	File_1833_20230712075202019_0.pdf
Autoridad Certificadora:	AUTORIDAD CERTIFICADORA DEL PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE GUANAJUATO

Evidencia Criptográfica
Hoja de Firmantes

FIRMA

Nombre Firmante:	KARINA CECILIA VILLALOBOS ANAYA	Validez:	Vigente
No. Serie:	50.4c.45.47.30.31.00.00.00.06.85	Revocación:	No Revocado
Fecha (UTC/CDMX):	12/07/2023 02:32:19 p. m. - 12/07/2023 08:32:19 a. m.	Estatus:	Válida
Algoritmo:	RSA - SHA256		
Cadena de Firma:	76-2e-e2-c7-7a-5a-fd-81-ca-05-84-c7-eb-1d-e0-cd-3f-2a-f4-37-8d-a4-5f-b1-62-72-fa-bf-53-a5-97-6a-89-57-9c-cc-c4-95-c6-16-ff-64-1b-3c-c6-6a-87-6d-c9-ca-77-b3-a8-c8-e7-73-e1-7b-82-b0-6e-de-c0-13-a9-d5-ca-f0-85-b3-10-6c-76-30-9a-ae-50-26-cd-74-4b-79-aa-f6-62-02-2e-ea-87-b7-92-ff-f6-e1-ad-8c-a0-e9-93-1e-a9-ee-21-58-b7-bc-5f-82-7d-72-94-c5-07-97-f3-05-c5-4a-95-67-54-11-0b-ad-54-76-15-73-ba-61-33-3e-49-e1-bc-3b-12-35-fa-08-5e-41-ad-dc-d5-47-bf-be-18-31-db-0b-05-a6-b7-5e-60-0d-aa-e3-0a-e3-59-0c-97-5c-3f-fc-66-cf-aa-10-85-8e-a5-9c-3b-93-03-bd-7e-ff-46-0a-2a-e9-4e-a3-78-09-bf-ee-de-52-ea-5a-b7-e1-65-f5-ed-db-b9-f0-81-7e-5d-da-31-4f-d5-72-2c-b9-fd-ae-41-31-6f-ab-c9-80-a1-64-84-f3-e6-1f-a9-95-03-67-64-9b-78-d5-c4-a8-39-eb-d5-62-9b-80-19-7a-f5-57-c0-f8-1b-5f-42-50-92-0b		

OCSP

Fecha (UTC/CDMX):	12/07/2023 02:34:38 p. m. - 12/07/2023 08:34:38 a. m.
Nombre Respondedor:	Servicio OCSP de la AC del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato
Emisor Respondedor:	AUTORIDAD CERTIFICADORA DEL PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE GUANAJUATO
Número de Serie:	50.4c.45.47.30.31.30.35

TSP

Fecha (UTC/CDMX):	12/07/2023 02:34:31 p. m. - 12/07/2023 08:34:31 a. m.
Nombre Emisor de Respuesta TSP:	Advantage Security PSC Estampado de Tiempo 1
Emisor Certificado TSP:	Autoridad Certificadora Raiz Segunda de Secretaria de Economía
Identificador de Respuesta TSP:	638247476712970880
Datos Estampillados:	nZXZiTVg0e41Z3huRijAyZ8kz0=

CONSTANCIA NOM 151

Índice:	305518992
Fecha (UTC/CDMX):	12/07/2023 02:34:19 p. m. - 12/07/2023 08:34:19 a. m.
Nombre del Emisor:	Advantage Security PSC NOM151
Número de Serie:	2c

• Firma Electrónica Certificada •
Autoridad Certificadora del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato

FIRMA

Nombre Firmante:	DESSIRE ANGEL ROCHA	Validez:	Vigente
No. Serie:	50.4c.45.47.30.31.00.00.00.05.3b	Revocación:	No Revocado
Fecha (UTC/CDMX):	12/07/2023 01:52:23 p. m. - 12/07/2023 07:52:23 a. m.	Estatus:	Válida
Algoritmo:	RSA - SHA256		
Cadena de Firma:	92-d9-ca-02-9d-29-9d-a2-61-77-e5-c0-0e-6b-a9-47-74-3e-82-19-3f-32-64-61-bd-81-a2-ed-7c-31-89-59-2b-e4-35-95-12-83-b2-cb-01-f8-52-da-f3-6e-0f-7f-4e-36-fe-88-c3-73-b9-92-f8-e3-d2-e8-8c-04-4a-06-09-a0-97-d8-25-69-7e-b5-11-70-9c-f6-30-3f-8a-02-9f-cc-c0-9d-43-2a-7f-e1-94-13-d9-7a-1a-ec-95-1e-3f-1d-22-22-60-a6-a7-b8-09-96-b0-9d-98-f7-74-e0-08-8d-78-80-42-e9-89-f8-48-5a-1e-99-d6-17-f1-bd-ca-b8-08-c6-e5-14-b4-4d-1b-fa-9e-2d-5c-21-90-cf-20-4a-b8-0e-a4-8f-5c-2c-59-3f-b4-90-3d-f8-00-6e-64-9a-5b-a2-8c-12-f1-1e-12-a5-19-34-4b-e6-1b-8f-b6-1d-9f-d3-b2-57-3b-c9-2d-0f-95-ea-47-b5-72-0e-6f-b3-cc-b3-8c-4e-4d-cf-db-7a-3a-2f-b5-f4-38-3e-c7-6b-56-59-0e-9c-ad-a7-8e-bf-ab-f8-7b-68-4d-ec-6f-11-87-86-93-4f-e7-25-82-fb-86-01-b4-61-f9-56-1a-fc-1b-e1-f9-8b-fb-0f-44-fb-06-02-2d-4a-77-3b		

OCSP

TSP

CONSTANCIA NOM 151

Fecha (UTC/CDMX): 12/07/2023 01:54:42 p. m. - 12/07/2023 07:54:42 a. m.
Nombre Respondedor: Servicio OCSP de la AC del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato
Emisor Respondedor: AUTORIDAD CERTIFICADORA DEL PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE GUANAJUATO
Número de Serie: 50.4c.45.47.30.31.30.35

Fecha (UTC/CDMX): 12/07/2023 01:54:35 p. m. - 12/07/2023 07:54:35 a. m.
Nombre Emisor de Respuesta TSP: Advantage Security PSC Estampado de Tiempo 1
Emisor Certificado TSP: Autoridad Certificadora Raiz Segunda de Secretaria de Economia
Identificador de Respuesta TSP: 638247452756239859
Datos Estampillados: rQ2GragRORG+MictJ1BrQW+tsRM=

Índice: 305518148
Fecha (UTC/CDMX): 12/07/2023 01:54:24 p. m. - 12/07/2023 07:54:24 a. m.
Nombre del Emisor: Advantage Security PSC NOM151
Número de Serie: 2c

• Firma Electrónica Certificada •
Autoridad Certificadora del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato

Diputada Katya Cristina Soto Escamilla
Presidenta de la Comisión Permanente
LXV Legislatura
Segundo Receso del Segundo Año de Ejercicio

Diputada Dessire Ángel Rocha, Representante Ciudadana de la LXV Legislatura del Congreso del Estado Libre y Soberano de Guanajuato, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 56 fracción II de la Constitución Política para el Estado de Guanajuato, y el 167 fracción II, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato, me permito poner a la consideración de esta Soberanía la siguiente **INICIATIVA** con proyecto de Decreto que **reforma el artículo 14 y adiciona los artículos 14 Bis, 14 Ter, 14 Quáter, 15 Quinquies y 14 Sexies para integrar un Capítulo II-A “Instrumentos financieros, fiscales y de inversión”; adiciona los artículos 28 Bis y 28 Ter al Capítulo IV “Participación Ciudadana y oficinas regionales”; adiciona los artículos del 36 Septies al 36 Septiesdecies para integrar un Capítulo VIII “Planeación, información, evaluación y seguimiento” todos dentro del Título I “Disposiciones Generales” de la Ley de Movilidad para el Estado de Guanajuato y sus Municipios**, en materia de presupuestos, participación ciudadana, planeación, información, evaluación y seguimiento.

Dando cumplimiento al último párrafo del artículo 168 de la Ley que nos rige, lo hago en los siguientes términos:

Exposición de Motivos

En las últimas tres décadas, el concepto de gobernanza ha tomado una relevancia teórica en los estudios organizacionales, de la administración pública y de las políticas públicas. Su importancia ha sido tal, que diversas instituciones internacionales, regionales y nacionales lo han adaptado como un concepto clave que rige las actuaciones públicas.

Una definición completa del término gobernanza es la ofrecida por Whittingham¹:

Gobernanza es la realización de relaciones políticas entre diversos actores involucrados en el proceso de decidir, ejecutar y evaluar decisiones sobre asuntos de interés público, proceso que puede ser caracterizado como un juego de poder, en el cual competencia y cooperación coexisten como reglas posibles; y que incluye instituciones tanto formales como informales. La forma e

¹ Whittingham, M. V. (2010). *¿Qué es la gobernanza y para qué sirve?* Recuperado de: <http://hdl.handle.net/20.500.12010/891>.

interacción entre los diversos actores refleja la calidad del sistema y afecta a cada uno de sus componentes; así como al sistema como totalidad.

A este concepto, en fechas más recientes se le ha agregado el adjetivo “buena”. La Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos (ACNUDH), estableció que la *buena gobernanza* añade una dimensión normativa o de evaluación al proceso de gobernar. Desde la perspectiva de los derechos humanos, la gobernanza se refiere, sobre todo, al proceso mediante el cual las instituciones públicas dirigen los asuntos públicos, gestionan los recursos comunes y garantizan la realización de los derechos humanos².

Para la ACNUDH, la *buena gobernanza* debe de caracterizarse por respetar plenamente los derechos humanos, por el Estado de Derecho, por garantizar la participación efectiva, fomentar la asociación de múltiples interesados, reconocer el pluralismo político, generar procesos e instituciones transparentes, por la eficacia y eficiencia del sector público, por la legitimidad y por los valores democráticos de las instituciones formales, informales, del sector público y de la ciudadanía.

Estos elementos se encuentran condensados en cinco pilares:

- Transparencia
- Responsabilidad
- Rendición de cuentas
- Participación
- Capacidad de respuesta (a las necesidades de la población)

Desde la Ciencia Política y de la Administración Pública se han generado algunos modelos para conceptualizar y dimensionar los valores que debe reunir una buena gobernanza. Más específico aún, se han propuesto modelos que miden la buena gobernanza aplicada a cuestiones urbanas.

El modelo de valores de Buena Gobernanza Urbana de Hendriks. Frank Hendriks, profesor de la Universidad de Tilburg, de los Países Bajos, publicó en 2014 un artículo titulado *Understanding Good Urban Governance: Essentials, Shifts, and Values*³, el cual desarrolla un modelo de valores aplicados a la buena gobernanza urbana, este modelo, al tratarse de un instrumento vinculado a la ciudad, ofrece herramientas valiosas para analizar la movilidad y la seguridad vial a través de un enfoque científico. Este modelo propone cinco componentes que deben ser analizados para diagnosticar la calidad de la política pública urbana: (1) la capacidad de respuesta, (2) la efectividad de las respuestas, (3) la justicia procesal, (4) la resiliencia y (5) los contrapesos.

Capacidad de respuesta y efectividad. Hendriks argumenta que la gobernanza democrática, sea esta ejercida a través de mecanismos directos o indirectos, debe ser promovida para que tenga “legitimidad de entrada” (input legitimacy) y debe producir valor añadido para adquirir “legitimidad de salida” (output

² ACNUDH (2023). *Acerca de la buena gobernanza y los derechos humanos*. Recuperado de: <https://www.ohchr.org/es/good-governance/about-good-governance>

³ Hendriks, F. (2014). Understanding good urban governance: Essentials, shifts, and values. *Urban Affairs Review*, 50(4), 553-576.

legitimacy). Enfatiza que un buen gobierno democrático "no sólo considera las demandas de sus ciudadanos, sino que también actúa eficazmente sobre estas demandas". La eficacia es el grado y la forma de la capacidad que tienen las instituciones públicas para resolver problemas y ofrecer valor agrado.

Justicia procesal. Hendriks propone que la aplicación de la ley y el ambiente de legalidad son componentes esenciales para la gobernanza. La justicia procesal tiene dos dimensiones: una se refiere a la seguridad jurídica del marco legal (legalidad, rendición de cuentas, igualdad de derechos) y otra, a la aplicación de ese marco legal (exactitud, integridad).

Resiliencia y contrapesos. Para Hendriks la resiliencia significa que una democracia es resistente, dinámicamente estable y que invierte sistemáticamente en su capacidad para permanecer de pie cuando se presuriza y unida cuando se divide (cohesión en la diversidad). Respecto a los contrapesos, el Estado de Derecho, está mayormente orientado por división de poderes y la existencia de contrapesos, por lo que el buen gobierno depende también del equilibrio de intereses, de la institucionalización de las fuerzas compensatorias y las responsabilidades, es decir, con actores, oficinas y los diferentes órganos, controlándose entre ellos. Estos contrapesos van más allá del modelo *Check and balances* constitucional, en la que el poder público se regula a sí mismo a través de las funciones tripartitas clásicas. Supone que las instituciones formales e informales y la ciudadanía, adquieren relevancia cuando participan sobre asuntos concretos del ámbito público, estableciendo mecanismos de transparencia y rendición de cuentas que, a su vez, involucran mecanismos de participación.

En este modelo la capacidad de respuesta y la eficacia se consideran como valores de entrada y salida; en cambio, la resiliencia y los contrapesos son el resultado de un sistema específico, mientras que la justicia procesal es un valor que debe estar presente en los otros procesos. Es decir, el modelo relaciona la gobernanza con el sistema político, al analizar los componentes institucionales (las instituciones de los poderes públicos, el sistema de justicia y seguridad, el mercado, la sociedad civil y el sistema de las instituciones públicas internacionales) y técnicos (el sistema de ciencia-tecnología, la política pública, las finanzas públicas y la administración pública).

La aplicación del modelo de valores de Buena Gobernanza Urbana de Hendriks en México. En nuestro país hay un estudio pionero que pone a prueba el modelo de buena gobernanza urbana de Hendriks aplicada específicamente al transporte público como componente de la movilidad y seguridad vial. Sandra Acosta-García y Alex Covarrubias⁴ realizaron un análisis comparativo de la gobernanza del transporte público urbano en México, tomando como referencia a León, Guanajuato, y a Hermosillo, Sonora.

El estudio, detalla las diferencias y similitudes en la evolución del servicio de transporte público urbano en ambas ciudades y se aproxima a la buena gobernanza de cada sistema a través del modelo de Hendriks como guía metodológica.

Como resultados principales, el estudio muestra que el sistema de León obtuvo un mayor alcance de indicadores y dan soporte a la tesis sobre las capacidades de organización (capacidad de respuesta y

⁴ Acosta-García, S., & Covarrubias Valdenebro, A. (2018). La gobernanza del transporte público urbano en México: un comparativo de las localidades de Hermosillo, Sonora y León, Guanajuato. *Estudios sociales. Revista de alimentación contemporánea y desarrollo regional*, 28(52).

efectividad) y los poderes compensatorios (resiliencia) como factores clave para la buena gobernanza urbana. Concluye que, para que la política pública sea exitosa, debe de existir un repertorio de mecanismos que permitan que la estructura institucional y que los actores públicos y privados que participan en el transporte público puedan llegar a acuerdos para mejorar integralmente el servicio público de transporte urbano.

Como medios para la realización de una buena gobernanza urbana aplicada a la movilidad y seguridad vial es necesario que se incorporen a la legislación instrumentos fiscales y de inversión que fortalezcan la capacidad institucional de respuesta y efectividad. La política pública requiere asignaciones presupuestales, sin embargo, en el caso mexicano, la mayoría de los recursos públicos que reciben las entidades federativas y los municipios proviene de asignaciones y participaciones federales; los recursos económicos son más bien limitados.

El Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITPD) en su “Invertir para movernos: Diagnóstico de inversión en movilidad en las zonas metropolitanas de México 2011-2017” (versión preliminar)⁵ realizó un seguimiento exhaustivo del gasto federal asignado a las zonas metropolitanas del país, haciendo énfasis en el gasto destinado a proyectos de movilidad urbana y espacio público.

En un primer hallazgo, la inversión en 2017 que fue el ejercicio fiscal inmediato anterior al reporte fue el año con menor inversión lo que sin más, significa una baja inversión para el logro de los proyectos de movilidad.

El segundo hallazgo, también importante, es que la continuación de la prioridad de la inversión en el uso del automóvil privado que potencia las externalidades negativas e incentiva su continuidad cuando la mayoría de las personas en el país -también en el estado y los municipios de Guanajuato- no tienen acceso a automóvil privado y dependen mayoritariamente del transporte público. Los datos consultados de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público muestran que el 15% del total de fondos federales destinados a Zonas Metropolitanas fueron ejercidos para beneficio de transporte privado lo que, a su vez, representa el 70% de los recursos destinados a la movilidad urbana. En el mismo hilo argumentativo, con datos de la encuesta intercensal de INEGI 2015, la más próxima al año del estudio, se sabe que el 31% de los viajes en automóvil privado fueron al trabajo y el 24% a la escuela, eso significa que una proporción importante de la población no goza de los beneficios de la inversión pública que se destina a ello.

En contraste, como lo afirma el diagnóstico, el transporte público concentra el 45% de los viajes al trabajo y 32% de los viajes a la escuela y solo recibió el 14% del presupuesto de movilidad.

Lo anterior obliga a que, desde la ley, se le permita al Estado y a los municipios contar con instrumentos financieros, fondos, fideicomisos, financiamientos e instrumentos de participación público-privada que los doten de recursos para mejorar la movilidad y la seguridad vial para revertir la tendencia inercial.

Poner a la ciudadanía en el centro y crear el nuevo paradigma de la movilidad anhelado, significa romper el molde y priorizar las inversiones conforme a la jerarquía de la movilidad. Más recursos públicos para mover

⁵ Consultable en:

https://drive.google.com/file/d/19Xz5lfbUl5atouK_yJRCf_25p3sdY88M/view?fbclid=IwAR0Hql473xBe1q6Z43zN8A2cem3WjW_jpFe8_o5cllgqYq9qJKk40PjmSq8

a la mayoría de la población son necesarios para atender adecuadamente sus necesidades y garantizar el derecho humano a la movilidad y la seguridad vial de todas las personas, de acuerdo a sus condiciones y con base en datos y evidencia de los resultados de las políticas públicas implementadas.

Y ninguna política pública está completa si en el ciclo no interviene de manera directa la ciudadanía.

Es necesario que la ciudadanía participe en la planeación, ejecución y vigilancia de la política estatal de movilidad y seguridad vial pues son las personas y sus trayectorias de vida quienes deben ser los protagonistas de la actuación estatal.

La ley debe de contemplar los mecanismos de participación ciudadana a través de consejos, comités u oficinas de atención directa. Esta es la vía de atender de manera directa las necesidades de la ciudadanía, elaborar diagnósticos situados y comenzar el ciclo de la política pública para que, finalmente, también sea la ciudadanía quien evalúe los avances y proponga soluciones a los retos en la materia. En la participación ciudadana reside el potencial de la buena gobernanza urbana.

También resulta indispensable que la legislación sea coincidente y articulada con los sistemas de planeación y de seguimiento, que, además, cuente con un repertorio de instrumentos y mecanismos para el diagnóstico, información, evaluación y auditoría de las políticas públicas de movilidad y seguridad vial.

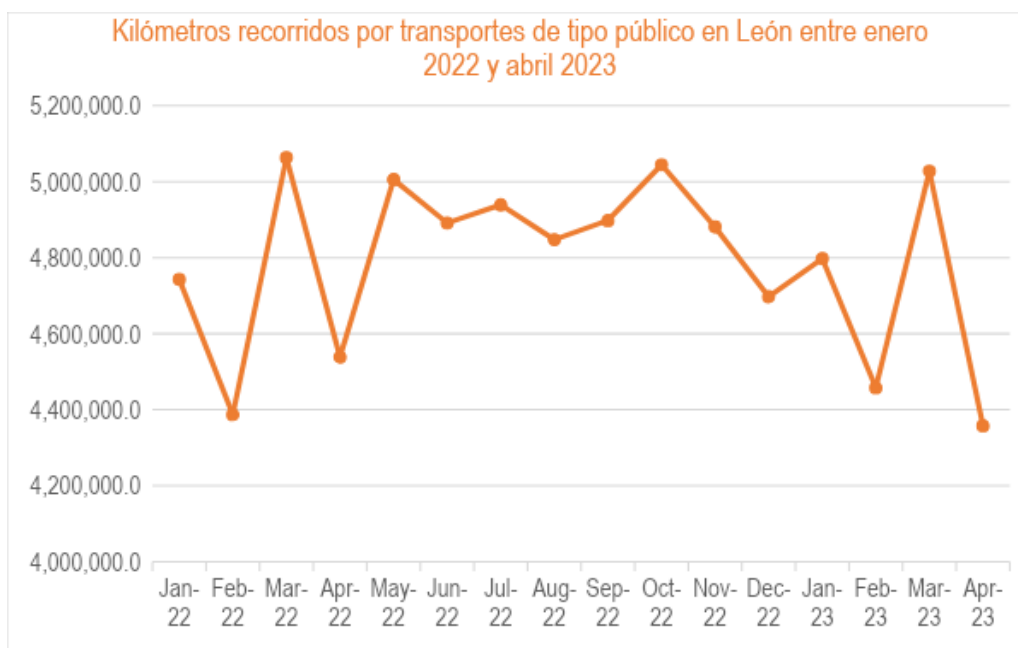
Si la política pública no se basa en datos confiables no dará resultados.

En Guanajuato no contamos con un sistema de información que condense datos en materia de movilidad y seguridad vial, los datos que existen están dispersos en varios instrumentos y en varias dependencias. Por citar algunos ejemplos, no sabemos cómo se correlacionan la baja en el número de unidades de transporte público con los kilómetros que recorren y el diseño de rutas fijas; cómo se relacionan la circulación del parque vehicular del transporte público y los índices de calidad aire y la disminución de contaminantes que se emiten por parte de dicho servicio; o cómo contribuye la implementación de pruebas y operaciones en materia de factores de riesgo como las de alcoholimetría.

Transporte Urbano de Pasajeros en León, Guanajuato. Acorde a la plataforma del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), en sus registros estadísticos sobre transporte urbano de pasajeros en los que ha expuesto datos específicos del transporte urbano del municipio de León⁶, se presentaron las siguientes tendencias sobre los kilómetros recorridos por transporte público y el cambio en las rutas:

Gráfico 1: Distancia recorrida por transporte público en León.

⁶ INEGI. (2023). Transporte Urbano de Pasajeros. Consultado en: <https://www.inegi.org.mx/programas/transporteurbano/#Tabulados>



Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de INEGI: Estadística de Transporte Urbano de Pasajeros.

A pesar de las variaciones en los kilómetros recorridos por el transporte público de la ciudad, no existió tal cambio en el número de rutas que hasta noviembre de 2021 eran 158; desde diciembre de 2021 hasta junio de 2022 fueron 162; el último cambio registrado fue en agosto 2022 cuando aumentaron a 164 rutas⁷. Se desconoce la calidad de las unidades que cumplen con las rutas mencionadas.

El comportamiento en la distancia recorrida en kilómetros no es proporcional al aumento en el número de rutas, por lo que se observa que, en el municipio de León, las mismas unidades no evaluadas de forma constante en cuanto a criterios de protección ambiental y seguridad para las personas usuarias, han aumentado las distancias que recorren en determinados periodos acorde a la demanda de movilidad. Es decir, las mismas unidades contaminantes e inseguras recorren mayores distancias.

Contaminación y calidad del aire en Guanajuato. Acorde al Informe Ambiental del Estado de Guanajuato 2020⁸, la contaminación antropogénica es aquella generada por las actividades humanas que se realizan para satisfacer necesidades básicas y generar bienes y servicios. Las fuentes fijas de la contaminación antropogénica son las que se realizan en un lugar determinado y se dividen en actividades industriales, comercios y servicios. La calidad del aire representa el nivel de contaminantes que se encuentran en el aire y que éstos determinan si es apto o no para los seres vivos.

⁷ INEGI. (2023). Estadística de Transporte Urbano de Pasajeros. Consultado en: https://www.inegi.org.mx/app/tabulados/interactivos/?px=ETUP_LEON_T1&bd=ETUP

⁸ Secretaría de Medio Ambiente y Ordenamiento Territorial (SMAOT). (2021). Informe Ambiental del Estado de Guanajuato 2020. Consultado en: https://portalsocial.guanajuato.gob.mx/sites/default/files/documentos/2021_SMAOT_Informe_ambiental_estado_guanajuato_2020_20210324.pdf

Dentro del informe se incluye una actualización del inventario de emisiones de contaminantes de Guanajuato, en el que se presentan las emisiones por el tipo de fuente y se encuentran aquellas emitidas por fuente área, las cuales describen fuentes demasiado numerosas y dispersas que incluyen comercios, servicios y otras actividades, entre ellas el servicio de transporte.

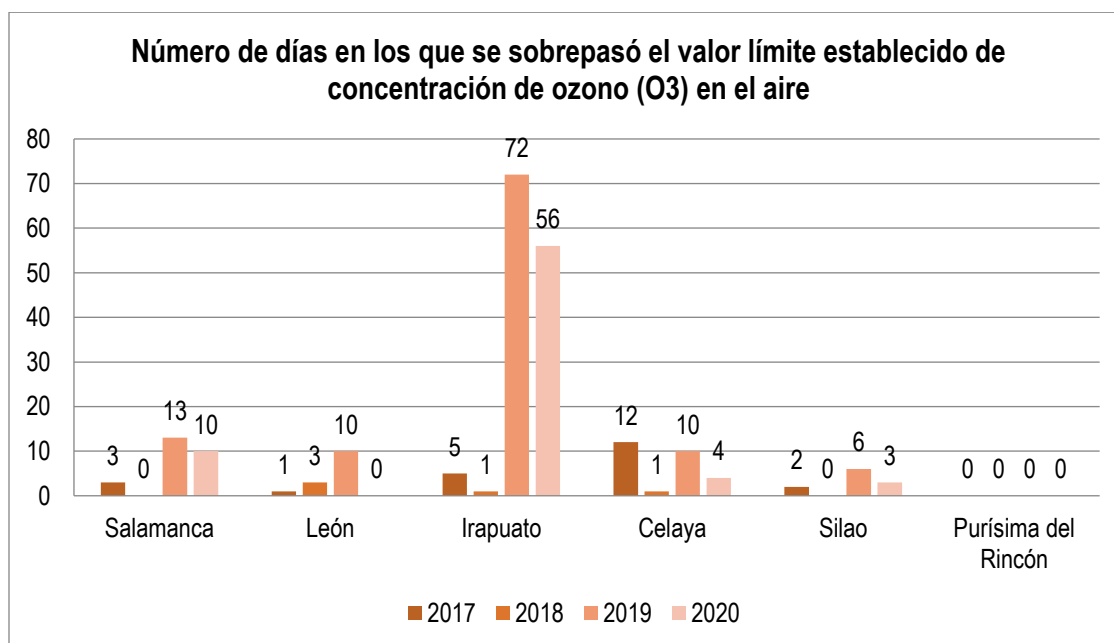
Cuadro 1: Emisiones de contaminantes.

Emisiones totales por toneladas por Fuente Área							
	Partículas con diámetro aerodinámico menor a 10 micrómetros (PM10)	Partículas con diámetro aerodinámico menor a 2.5 micrómetros (PM2.5)	Bióxido de azufre (SO2)	Monóxido de carbono (CO)	Óxidos de nitrógeno (Nox)	Compuestos orgánicos volátiles (COV)	Amoniaco (NH3)
	952.55	904.14	300.06	273,253.34	39,864.97	32,612.75	536.64
Total general	30,438.54	17,683.61	18,969.49	362,092.01	119,853.87	402,933.35	35,856.78
%	3.129420794	5.112870053	1.5818032	75.465167	33.261312	8.093832392	1.4966207

Fuente: Elaboración propia con datos del Informe Ambiental del Estado de Guanajuato 2020, basado en el Inventario de Emisiones de Contaminantes Criterio y Precursores del Estado de Guanajuato, 2017.

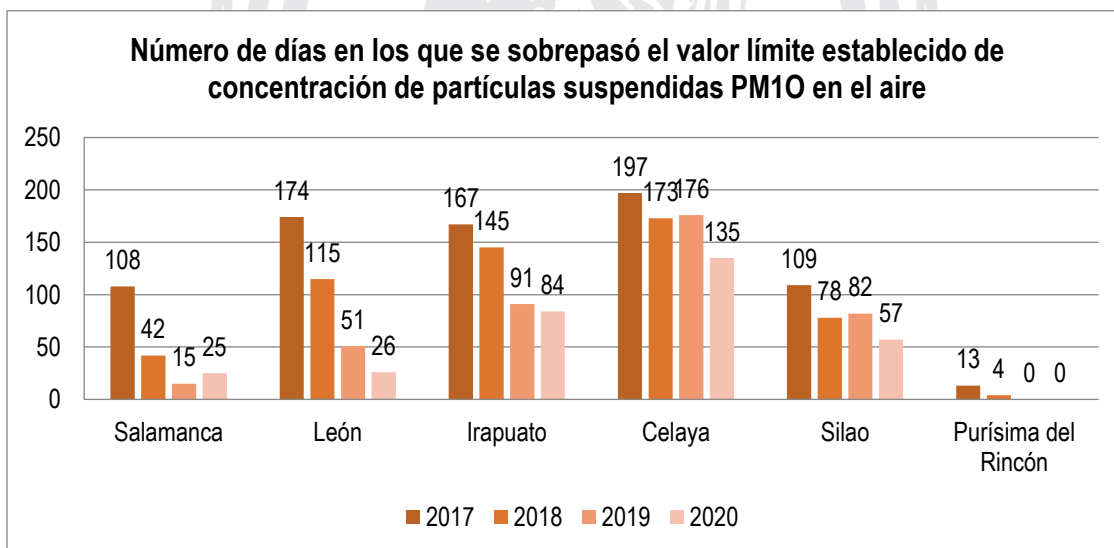
El monóxido de carbono y el óxido de nitrógeno son los principales compuestos que emiten las fuentes que incluyen el servicio de transporte, además de esto también contribuyen a la emisión de otros gases que influyen en el calentamiento global y eventualmente sobre el cambio climático. Es importante mantener las unidades encargadas el transporte público en un estado tal que afecten en la menor medida a la calidad del aire y que, en general, se construyan a partir de tecnología limpia y que cuiden la salud de la población.

Gráfico 2: Concentración de ozono en el aire.



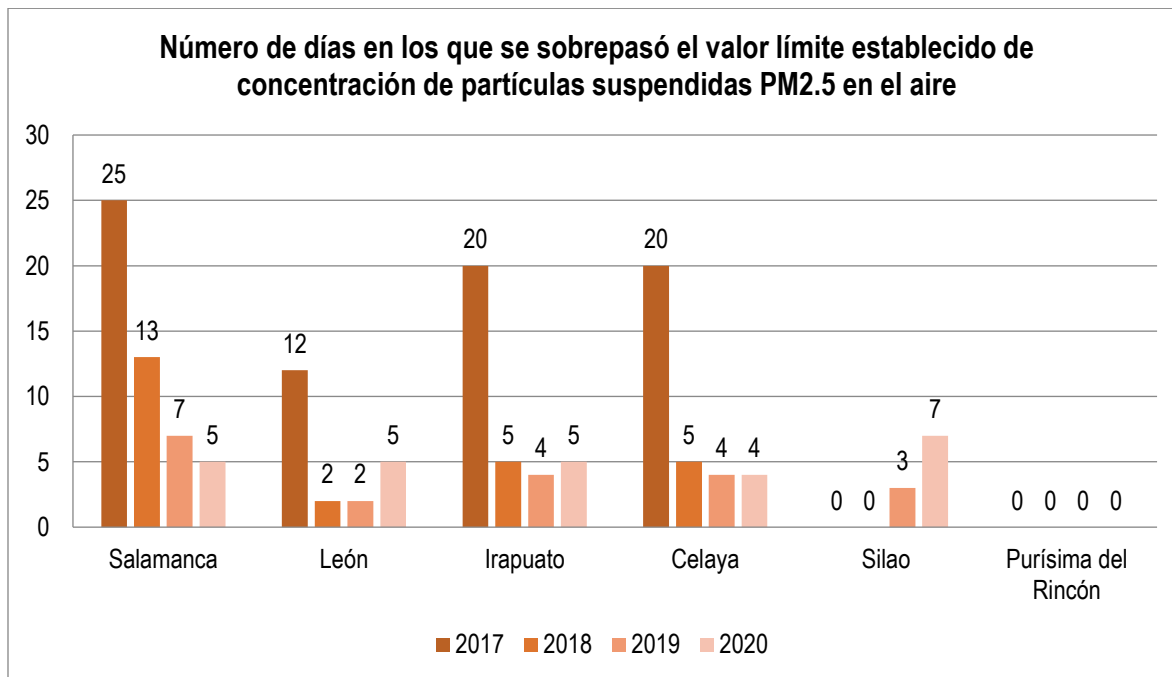
Fuente: Elaboración propia con datos del Informe Ambiental del Estado de Guanajuato 2020, basado en la Norma Oficial Mexicana NOM-020-SSAI-2014, Salud ambiental. Valor límite permisible para la concentración de ozono (O3) en el aire ambiente y criterios para su evaluación.

Gráfico 3: Concentración de partículas suspendidas PM10 en el aire.



Fuente: Elaboración propia con datos del Informe Ambiental del Estado de Guanajuato 2020, basado en la Norma Oficial Mexicana NOM-025-SSAI-2014, Salud ambiental. Valores límite permisibles para la concentración de partículas suspendidas PM10 y PM2.5 en el aire ambiente y criterios para su evaluación.

Gráfico 4: Concentración de partículas suspendidas PM2.5 en el aire.



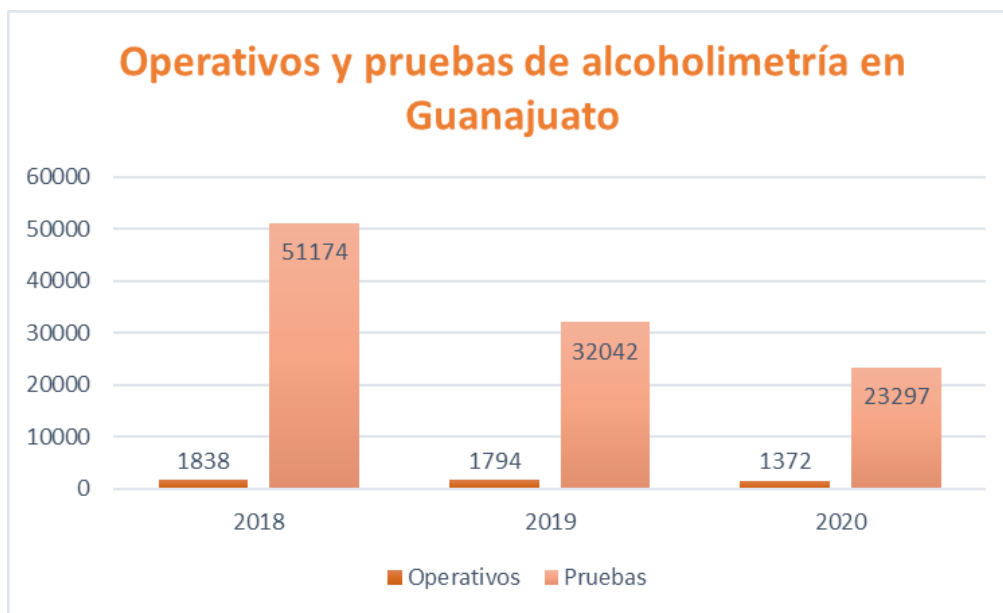
Fuente: Elaboración propia con datos del Informe Ambiental del Estado de Guanajuato 2020, basado en la Norma Oficial Mexicana NOM-025-SSAI-2014, Salud ambiental. Valores límite permisibles para la concentración de partículas suspendidas PM10 y PM2.5 en el aire ambiente y criterios para su evaluación. *En el caso de Silao en el año 2017 y Purísima del Rincón en los 4 años registrados, no se presentaron datos (ND).

Procurar la calidad del transporte público en las ciudades de Guanajuato es una labor necesaria para proteger la calidad del aire y disminuir la cantidad de contaminantes que se emiten por parte de dicho servicio. Los días en los que se han superado los límites de concentración de partículas en el aire, tanto de ozono como de partículas suspendidas PM10 y PM2.5, han disminuido.

Sin embargo, como los estudios no se han desagregado de manera en que se conozca la contribución específica del transporte a esta disminución, se ignora si la labor de protección ambiental de las autoridades encargadas de la movilidad urbana se ha cumplido de la forma en que espera, alcanzando las metas propuestas. Además de asegurar las medidas necesarias para mejorar la tecnología amigable con el medio ambiente de las unidades de transporte, se requiere una evaluación específica de dichas medidas ecológicas.

Factores de riesgo: alcoholemia en Guanajuato. Acorde al Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial México 2020⁹, en lo respectivo a materia de alcoholimetría, la siguiente gráfica muestra el comportamiento del estado entre 2018 a 2020 respecto a la realización de operativos y pruebas:

Gráfico 5: Pruebas de alcoholimetría.



Fuente: Elaboración propia con datos de STCONAPRA dentro del Informe sobre la situación de la Seguridad Vial México 2020.

También se informó de que al cierre de 2020 se impartieron 7 cursos, en coordinación con los Consejos Estatales para la Prevención de Accidentes de los estados de Baja California, Guanajuato, Hidalgo, Michoacán, Morelos, Tamaulipas y Zacatecas.

Entre 2018 y 2020 han disminuido los operativos y pruebas de alcoholimetría en Guanajuato, contrario al aumento de obtención de vehículos de motor particulares como los autos y motocicletas¹⁰. Es decir, mientras que más personas tienen medios de transporte particulares, son menos las pruebas de alcoholimetría que se realizan por la seguridad de todas las personas que se están movilizándose.

Es importante destinar presupuesto específico y aumentar el financiamiento de pruebas y operaciones en materia de factores de riesgo como las de alcoholimetría, para salvaguardar a la población y su derecho a una movilidad segura.

⁹ Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (STCONAPRA). (2022). Informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2020. Secretaría de Salud. Consultado en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/741479/Informe_SV_2020_Autorizado.pdf

¹⁰ Secretaría de Finanzas, Inversión y Administración del Estado de Guanajuato (2023). Padrón Vehicular del Estado de Guanajuato. Consultado en: https://finanzas.guanajuato.gob.mx/c_padrones/index.php

Por otra parte, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial sí establece un Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial cuyo diseño debe ser replicado en Guanajuato para contar con información fiable y oportuna.

Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial. La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial tiene entre sus objetivos el “sentar las bases para la política de movilidad y seguridad vial, bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros, a través del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial”¹¹. Dicho sistema es un mecanismo de coordinación entre las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial. Para asegurar un enfoque que priorice a las personas en la movilidad y proteja a ésta última como derecho humano, es necesario alcanzar los objetivos de un sistema de movilidad y seguridad vial también a nivel estatal, adaptado a las circunstancias específicas y necesidades particulares del estado de Guanajuato.

Acorde a los informes sobre la situación de la seguridad vial de los años 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020 y 2021¹², los datos obtenidos y presentados sobre seguridad vial, en sentido general, son los siguientes:

Cuadro 2: Datos presentados en informes nacionales sobre seguridad vial.

Datos con los que cuenta	Año de publicación del informe (con datos del año previo)						
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Tasa de mortalidad	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
Principales indicadores de seguridad vial	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
Parque vehicular	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
Distribución de accidentes por municipio	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
Accidentes, heridos y defunciones	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
Egresos hospitalarios por edad y tipo de usuario	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
Registros hospitalarios de accidentes según sexo	No	No	No	Si	Si	Si	No

¹¹ Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. (2020). LINEAMIENTOS PARA LA ORGANIZACIÓN Y OPERACIÓN DEL SISTEMA NACIONAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL. Consultado en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/769432/Lineamientos_Sistema_Nacional_de_Movilidad_y_Seguridad_Vial.pdf

¹² Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (STCONAPRA) (2022). Informes sobre la situación de la seguridad vial. Informes de los años: 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020 y 2021. Secretaría de Salud. Consultado en: <https://www.gob.mx/salud/acciones-y-programas/informes-sobre-la-situacion-de-la-seguridad-vial>

Lesiones por accidente de tránsito	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
Defunciones por tipo de usuario	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
Accidentes y uso de cinturón	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
Accidentes relacionados con alcohol	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí

Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de los Informes sobre la situación de la seguridad vial a nivel nacional.

Los datos integrados en los informes sobre la situación de seguridad vial a nivel nacional, desagregados en los diferentes estados, son un referente importante para conocer las condiciones de la movilidad humana en cada entidad, pero su enfoque es general. Para trabajar desde las condiciones específicas y necesidades particulares de Guanajuato se requieren observar y evaluar nuevos datos desde las autoridades estatales competentes en la materia.

Entre los datos para los que se necesitan nuevas evaluaciones y presentar informes a nivel estatal, además de mantener actualizadas las listas de registro, están: control vehicular; licencias de conducir (tipo, vigencia, suspendidas y canceladas); infracciones cometidas, cumplimiento de sanciones y reincidencia; siniestros de tránsito: responsabilidad sobre éstos, identificadores únicos para personas lesionadas, datos de localización, datos de vehículos y personas involucradas; títulos de concesión, permisos y registros; entre otras.

Evaluar la realidad guanajuatense y trabajar para mejorarla implica conocerla en sus variantes y características propias, por lo que es pertinente la creación de informes con sistemas de evaluación especiales para los que se capacite al personal competente y se presenten actualizaciones de manera continua.

Propuesta

Para integrar un capítulo específico sobre instrumentos financieros, fiscales y de inversión:

Destino de recursos para la movilidad. Con la reforma de este artículo se explicita el destino de recursos económicos prioritarios en términos reales de los respectivos presupuestos de egresos del Estado y los ayuntamientos, no sólo para temas de movilidad, sino también para temas de seguridad vial.

Asimismo, los pronósticos de ingresos relativos de dichos entes se agrupan en ingresos adicionales provenientes de los instrumentos fiscales y otras fuentes de inversión con la finalidad de impulsar la implementación de acciones en materia de infraestructura, seguridad, tecnología, capacitación, cultura vial y calidad en los servicios entre otros aspectos que resulten vinculados con la jerarquía de la movilidad y repercutan en el beneficio de las personas.

Instrumentos financieros. La adición de este artículo promueve la creación de instrumentos financieros, fondos, fideicomisos, financiamientos e instrumentos de participación público-privada que doten de recursos a las autoridades competentes en la materia y garanticen el cumplimiento de los objetivos de la Ley, considerando lo siguiente:

- La construcción, mantenimiento y operación de infraestructura segura, sostenible, resiliente y de calidad para el transporte público y la movilidad no motorizada;
- El desincentivo al uso de modos de transporte que por sus externalidades negativas produzcan mayores daños sociales y ambientales;
- El subsidio y otorgamiento de incentivos a las personas usuarias de servicios de transporte sostenible, seguro, equitativo y que generen beneficios sociales y ambientales;
- El fomento de la incorporación de información confiable y suficiente sobre las consecuencias, beneficios, costos sociales y ambientales de las decisiones de las personas consumidoras, conductoras, operadoras de servicios y de las vías públicas; y
- La promoción de que los precios de los bienes y servicios relativos a la movilidad reflejen los costos sociales y ambientales de su uso y operación.

Instrumentos fiscales. Las autoridades en materia de movilidad deberán considerar el uso de instrumentos fiscales para la mejora en la eficiencia y la equidad en el acceso de los sistemas de movilidad, así como en la reducción de los costos sociales y ambientales de la movilidad mediante:

- Análisis de las externalidades negativas para el diseño de instrumentos que absorban los costos de las inversiones, mantenimiento y gasto operacional;
- Análisis de la estabilización de impuestos, aprovechamientos y tarifas aplicables a la movilidad sustentable, segura y equitativa con menos impactos sociales y ambientales;
- Análisis de compensación progresiva de impuestos, aprovechamientos y tarifas aplicables a las obras o acciones con impacto en la movilidad que generan mayores costos sociales y ambientales;
- Promoción de la solidaridad fiscal mediante la progresividad tributaria para financiar el gasto público en materia de movilidad.

Estrategias fiscales y tarifarias. Se faculta al Ejecutivo del Estado, así como a los ayuntamientos para que, en el marco de sus facultades y adicionalmente a la política presupuestal, establezcan estrategias fiscales y tarifarias que promuevan la movilidad sustentable, segura y equitativa, entre las que se podrán incluir:

- Impuesto a la tenencia vehicular con una estructura fiscal diferenciada en función del precio, potencia o emisiones de los vehículos;
- Cobro de peajes y cargos por congestión para solventar la inversión, mantenimiento y operación de la infraestructura vial, y compensar las externalidades del uso del automóvil;
- Subsidios cruzados en los servicios de transporte a través de tarifas diferenciadas;
- Recuperación de plusvalías urbanas derivadas de inversiones de infraestructura a través del impuesto predial, de contribuciones de mejoras o de otros instrumentos fiscales;
- Cobro de tarifas de estacionamiento en vía pública;
- Impuesto o contraprestación por la construcción de estacionamiento en predios, y medidas de compensación e integración urbana por el impacto negativo ambiental de los nuevos viajes generados; y

- Otros instrumentos que mitiguen y compensen los costos ambientales y sociales de la movilidad.

Se prevé que la Secretaría de Finanzas, Inversión y Administración diseñe un esquema de incentivos fiscales con la finalidad de retribuir a los municipios que generen recursos internos, cuidando que el esquema no impacte de manera negativa en las zonas de bajo nivel socioeconómico.

Criterio de movilidad sustentable en los presupuestos. Tanto en el Presupuesto General de Egresos como en los presupuestos municipales se deberán destinar recursos al cumplimiento de los objetivos de la Ley, siempre garantizando el derecho a la movilidad de todas las personas, mediante sistemas de movilidad que incentiven la accesibilidad urbana y rural, respondan adecuadamente a las necesidades de movilidad, reduzcan sus externalidades negativas y compensen las que no se puedan eliminar.

Los presupuestos y los programas operativos de las dependencias responsables de la movilidad deberán priorizar las acciones en materia de movilidad y seguridad vial que, de conformidad con la garantía efectiva del derecho a la movilidad y la jerarquía de movilidad, se traduzcan en implementar mejoras a la infraestructura, operación y control del transporte público, la movilidad no motorizada y peatonal, y la infraestructura vial bajo los principios de calles completas, diseño universal y seguridad vial.

Fondo de Movilidad Sustentable y Segura. Se propone la constitución del Fondo de Movilidad Sustentable y Segura como programa presupuestal, con el objetivo de financiar programas y proyectos de movilidad urbana sustentable en el estado para las siguientes acciones:

- Construcción, rediseño y mantenimiento de infraestructura vial peatonal, ciclista y de transporte público;
- Diseño, implementación y operación de registros, agencias, institutos, sistemas de información y datos estadísticos;
- Programas y acciones para reducir los factores de riesgo vial y vigilancia preventiva para mitigar conductas de riesgo bajo un modelo de disuasión general de alta visibilidad en materia de velocidad, alcoholemia, conducción distraída y uso de sistemas de retención infantil, cinturones de seguridad y casco;
- Diseño y planeación de servicios de transporte público;
- Implementación de servicios y adquisición de vehículos eléctricos de transporte público, micro movilidad y bicicletas compartidas;
- Diseño de programas, proyectos ejecutivos y planes de servicio y operación;
- Diseño de protocolos, adquisición de equipo y capacitación para la aplicación de la ley;
- Estudios e inversiones para desarrollar proyectos de infraestructura y servicios para el transporte público;
- Actividades de promoción y educación de la movilidad sustentable y campañas masivas de comunicación coordinadas con estrategias de vigilancia de la Ley.



Con la finalidad de llevar a cabo programas, planes, proyectos, adquisición y obra civil, los organismos y entidades del Estado y los municipios podrán recibir recursos de este Fondo, previo cumplimiento de los lineamientos emitidos para efectos de acceder a esos recursos.

Evaluación social de proyectos. En el artículo propuesto se menciona la obligatoriedad de incluir los efectos económicos, financieros, sociales y ambientales en los procedimientos y metodologías de evaluación y programación de los recursos destinados a programas y proyectos de inversión relacionados con la movilidad.

Asimismo, se plantea que en la evaluación del retorno social de la inversión se considerarán los impactos y ahorros futuros en tiempos de recorrido por demanda inducida por el propio proyecto, en emisiones contaminantes y de efecto invernadero, en muertes y lesiones por siniestros de tránsito, por enfermedades relativas a falta de actividad física, y por inequidad en el acceso a los sistemas de movilidad.

Para adicionar dos artículos al capítulo sobre participación ciudadana: En el capítulo existente, integrado solamente por dos artículos en el texto vigente, se adicionan dos disposiciones sobre participación ciudadana y sobre la creación de instancias intermunicipales o metropolitanas de participación salvando los artículos del 24 al 28 derogados en la Ley vigente.

Participación ciudadana. En el artículo en cuestión se integra la obligatoriedad de las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial a promover la participación de la ciudadanía en la planeación, ejecución y vigilancia de la política estatal de movilidad y seguridad vial.

Para dicho fin, en el ámbito de sus facultades, deberán:

- Convocar a las organizaciones de los sectores social y productivo, a manifestar sus opiniones y propuestas en materia de movilidad y seguridad vial en el proceso de integración del programa respectivo de movilidad y seguridad vial;
- Celebrar convenios de concertación con organizaciones sociales y privadas especialistas en materia de movilidad y seguridad vial, con la finalidad de que brinden asesoría en proyectos e infraestructura, así como en acciones de gestión de la seguridad vial y en la realización de estudios e investigaciones en la materia para emprender acciones conjuntas;
- Difundir, publicar y mantener actualizada la información generada por el programa respectivo de movilidad y seguridad vial; y
- Operar las instancias estatales, intermunicipales y metropolitanas, así como municipales de participación respecto a las políticas de movilidad y seguridad vial, como espacios de deliberación entre gobiernos estatal y municipales y la sociedad civil.

Instancias intermunicipales y metropolitanas de participación. Se propone la creación de un artículo específico que busca que los municipios prevean la creación de consejos u observatorios intermunicipales o metropolitanos de movilidad, garantizando una diversa representación de sectores sociales, con la finalidad de garantizar la participación efectiva de la población en las políticas relacionadas con la materia.



Dichos consejos deberán tener funciones de propuesta, opinión, evaluación y emisión de recomendaciones en materia de movilidad y seguridad vial, hacia los diferentes niveles de administración pública involucrados.

Asimismo, las leyes estatales deberán incluir las estructuras de los consejos, sus reglas básicas de operación y el método de designación de sus miembros, observando siempre el principio de paridad de género.

Para integrar un capítulo específico sobre planeación, información, evaluación y seguimiento:

Planeación. Se define el concepto de planeación de la movilidad y la seguridad vial y se dispone que la planeación que derive de la Ley deberá establecer los instrumentos y mecanismos necesarios para el diagnóstico, información, seguimiento, evaluación y auditoría de las políticas públicas de movilidad y seguridad vial, ello con la finalidad de cumplir con los objetivos establecidos en la Ley, al fijarse objetivos, estrategias y prioridades, así como criterios basados en información certera y estudios de factibilidad, los cuales deberán permitir la reevaluación y adaptación de los objetivos, estrategias y prioridades planteados.

Instrumentos de Planeación. Propone establecer la definición de los instrumentos de planeación de la política estatal en materia de movilidad y seguridad vial:

- Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial; y
- Programas municipales, intermunicipales y/o metropolitanos de movilidad y seguridad vial.

También, que los programas y sus modificaciones serán formulados con base en los resultados que arrojen los sistemas de información y seguimiento de movilidad y de seguridad vial, a fin de verificar su congruencia con otros instrumentos de planeación y determinar si los factores de aprobación de un programa persisten y, en su caso, modificarlo o formular uno nuevo.

Contenido de los programas de movilidad y seguridad vial. Propone regular las características que los programas de movilidad y seguridad vial deberán contener como mínimo:

- Un diagnóstico que contenga:
 - a) La evaluación del cumplimiento de los objetivos de la Ley;
 - b) Los indicadores que establezca la Estrategia Nacional; y
 - c) La evaluación del cumplimiento de los programas previos;
- Objetivos de planeación congruentes en todos los ámbitos de gobierno en materia de movilidad y seguridad vial adaptados a su contexto;
- Indicadores y metas:
 - a) Indicadores relativos a los establecidos por la Estrategia Nacional, la Ley y los sistemas de información y bases de datos de movilidad;
 - b) Definición de líneas base; y
 - c) Definición de metas a lograr al horizonte del plan, así como metas parciales con el objetivo de lograr una gestión basada en resultados;
- Responsabilidades que rigen el desempeño de su ejecución y las acciones de coordinación con dependencias federales, otras entidades federativas, municipios y sociedad civil;



- Plan de implementación y control que involucre a las autoridades responsables;
- Desarrollo de herramientas para financiamiento de los proyectos priorizados;
- Indicadores y mecanismos específicos para la evaluación, actualización y, en su caso, corrección del programa; y
- Estrategias de comunicación para hacer cumplir la legislación basadas en mensajes probados para garantizar la comprensión y apoyo del público, así como la participación de las partes interesadas para potenciar al máximo el cumplimiento.

Objetivos de los programas de movilidad y seguridad vial. Se definen los objetivos de los programas de movilidad y seguridad vial, los cuales se encuentran alineados a los establecidos en la Ley, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, así como en los siguientes:

- Movilidad activa. Reducir la mortalidad prematura por enfermedades no transmisibles atribuidas a la falta de ejercicio físico a través de la promoción de la movilidad activa segura
- Seguridad vial. Reducir la mortalidad y lesiones graves causadas por siniestros de tránsito a través de la movilidad segura y las estrategias planteadas en esta Ley y la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;
- Calidad del aire. Reducir la mortalidad y enfermedades causadas por la contaminación del aire a través de la promoción de la movilidad sustentable;
- Transporte público y movilidad no motorizada. Aumentar la proporción de viajes en transporte público y movilidad no motorizada aumentando el acceso a sistemas de movilidad y servicios de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos;
- Cambio climático. Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero reduciendo el consumo de combustibles fósiles, a fin de cumplir con los objetivos nacionales y globales de mitigación y una movilidad neutral en carbono;
- Proximidad. Aumentar las densidades urbanas a través del uso intensivo y equitativo del espacio urbano construido, la proximidad de servicios, empleo, consumo con la vivienda y el control de la expansión urbana; y
- Espacio público. Proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para mujeres, niñas, niños y adolescentes, personas adultas mayores y personas con discapacidad.

Seguimiento y evaluación de los programas. Se propone que el seguimiento, evaluación y control de la política, así como de los programas y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial se realizará a través de indicadores, instrumentos, mecanismos de participación, registros, información y datos e infraestructura vial previstos en la Ley y definidos por las autoridades competentes.

Asimismo, las autoridades responsables publicarán datos de los indicadores de evaluación e informes periódicos sobre el cumplimiento parcial de las metas.

La periodicidad será al menos semestral, pudiendo publicarse datos en periodos más cortos, o incluso inmediatamente en los casos en los que sea posible.

Las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial garantizarán la publicación de datos abiertos actualizados de los indicadores establecidos en los programas.

Sistema de información y seguimiento de movilidad. Dicho artículo ampara y define la creación del Sistema de información y seguimiento de movilidad, la cual es la base de datos que las autoridades competentes deberán integrar y operar con el objeto de registrar, procesar y actualizar la información en la materia.

La información que alimente al sistema deberá ser enviada y generada por los organismos y entidades competentes en la materia que corresponda. El sistema estará compuesto por información homologada, georreferenciada, estadística, indicadores de movilidad y gestión administrativa, indicadores incluidos en los instrumentos de planeación e información sobre el avance de proyectos y programas.

La información del sistema permitirá dar seguimiento y difusión a la información en la materia, deberá incluir componentes de datos abiertos y se registrará por lo establecido en la Ley de Protección de Datos Personales para el Estado y los Municipios de Guanajuato.

Materias que integran el Registro Estatal de Movilidad y Seguridad Vial. Se enlistan los rubros de los que el Registro Estatal de Movilidad y Seguridad Vial deberá contar con información:

- Control vehicular;
- Licencias de conducir, incluyendo el tipo y vigencia de licencia, así como las licencias suspendidas y canceladas;
- Infracciones cometidas, cumplimiento de sanciones y reincidencia, así como responsabilidad de siniestros de tránsito cometidos bajo el influjo de bebidas alcohólicas, psicotrópicos o drogas enervantes;
- Siniestros de tránsito, incluyendo un número identificador único para personas lesionadas, datos de localización, datos de los vehículos y personas involucradas, mecánica del siniestro;
- Títulos de concesión, permisos y registros, sus representantes legales, gravámenes, características de vehículos y personas conductoras.

Información de los Registros. Se plantea que las autoridades consideren en la integración del Registro su tratamiento con estricto apego a la legislación en materia de protección de datos personales en posesión de los sujetos obligados.

Información pública. La información contenida en el Registro es de consulta pública, salvo aquella que por sus características sea de carácter confidencial o reservado, en términos de la legislación en materia de transparencia y protección de datos personales, y demás disposiciones aplicables. Cualquier persona interesada podrá consultar sus asientos, así como obtener constancias de estos.

Evaluación y seguimiento. La información y los indicadores de gestión que arrojen los Sistemas de información y de seguimiento de movilidad y de seguridad vial servirán de base para llevar a cabo las acciones de revisión sistemática de la ejecución del Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial.

Se realizarán las acciones de evaluación de los avances en el cumplimiento de las metas establecidas en dicho programa, que retroalimenten el proceso de planeación y, en su caso, se propondrá la modificación o actualización que corresponda.

Para dicho fin, las autoridades competentes tendrán obligaciones referidas al diseño, seguimiento y evaluación de indicadores de movilidad y seguridad vial, lo cual tendrán que hacer del conocimiento del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial.

- Definir los indicadores de movilidad y seguridad vial, congruente con el sistema de información y seguimiento y con las metas de los instrumentos de planeación y programación;
- Generar un sistema de seguimiento de los indicadores usando información homologada y georreferenciada, con la frecuencia que establezca el Sistema Estatal, que deberá ser no menor a mensual;
- Publicar un reporte anual sobre el avance de en el cumplimiento de las que incluya la cuantificación de los indicadores, la comparativa con la línea base y las metas, así como las recomendaciones de mejora para cumplir con los objetivos.

Datos abiertos. Los datos generados en materia de movilidad deberán ser públicos, en cumplimiento a lo establecido por la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública para el Estado de Guanajuato, como mecanismo para el seguimiento de planes, programas y proyectos desarrollados en materia de movilidad por el Estado.

Por lo tanto, las autoridades implementarán las medidas necesarias para publicar y difundir los datos en materia de movilidad a través de plataformas en línea que permitan a la ciudadanía consultar y descargar esta información.

Comparativo de reformas y adiciones propuestas

Para integrar un capítulo específico sobre instrumentos financieros, fiscales y de inversión: Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios	
Texto vigente	Reformas y adiciones propuestas
Viene de... Título Primero Disposiciones Generales (...)	Título Primero Disposiciones Generales (...)

<p align="center">Capítulo II Autoridades Estatales y sus Facultades</p>	<p align="center">Capítulo II-A Instrumentos financieros, fiscales y de inversión</p>
<p>(...)</p> <p align="center"><i>Destino de recursos para la movilidad</i></p> <p>Artículo 14. El Ejecutivo del Estado y los ayuntamientos en sus procesos de planeación destinarán recursos económicos prioritarios en términos reales de sus respectivos presupuestos de egresos para la movilidad, conforme a sus pronósticos de ingresos relativos a la concesión de espacios en la infraestructura de movilidad, la emisión de autorizaciones derivadas de trámites de tránsito y transporte así como la imposición de multas por conducir en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas o estupefacientes.</p> <p>Lo anterior con el objeto de impulsar la implementación de acciones en materia de infraestructura, seguridad, tecnología, capacitación, cultura vial y calidad en los servicios entre otros aspectos que resulten vinculados con la jerarquía de la movilidad y repercutan en el beneficio de las personas.</p>	<p align="center"><i>Destino de recursos para la movilidad</i></p> <p>Artículo 14. El Ejecutivo del Estado y los ayuntamientos en sus procesos de planeación destinarán recursos económicos prioritarios en términos reales de sus respectivos presupuestos de egresos para la movilidad y la seguridad vial, conforme a sus pronósticos de ingresos fiscales y fuentes de financiamiento extraordinarias necesarias para el cumplimiento de los proyectos y programas presupuestales específicos de esta Ley.</p> <p>Lo anterior con el objeto de impulsar la implementación de acciones en materia de infraestructura, seguridad, tecnología, capacitación, cultura vial y calidad en los servicios entre otros aspectos que resulten vinculados con la jerarquía de la movilidad y repercutan en el beneficio de las personas.</p>
<p>Sin correlativo</p>	<p align="center"><i>Instrumentos financieros</i></p> <p>Artículo 14 Bis. El Ejecutivo del Estado y los ayuntamientos deberán promover y crear instrumentos financieros, fondos, fideicomisos, financiamientos e instrumentos de participación público-privada que doten de recursos a las autoridades competentes y garanticen el cumplimiento de los objetivos de la presente Ley, considerando:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. Construir, mantener y operar infraestructura segura, sostenible, resiliente y de calidad para el transporte público y la movilidad no motorizada; II. Desincentivar el uso de modos de transporte que por sus externalidades negativas produzcan mayores daños sociales y ambientales; III. Subsidiar y otorgar incentivos a los usuarios de servicios de transporte sostenible,

	<p>seguro, equitativo y que generen beneficios sociales y ambientales;</p> <p>IV. Fomentar la incorporación de información confiable y suficiente sobre las consecuencias, beneficios y costos sociales y ambientales de las decisiones de las personas consumidoras, conductoras, operadoras de servicios y de las vías públicas; y</p> <p>V. Promover que los precios de los bienes y servicios relativos a la movilidad reflejen los costos sociales y ambientales de su uso y operación.</p>
Sin correlativo	<p><i>Estrategias fiscales y tarifarias</i> Artículo 14 Ter. El Ejecutivo del Estado y los ayuntamientos, en el ámbito de sus facultades, deberán considerar el uso de diversas estrategias fiscales y tarifarias para mejorar la eficiencia y equidad en el acceso de los sistemas de movilidad y reducir los costos sociales y ambientales de la movilidad, considerando los siguientes criterios:</p> <p>I. Análisis de las externalidades negativas para diseñar instrumentos que absorban los costos de las inversiones, mantenimiento y gasto operacional;</p> <p>II. Análisis de la estabilización de impuestos, aprovechamientos y tarifas aplicables a la movilidad sustentable, segura y equitativa con menos impactos sociales y ambientales;</p> <p>III. Análisis de compensación progresiva de impuestos, aprovechamientos y tarifas aplicables a las obras o acciones con impacto en la movilidad que generan mayores costos sociales y ambientales;</p> <p>IV. Promoción de la solidaridad fiscal mediante la progresividad tributaria para financiar el gasto público en materia de movilidad.</p>
Sin correlativo	<p><i>Instrumentos fiscales y tarifarios</i> Artículo 14 Quáter. El Ejecutivo del Estado y los ayuntamientos, en el marco de sus facultades, deberán establecer adicionalmente a la política presupuestal, instrumentos fiscales y tarifarios que</p>

	<p>promuevan la movilidad sustentable, segura y equitativa, que podrán ser:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. Impuesto a la tenencia vehicular con una estructura fiscal diferenciada en función del precio, potencia o emisiones de los vehículos; II. Cobro de impuestos y derechos por congestión para solventar la inversión, mantenimiento y operación de la infraestructura vial, y compensar las externalidades del uso del automóvil; III. Subsidios cruzados en los servicios de transporte a través de tarifas diferenciadas; IV. Recuperación de plusvalías urbanas derivadas de inversiones de infraestructura a través del impuesto predial, de contribuciones de mejoras o de otros instrumentos fiscales; V. Cobro de derechos de estacionamiento en vía pública; VI. Impuesto o contraprestación por la construcción de estacionamiento en predios, y medidas de compensación e integración urbana por el impacto negativo ambiental de los nuevos viajes generados; y VII. Otros instrumentos que mitiguen y compensen los costos ambientales y sociales de la movilidad. <p>La Secretaría de Finanzas, Inversión y Administración diseñará un esquema de incentivos fiscales a fin de retribuir a municipios que generen recursos internos, cuidando que el esquema no impacte de forma negativa en los municipios en zonas de bajo nivel socioeconómico.</p>
Sin correlativo	<p><i>Criterio de movilidad sustentable en los presupuestos</i></p> <p>Artículo 14 Quinquies. El presupuesto general de egresos y los presupuestos municipales deberán destinar recursos al cumplimiento de los objetivos de esta Ley, garantizando el derecho a la movilidad de todas las personas, mediante sistemas de movilidad que incentiven la accesibilidad urbana y rural,</p>

	<p>respondan adecuadamente a las necesidades de movilidad, reduzcan sus externalidades negativas y compensen las que no se puedan eliminar.</p> <p>Los presupuestos y los programas operativos de las dependencias responsables de la movilidad priorizarán las acciones en materia de movilidad y seguridad vial que, de conformidad con la garantía efectiva del derecho a la movilidad y la jerarquía de movilidad, se traduzcan en implementar mejoras a la infraestructura, operación y control del transporte público, la movilidad no motorizada y peatonal, y la infraestructura vial bajo los principios de calles completas, diseño universal y seguridad vial.</p>
Sin correlativo	<p>Fondo de Movilidad Sustentable y Segura Artículo 14 Sexies. Se constituirá el Fondo de Movilidad Sustentable y Segura como programa presupuestal, cuyo objetivo será financiar programas y proyectos de movilidad urbana sustentable en el estado.</p> <p>El Fondo financiará los siguientes rubros:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. Construcción, rediseño y mantenimiento de infraestructura vial peatonal, ciclista y de transporte público; II. Diseño, implementación y operación de registros, agencias, institutos, sistemas de información y datos estadísticos; III. Programas y acciones para reducir los factores de riesgo vial y vigilancia preventiva para mitigar conductas de riesgo bajo un modelo de disuasión general de alta visibilidad en materia de velocidad, alcoholemia, conducción distraída y uso de sistemas de retención infantil, cinturones de seguridad y casco; IV. Diseño y planeación de servicios, así como estudios e inversiones para el desarrollo de proyectos de infraestructura para el transporte público; V. Implementación de servicios y adquisición de vehículos eléctricos de transporte público, micro movilidad y bicicletas compartidas;

	<p>VI. Diseño de programas, proyectos ejecutivos y planes de servicio y operación;</p> <p>VII. Diseño de protocolos, adquisición de equipo y capacitación para la aplicación de la ley;</p> <p>VIII. Actividades de promoción y educación de la movilidad sustentable y campañas masivas de comunicación coordinadas con estrategias de vigilancia de la ley; y</p> <p>IX. Los demás que permitan el cumplimiento de esta Ley, sus principios y objetivos conforme a la jerarquía de la movilidad.</p> <p>Los organismos y entidades del Estado y los municipios podrán recibir recursos de este Fondo para llevar a cabo programas, planes, proyectos, adquisición y obra civil. En cualquier caso, deberán cumplir los lineamientos que se emitan para efectos de acceder a los recursos del mismo.</p>
Sin correlativo	<p>Evaluación social de proyectos</p> <p>Artículo 14 Septies. En los procedimientos y metodologías de evaluación y programación de los recursos destinados a programas y proyectos de inversión relacionados con la movilidad, deberán incluirse los efectos económicos, financieros, sociales y ambientales del proyecto.</p> <p>En la evaluación del retorno social de la inversión, se considerarán los impactos y ahorros futuros en tiempos de recorrido por demanda inducida por el propio proyecto, en emisiones contaminantes y de efecto invernadero, en muertes y lesiones por siniestros de tránsito, por enfermedades relativas a falta de actividad física, y por inequidad en el acceso a los sistemas de movilidad.</p>

Para adicionar dos artículos al capítulo sobre participación ciudadana:

Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios

Texto vigente

Reformas y adiciones propuestas

Viene de...

Viene de...

<p style="text-align: center;">Título Primero Disposiciones Generales</p> <p>(...)</p> <p style="text-align: center;">Capítulo IV Participación Ciudadana y oficinas regionales</p> <p>Artículo 24. Derogado.</p>	<p style="text-align: center;">Título Primero Disposiciones Generales</p> <p>(...)</p> <p style="text-align: center;">Capítulo IV Participación Ciudadana y oficinas regionales</p> <p>Artículo 24. Derogado.</p>
<p>Artículo 25. Derogado.</p>	<p>Artículo 25. Derogado.</p>
<p>Artículo 26. Derogado.</p>	<p>Artículo 26. Derogado.</p>
<p>Artículo 27. Derogado.</p>	<p>Artículo 27. Derogado.</p>
<p>Artículo 28. Derogado.</p>	<p>Artículo 28. Derogado.</p>
<p>Sin correlativo</p>	<p style="text-align: right;">Participación ciudadana</p> <p>Artículo 28 Bis. Las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial deberán promover la participación de la ciudadanía en la planeación, ejecución y vigilancia de la política estatal de movilidad y seguridad vial.</p> <p>Para dar cumplimiento a lo que establece esta Ley, en el ámbito de sus facultades, deberán:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. Convocar a las organizaciones de los sectores social y productivo, a que manifiesten sus opiniones y propuestas en materia de movilidad y seguridad vial en el proceso de integración del programa respectivo de movilidad y seguridad vial, de conformidad con lo previsto en el presente ordenamiento; II. Celebrar convenios de concertación con organizaciones sociales y privadas especialistas en materia de movilidad y seguridad vial, con la finalidad de que brinden asesoría en proyectos e infraestructura, así como en acciones de gestión de la seguridad vial y en la realización de estudios e investigaciones en la materia para emprender acciones conjuntas;

	<p>III. Difundir, publicar y mantener actualizada toda la información generada por el programa respectivo de movilidad y seguridad vial; y</p> <p>IV. Operar las instancias estatales, intermunicipales y metropolitanas, así como municipales de participación respecto a las políticas de movilidad y seguridad vial, como espacios de deliberación entre gobiernos estatal y municipales y la sociedad civil.</p>
Sin correlativo	<p><i>Instancias intermunicipales o metropolitanas de participación</i></p> <p>Artículo 28 Ter. A fin de garantizar la participación efectiva de la población en las políticas de movilidad, los municipios deben prever la creación de consejos u observatorios intermunicipales o metropolitanos de movilidad, garantizando una diversa representación de sectores sociales.</p> <p>Los consejos deberán tener funciones de propuesta, opinión, evaluación y la emisión de recomendaciones en materia de movilidad y seguridad vial, hacia los diferentes ámbitos de la administración pública involucrados.</p>

Para integrar un capítulo específico sobre planeación, información, evaluación y seguimiento:

Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios

Texto vigente	Reformas y adiciones propuestas
<p>Viene de...</p> <p>Título Primero Disposiciones Generales</p> <p>(...)</p> <p>Sin correlativo</p>	<p>Título Primero Disposiciones Generales</p> <p>(...)</p> <p>Capítulo VIII Planeación, información, evaluación y seguimiento</p> <p><i>Planeación</i></p>

	<p>Artículo 36 Septies. Para los efectos de esta Ley se entiende por planeación de la movilidad y la seguridad vial, a la ordenación racional y sistemática de acciones que garanticen el ejercicio del derecho a la movilidad y la seguridad vial en el estado de conformidad con esta Ley y las demás disposiciones jurídicas aplicables.</p> <p>Además de lo previsto en la Ley de Planeación para el Estado de Guanajuato, la planeación de la movilidad y la seguridad vial deberá estar alineada con el Plan Nacional de Desarrollo, el Plan Estatal de Desarrollo y contribuir al cumplimiento de los objetivos globales, los acuerdos y tratados internacionales que haya suscrito México.</p> <p>La planeación que derive de la presente Ley deberá establecer los instrumentos y mecanismos necesarios para el diagnóstico, información, seguimiento, evaluación y auditoría de las políticas públicas de movilidad y seguridad vial.</p> <p>Para cumplir la finalidad de esta Ley, se deberá considerar y permitir la reevaluación y adaptación de objetivos, estrategias y prioridades planteadas.</p>
Sin correlativo	<p style="text-align: right;"><i>Instrumentos de Planeación</i></p> <p>Artículo 36 Octies. Son instrumentos de planeación de la política estatal en materia de movilidad y seguridad vial, los siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial; y II. Programas municipales, intermunicipales y/o metropolitanos de movilidad y seguridad vial. <p>Los programas y sus modificaciones serán formulados con base en los resultados que arrojen los sistemas de información y seguimiento de movilidad y de seguridad vial, a fin de verificar su congruencia con otros instrumentos de planeación y determinar si los factores de aprobación de un programa persisten y, en su caso, modificarlo o formular uno nuevo.</p>

<p>Sin correlativo</p>	<p>Contenido de los programas de movilidad y seguridad vial</p> <p>Artículo 38 Nonies. Los programas de movilidad y seguridad vial deben contener como mínimo:</p> <ol style="list-style-type: none">I. El diagnóstico que contenga:<ol style="list-style-type: none">a) La evaluación del cumplimiento de los objetivos de esta Ley;b) Los indicadores que establezca la Estrategia Nacional; yc) La evaluación del cumplimiento de los programas previos;II. Los objetivos de planeación congruentes en todos los ámbitos de gobierno en materia de movilidad y seguridad vial adaptados a su contexto;III. Los indicadores y metas:<ol style="list-style-type: none">a) Indicadores relativos a los establecidos por la Estrategia Nacional, esta Ley y los sistemas de información y bases de datos de movilidad;b) Definición de líneas base; yc) Definición de metas a lograr al horizonte del plan, así como metas parciales con el objetivo de lograr una gestión basada en resultados;IV. Las responsabilidades que rigen el desempeño de su ejecución y las acciones de coordinación con dependencias federales, otras entidades federativas, municipios y sociedad civil;V. Plan de implementación y control que involucre a las autoridades responsables;VI. El desarrollo de herramientas para financiamiento de los proyectos priorizados;VII. Los indicadores y mecanismos específicos para la evaluación, actualización y, en su caso, corrección del programa; yVIII. Estrategias de comunicación para hacer cumplir la legislación basadas en mensajes probados para garantizar la comprensión y apoyo del público, así como la participación
------------------------	--

	<p>de las partes interesadas para potenciar al máximo el cumplimiento.</p>
<p>Sin correlativo</p>	<p>Objetivos de los programas de movilidad y seguridad vial</p> <p>Artículo 39 Decies. Los programas dirigirán sus estrategias y acciones al cumplimiento de los objetivos establecidos en la presente Ley, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, así como en los siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. Movilidad activa. Reducir la mortalidad prematura por enfermedades no transmisibles atribuidas a la falta de ejercicio físico a través de la promoción de la movilidad activa segura; II. Seguridad vial. Reducir la mortalidad y lesiones graves causadas por siniestros de tránsito a través de la movilidad segura y las estrategias planteadas en esta Ley y la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial; III. Calidad del aire. Reducir la mortalidad y enfermedades causadas por la contaminación del aire a través de la promoción de la movilidad sustentable; IV. Transporte público y movilidad no motorizada. Aumentar la proporción de viajes en transporte público y movilidad no motorizada aumentando el acceso a sistemas de movilidad y servicios de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos; V. Cambio climático. Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero reduciendo el consumo de combustibles fósiles, a fin de cumplir con los objetivos nacionales y globales de mitigación y una movilidad neutral en carbono; VI. Proximidad. Aumentar las densidades urbanas a través del uso intensivo y equitativo del espacio urbano construido, la proximidad de servicios, empleo, consumo con la vivienda y el control de la expansión urbana; y

	<p>VII. Espacio público. Proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres, niñas, niños y adolescentes, adultos mayores y las personas con discapacidad.</p>
Sin correlativo	<p>Seguimiento y evaluación de los programas Artículo 38 Undecies. El seguimiento, evaluación y control de la política, los programas y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial se realizarán a través de indicadores, instrumentos, mecanismos de participación, registros, información y datos e infraestructura vial previstos en la presente Ley y definidos por las autoridades competentes.</p> <p>Las autoridades responsables publicarán datos de los indicadores de evaluación e informes periódicos sobre el cumplimiento parcial de las metas.</p> <p>La periodicidad será al menos semestral, pudiendo publicarse datos en periodos más cortos, o incluso inmediatamente en los casos en los que sea posible.</p> <p>Las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial garantizarán la publicación de datos abiertos actualizados de los indicadores establecidos en los programas.</p>
Sin correlativo	<p>Sistema de información y seguimiento de movilidad Artículo 38 Duodecies. El Sistema de información y seguimiento de movilidad es la base de datos que las autoridades competentes deberán integrar y operar con el objeto de registrar, procesar y actualizar la información en la materia,</p> <p>La información que alimente al sistema deberá ser enviada y generada por los organismos y entidades que correspondan.</p> <p>Estará compuesto por información homologada, georreferenciada, estadística, indicadores de movilidad y gestión administrativa, indicadores incluidos en los instrumentos de planeación e</p>



	<p>información sobre el avance de proyectos y programas.</p> <p>La información del sistema permitirá dar seguimiento y difusión a la información en la materia, deberá incluir componentes de datos abiertos y se registrará por lo establecido en la Ley de Protección de Datos Personales para el Estado y los Municipios de Guanajuato.</p>
Sin correlativo	<p><i>Materias que integran el Registro Estatal de Movilidad y Seguridad Vial</i></p> <p>Artículo 38 Terdecies. El Registro deberá contar con información sobre los siguientes rubros:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. Control vehicular; II. Licencias de conducir, incluyendo el tipo y vigencia de licencia, así como las licencias suspendidas y canceladas; III. Infracciones cometidas, cumplimiento de sanciones y reincidencia, así como responsabilidad de siniestros de tránsito cometidos bajo el influjo de bebidas alcohólicas, psicotrópicos o drogas enervantes; IV. Siniestros de tránsito, incluyendo un número identificador único para personas lesionadas, datos de localización, datos de los vehículos y personas involucradas, mecánica del siniestro; V. Títulos de concesión, permisos y registros, sus representantes legales, gravámenes, características de vehículos y personas conductoras; y VI. Las demás que sean necesarias a juicio de las autoridades competentes.
Sin correlativo	<p><i>Información de los Registros</i></p> <p>Artículo 38 Quáterdecies. Las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial deberán considerar en la integración del Registro su tratamiento con estricto apego a la legislación en materia de protección de datos personales en posesión de los sujetos obligados.</p>

Sin correlativo	<p style="text-align: right;">Información pública</p> <p>Artículo 38 Quinquiesdecies. La información contenida en el Registro es de consulta pública, salvo aquella que por sus características sea de carácter confidencial o reservado, en términos de la legislación en materia de transparencia y protección de datos personales, y demás disposiciones aplicables.</p> <p>Cualquier persona interesada podrá consultar sus asientos, así como obtener constancias de estos.</p>
Sin correlativo	<p style="text-align: right;">Evaluación y seguimiento</p> <p>Artículo 38 Sexiesdecies. Con base en la información y los indicadores de gestión que arrojen los Sistemas de información y de seguimiento de movilidad y de seguridad vial, se llevarán a cabo las acciones para revisar de manera sistemática la ejecución del Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial.</p> <p>Asimismo, se realizarán las acciones de evaluación de los avances en el cumplimiento de las metas establecidas en dicho programa, que retroalimenten el proceso de planeación y, en su caso, se propondrá la modificación o actualización que corresponda.</p> <p>Para ello las autoridades competentes tendrán las siguientes obligaciones referidas al diseño, seguimiento y evaluación de indicadores de movilidad y seguridad vial, lo cual tendrán que hacer del conocimiento del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. Definir los indicadores de movilidad y seguridad vial, congruente con el sistema de información y seguimiento y con las metas de los instrumentos de planeación y programación; II. Generar un sistema de seguimiento de los indicadores usando información homologada y georreferenciada, con la frecuencia que establezca el Sistema Estatal, que deberá ser no menor a mensual;

	<p>III. Publicar un reporte anual sobre el avance de en el cumplimiento de las que incluya la cuantificación de los indicadores, la comparativa con la línea base y las metas, así como las recomendaciones de mejora para cumplir con los objetivos.</p>
Sin correlativo	<p style="text-align: right;">Datos abiertos</p> <p>Artículo 38 Septiesdecies. Los datos generados en materia de movilidad deberán ser públicos, en cumplimiento a lo establecido por la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública para el Estado de Guanajuato, como mecanismo para el seguimiento de planes, programas y proyectos desarrollados en materia de movilidad por el Estado.</p> <p>Las autoridades competentes implementarán las medidas necesarias para publicar y difundir los datos en materia de movilidad a través de plataformas en línea que permitan a la ciudadanía consultar y descargar esta información.</p>

De acuerdo con el artículo 209 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato, manifestamos que la presente iniciativa con proyecto de decreto contiene los siguientes impactos:

Impactos

- I. **Impacto jurídico:** Se reforma el artículo 14 y adiciona los artículos 14 Bis, 14 Ter, 14 Quáter, 15 Quinquies y 14 Sexies para integrar un Capítulo II-A “Instrumentos financieros, fiscales y de inversión”; se adicionan los artículos 28 Bis y 28 Ter al Capítulo IV “Participación Ciudadana y oficinas regionales”; se adicionan los artículos del 36 Septies al 36 Septiesdecies para integrar un Capítulo VIII “Planeación, información, evaluación y seguimiento” todos dentro del Título I “Disposiciones Generales” de la Ley de Movilidad para el Estado de Guanajuato y sus Municipios, en materia de presupuestos, participación ciudadana, planeación, información, evaluación y seguimiento.
- II. **Impacto administrativo:** la presente iniciativa no tiene impacto administrativo pues no crea o modifica estructuras administrativas.
- III. **Impacto presupuestario:** la presente iniciativa prevé la creación de un programa presupuestario específico denominado “Fondo de Movilidad Sustentable y Segura” que no implica necesariamente recursos presupuestales adicionales, sino el realineamiento de los recursos existentes de manera dispersa en el Presupuesto General de Egresos del estado para

el cumplimiento de los objetivos de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial para el Estado de Guanajuato y sus municipios.

- IV. **Impacto social:** la aprobación de la presente iniciativa contribuiría de manera fundamental al logro de todas las reformas planteadas por las diversas iniciativas en materia de movilidad y seguridad vial, pues una parte importante del nuevo paradigma de movilidad es sin duda el gran costo que representa alinear esfuerzos al nuevo mandato constitucional y legal.

Alineación con los objetivos de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible

El mundo cada vez está más urbanizado. Desde 2007, más de la mitad de la población mundial ha estado viviendo en ciudades, y se espera que dicha cantidad aumente hasta el 60 % para 2030.

Las ciudades y las áreas metropolitanas son centros neurálgicos del crecimiento económico, ya que contribuyen al 60 % aproximadamente del PIB mundial. Sin embargo, también representan alrededor del 70 % de las emisiones de carbono mundiales y más del 60 % del uso de recursos.

La rápida urbanización está dando como resultado un número creciente de habitantes en barrios pobres, infraestructuras y servicios inadecuados y sobrecargados, lo cual está empeorando la contaminación del aire y el crecimiento urbano incontrolado.

Objetivo 11: Ciudades y comunidades sostenibles.

Específicamente en las siguientes metas:

- 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.
- 11.3** De aquí a 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países.
- 11.6** De aquí a 2030, reducir el impacto ambiental negativo *per capita* de las ciudades, incluso prestando especial atención a la calidad del aire y la gestión de los desechos municipales y de otro tipo.
- 11.7** De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad.
- 11.a** Apoyar los vínculos económicos, sociales y ambientales positivos entre las zonas urbanas, periurbanas y rurales fortaleciendo la planificación del desarrollo nacional y regional.

- 11.c Proporcionar apoyo a los países menos adelantados, incluso mediante asistencia financiera y técnica, para que puedan construir edificios sostenibles y resilientes utilizando materiales locales.

En virtud de lo anteriormente expuesto se somete a consideración de esta Honorable Asamblea, esta propuesta legislativa de

Decreto

Único.- Se reforma el artículo 14 y adiciona los artículos 14 Bis, 14 Ter, 14 Quáter, 15 Quinquies y 14 Sexies para integrar un Capítulo II-A “Instrumentos financieros, fiscales y de inversión”; se adicionan los artículos 28 Bis y 28 Ter al Capítulo IV “Participación Ciudadana y oficinas regionales”; se adicionan los artículos del 36 Septies al 36 Septiesdecies para integrar un Capítulo VIII “Planeación, información, evaluación y seguimiento” todos dentro del Título I “Disposiciones Generales” de la Ley de Movilidad para el Estado de Guanajuato y sus Municipios, en materia de presupuestos, participación ciudadana, planeación, información, evaluación y seguimiento; para quedar como sigue:

Título Primero

Disposiciones Generales

(...)

Capítulo II-A

Instrumentos financieros, fiscales y de inversión

Destino de recursos para la movilidad

Artículo 14. El Ejecutivo del Estado y los ayuntamientos en sus procesos de planeación destinarán recursos económicos prioritarios en términos reales de sus respectivos presupuestos de egresos para la movilidad **y la seguridad vial**, conforme a sus pronósticos de ingresos **fiscales y fuentes de financiamiento extraordinarias necesarias para el cumplimiento de los proyectos y programas presupuestales específicos de esta Ley.**

Lo anterior con el objeto de impulsar la implementación de acciones en materia de infraestructura, seguridad, tecnología, capacitación, cultura vial y calidad en los servicios entre otros aspectos que resulten vinculados con la jerarquía de la movilidad y repercutan en el beneficio de las personas.

Instrumentos financieros

Artículo 14 Bis. El Ejecutivo del Estado y los ayuntamientos deberán promover y crear instrumentos financieros, fondos, fideicomisos, financiamientos e instrumentos de participación



público-privada que doten de recursos a las autoridades competentes y garanticen el cumplimiento de los objetivos de la presente Ley, considerando:

- I. Construir, mantener y operar infraestructura segura, sostenible, resiliente y de calidad para el transporte público y la movilidad no motorizada;
- II. Desincentivar el uso de modos de transporte que por sus externalidades negativas produzcan mayores daños sociales y ambientales;
- III. Subsidiar y otorgar incentivos a los usuarios de servicios de transporte sostenible, seguro, equitativo y que generen beneficios sociales y ambientales;
- IV. Fomentar la incorporación de información confiable y suficiente sobre las consecuencias, beneficios y costos sociales y ambientales de las decisiones de las personas consumidoras, conductoras, operadoras de servicios y de las vías públicas; y
- V. Promover que los precios de los bienes y servicios relativos a la movilidad reflejen los costos sociales y ambientales de su uso y operación.

Estrategias fiscales y tarifarias

Artículo 14 Ter. El Ejecutivo del Estado y los ayuntamientos, en el ámbito de sus facultades, deberán considerar el uso de diversas estrategias fiscales y tarifarias para mejorar la eficiencia y equidad en el acceso de los sistemas de movilidad y reducir los costos sociales y ambientales de la movilidad, considerando los siguientes criterios:

- I. Análisis de las externalidades negativas para diseñar instrumentos que absorban los costos de las inversiones, mantenimiento y gasto operacional;
- II. Análisis de la estabilización de impuestos, aprovechamientos y tarifas aplicables a la movilidad sustentable, segura y equitativa con menos impactos sociales y ambientales;
- III. Análisis de compensación progresiva de impuestos, aprovechamientos y tarifas aplicables a las obras o acciones con impacto en la movilidad que generan mayores costos sociales y ambientales;
- IV. Promoción de la solidaridad fiscal mediante la progresividad tributaria para financiar el gasto público en materia de movilidad.

Instrumentos fiscales y tarifarios

Artículo 14 Quáter. El Ejecutivo del Estado y los ayuntamientos, en el marco de sus facultades, deberán establecer adicionalmente a la política presupuestal, instrumentos fiscales y tarifarios que promuevan la movilidad sustentable, segura y equitativa, que podrán ser:

- I. Impuesto a la tenencia vehicular con una estructura fiscal diferenciada en función del precio, potencia o emisiones de los vehículos;
- II. Cobro de impuestos y derechos por congestión para solventar la inversión, mantenimiento y operación de la infraestructura vial, y compensar las externalidades del uso del automóvil;



- III. Subsidios cruzados en los servicios de transporte a través de tarifas diferenciadas;
- IV. Recuperación de plusvalías urbanas derivadas de inversiones de infraestructura a través del impuesto predial, de contribuciones de mejoras o de otros instrumentos fiscales;
- V. Cobro de derechos de estacionamiento en vía pública;
- VI. Impuesto o contraprestación por la construcción de estacionamiento en predios, y medidas de compensación e integración urbana por el impacto negativo ambiental de los nuevos viajes generados; y
- VII. Otros instrumentos que mitiguen y compensen los costos ambientales y sociales de la movilidad.

La Secretaría de Finanzas, Inversión y Administración diseñará un esquema de incentivos fiscales a fin de retribuir a municipios que generen recursos internos, cuidando que el esquema no impacte de forma negativa en los municipios en zonas de bajo nivel socioeconómico.

Criterio de movilidad sustentable en los presupuestos

Artículo 14 Quinquies. El presupuesto general de egresos y los presupuestos municipales deberán destinar recursos al cumplimiento de los objetivos de esta Ley, garantizando el derecho a la movilidad de todas las personas, mediante sistemas de movilidad que incentiven la accesibilidad urbana y rural, respondan adecuadamente a las necesidades de movilidad, reduzcan sus externalidades negativas y compensen las que no se puedan eliminar.

Los presupuestos y los programas operativos de las dependencias responsables de la movilidad priorizarán las acciones en materia de movilidad y seguridad vial que, de conformidad con la garantía efectiva del derecho a la movilidad y la jerarquía de movilidad, se traduzcan en implementar mejoras a la infraestructura, operación y control del transporte público, la movilidad no motorizada y peatonal, y la infraestructura vial bajo los principios de calles completas, diseño universal y seguridad vial.

Fondo de Movilidad Sustentable y Segura

Artículo 14 Sexies. Se constituirá el Fondo de Movilidad Sustentable y Segura como programa presupuestal, cuyo objetivo será financiar programas y proyectos de movilidad urbana sustentable en el estado.

El Fondo financiará los siguientes rubros:

- I. Construcción, rediseño y mantenimiento de infraestructura vial peatonal, ciclista y de transporte público;
- II. Diseño, implementación y operación de registros, agencias, institutos, sistemas de información y datos estadísticos;
- III. Programas y acciones para reducir los factores de riesgo vial y vigilancia preventiva para mitigar conductas de riesgo bajo un modelo de disuasión general de alta visibilidad en



- materia de velocidad, alcoholemia, conducción distraída y uso de sistemas de retención infantil, cinturones de seguridad y casco;
- IV. Diseño y planeación de servicios, así como estudios e inversiones para el desarrollo de proyectos de infraestructura para el transporte público;
 - V. Implementación de servicios y adquisición de vehículos eléctricos de transporte público, micro movilidad y bicicletas compartidas;
 - VI. Diseño de programas, proyectos ejecutivos y planes de servicio y operación;
 - VII. Diseño de protocolos, adquisición de equipo y capacitación para la aplicación de la ley;
 - VIII. Actividades de promoción y educación de la movilidad sustentable y campañas masivas de comunicación coordinadas con estrategias de vigilancia de la ley; y
 - IX. Los demás que permitan el cumplimiento de esta Ley, sus principios y objetivos conforme a la jerarquía de la movilidad.
 - X. Los organismos y entidades del Estado y los municipios podrán recibir recursos de este Fondo para llevar a cabo programas, planes, proyectos, adquisición y obra civil. En cualquier caso, deberán cumplir los lineamientos que se emitan para efectos de acceder a los recursos del mismo.

Evaluación social de proyectos

Artículo 14 Septies. En los procedimientos y metodologías de evaluación y programación de los recursos destinados a programas y proyectos de inversión relacionados con la movilidad, deberán incluirse los efectos económicos, financieros, sociales y ambientales del proyecto.

En la evaluación del retorno social de la inversión, se considerarán los impactos y ahorros futuros en tiempos de recorrido por demanda inducida por el propio proyecto, en emisiones contaminantes y de efecto invernadero, en muertes y lesiones por siniestros de tránsito, por enfermedades relativas a falta de actividad física, y por inequidad en el acceso a los sistemas de movilidad.

(...)

Capítulo IV Participación Ciudadana y oficinas regionales

(...)

Participación ciudadana

Artículo 28 Bis. Las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial deberán promover la participación de la ciudadanía en la planeación, ejecución y vigilancia de la política estatal de movilidad y seguridad vial.

Para dar cumplimiento a lo que establece esta Ley, en el ámbito de sus facultades, deberán:



- I. Convocar a las organizaciones de los sectores social y productivo, a que manifiesten sus opiniones y propuestas en materia de movilidad y seguridad vial en el proceso de integración del programa respectivo de movilidad y seguridad vial, de conformidad con lo previsto en el presente ordenamiento;
- II. Celebrar convenios de concertación con organizaciones sociales y privadas especialistas en materia de movilidad y seguridad vial, con la finalidad de que brinden asesoría en proyectos e infraestructura, así como en acciones de gestión de la seguridad vial y en la realización de estudios e investigaciones en la materia para emprender acciones conjuntas;
- III. Difundir, publicar y mantener actualizada toda la información generada por el programa respectivo de movilidad y seguridad vial; y
- IV. Operar las instancias estatales, intermunicipales y metropolitanas, así como municipales de participación respecto a las políticas de movilidad y seguridad vial, como espacios de deliberación entre gobiernos estatal y municipales y la sociedad civil.

Instancias intermunicipales y metropolitanas de participación

Artículo 28 Ter. A fin de garantizar la participación efectiva de la población en las políticas de movilidad, los municipios deben prever la creación de consejos u observatorios intermunicipales y metropolitanos de movilidad, garantizando una diversa representación de sectores sociales.

Los consejos deberán tener funciones de propuesta, opinión, evaluación y la emisión de recomendaciones en materia de movilidad y seguridad vial, hacia los diferentes ámbitos de la administración pública involucrados.

(...)

Capítulo VIII

Planeación, información, evaluación y seguimiento

Planeación

Artículo 36 Septies. Para los efectos de esta Ley se entiende por planeación de la movilidad y la seguridad vial, a la ordenación racional y sistemática de acciones que garanticen el ejercicio del derecho a la movilidad y la seguridad vial en el estado de conformidad con esta Ley y las demás disposiciones jurídicas aplicables.

Además de lo previsto en la Ley de Planeación para el Estado de Guanajuato, la planeación de la movilidad y la seguridad vial deberá estar alineada con el Plan Nacional de Desarrollo, el Plan Estatal de Desarrollo y contribuir al cumplimiento de los objetivos globales, los acuerdos y tratados internacionales que haya suscrito México.



La planeación que derive de la presente Ley deberá establecer los instrumentos y mecanismos necesarios para el diagnóstico, información, seguimiento, evaluación y auditoría de las políticas públicas de movilidad y seguridad vial.

Para cumplir la finalidad de esta Ley, se deberá considerar y permitir la reevaluación y adaptación de objetivos, estrategias y prioridades planteadas.

Instrumentos de Planeación

Artículo 36 Octies. Son instrumentos de planeación de la política estatal en materia de movilidad y seguridad vial, los siguientes:

- I. Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial; y
- II. Programas municipales, intermunicipales y/o metropolitanos de movilidad y seguridad vial.

Los programas y sus modificaciones serán formulados con base en los resultados que arrojen los sistemas de información y seguimiento de movilidad y de seguridad vial, a fin de verificar su congruencia con otros instrumentos de planeación y determinar si los factores de aprobación de un programa persisten y, en su caso, modificarlo o formular uno nuevo.

Contenido de los programas de movilidad y seguridad vial

Artículo 38 Nonies. Los programas de movilidad y seguridad vial deben contener como mínimo:

- I. El diagnóstico que contenga:
 - a) La evaluación del cumplimiento de los objetivos de esta Ley;
 - b) Los indicadores que establezca la Estrategia Nacional; y
 - c) La evaluación del cumplimiento de los programas previos;
- II. Los objetivos de planeación congruentes en todos los ámbitos de gobierno en materia de movilidad y seguridad vial adaptados a su contexto;
- III. Los indicadores y metas:
 - a) Indicadores relativos a los establecidos por la Estrategia Nacional, esta Ley y los sistemas de información y bases de datos de movilidad;
 - b) Definición de líneas base; y
 - c) Definición de metas a lograr al horizonte del plan, así como metas parciales con el objetivo de lograr una gestión basada en resultados;



- IV. Las responsabilidades que rigen el desempeño de su ejecución y las acciones de coordinación con dependencias federales, otras entidades federativas, municipios y sociedad civil;
- V. Plan de implementación y control que involucre a las autoridades responsables;
- VI. El desarrollo de herramientas para financiamiento de los proyectos priorizados;
- VII. Los indicadores y mecanismos específicos para la evaluación, actualización y, en su caso, corrección del programa; y
- VIII. Estrategias de comunicación para hacer cumplir la legislación basadas en mensajes probados para garantizar la comprensión y apoyo del público, así como la participación de las partes interesadas para potenciar al máximo el cumplimiento.

Objetivos de los programas de movilidad y seguridad vial

Artículo 39 Decies. Los programas dirigirán sus estrategias y acciones al cumplimiento de los objetivos establecidos en la presente Ley, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, así como en los siguientes:

- I. Movilidad activa. Reducir la mortalidad prematura por enfermedades no transmisibles atribuidas a la falta de ejercicio físico a través de la promoción de la movilidad activa segura;
- II. Seguridad vial. Reducir la mortalidad y lesiones graves causadas por siniestros de tránsito a través de la movilidad segura y las estrategias planteadas en esta Ley y la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;
- III. Calidad del aire. Reducir la mortalidad y enfermedades causadas por la contaminación del aire a través de la promoción de la movilidad sustentable;
- IV. Transporte público y movilidad no motorizada. Aumentar la proporción de viajes en transporte público y movilidad no motorizada aumentando el acceso a sistemas de movilidad y servicios de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos;
- V. Cambio climático. Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero reduciendo el consumo de combustibles fósiles, a fin de cumplir con los objetivos nacionales y globales de mitigación y una movilidad neutral en carbono;
- VI. Proximidad. Aumentar las densidades urbanas a través del uso intensivo y equitativo del espacio urbano construido, la proximidad de servicios, empleo, consumo con la vivienda y el control de la expansión urbana; y
- VII. Espacio público. Proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres, niñas, niños y adolescentes, adultos mayores y las personas con discapacidad.

Seguimiento y evaluación de los programas

Artículo 38 Undecies. El seguimiento, evaluación y control de la política, los programas y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial se realizarán a través de indicadores,



instrumentos, mecanismos de participación, registros, información y datos e infraestructura vial previstos en la presente Ley y definidos por las autoridades competentes.

Las autoridades responsables publicarán datos de los indicadores de evaluación e informes periódicos sobre el cumplimiento parcial de las metas.

La periodicidad será al menos semestral, pudiendo publicarse datos en periodos más cortos, o incluso inmediatamente en los casos en los que sea posible.

Las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial garantizarán la publicación de datos abiertos actualizados de los indicadores establecidos en los programas.

Sistema de información y seguimiento de movilidad

Artículo 38 Duodécies. El Sistema de información y seguimiento de movilidad es la base de datos que las autoridades competentes deberán integrar y operar con el objeto de registrar, procesar y actualizar la información en la materia,

La información que alimente al sistema deberá ser enviada y generada por los organismos y entidades que correspondan.

Estará compuesto por información homologada, georreferenciada, estadística, indicadores de movilidad y gestión administrativa, indicadores incluidos en los instrumentos de planeación e información sobre el avance de proyectos y programas.

La información del sistema permitirá dar seguimiento y difusión a la información en la materia, deberá incluir componentes de datos abiertos y se regirá por lo establecido en la Ley de Protección de Datos Personales para el Estado y los Municipios de Guanajuato.

Materias que integran el Registro Estatal de Movilidad y Seguridad Vial

Artículo 38 Terdecies. El Registro deberá contar con información sobre los siguientes rubros:

- I. Control vehicular;
- II. Licencias de conducir, incluyendo el tipo y vigencia de licencia, así como las licencias suspendidas y canceladas;
- III. Infracciones cometidas, cumplimiento de sanciones y reincidencia, así como responsabilidad de siniestros de tránsito cometidos bajo el influjo de bebidas alcohólicas, psicotrópicos o drogas enervantes;
- IV. Siniestros de tránsito, incluyendo un número identificador único para personas lesionadas, datos de localización, datos de los vehículos y personas involucradas, mecánica del siniestro;



- V. Títulos de concesión, permisos y registros, sus representantes legales, gravámenes, características de vehículos y personas conductoras; y
- VI. Las demás que sean necesarias a juicio de las autoridades competentes.

Información de los Registros

Artículo 38 Quáterdecies. Las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial deberán considerar en la integración del Registro su tratamiento con estricto apego a la legislación en materia de protección de datos personales en posesión de los sujetos obligados.

Información pública

Artículo 38 Quinquiesdecies. La información contenida en el Registro es de consulta pública, salvo aquella que por sus características sea de carácter confidencial o reservado, en términos de la legislación en materia de transparencia y protección de datos personales, y demás disposiciones aplicables.

Cualquier persona interesada podrá consultar sus asientos, así como obtener constancias de estos.

Evaluación y seguimiento

Artículo 38 Sexiesdecies. Con base en la información y los indicadores de gestión que arrojen los Sistemas de información y de seguimiento de movilidad y de seguridad vial, se llevarán a cabo las acciones para revisar de manera sistemática la ejecución del Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial.

Asimismo, se realizarán las acciones de evaluación de los avances en el cumplimiento de las metas establecidas en dicho programa, que retroalimenten el proceso de planeación y, en su caso, se propondrá la modificación o actualización que corresponda.

Para ello las autoridades competentes tendrán las siguientes obligaciones referidas al diseño, seguimiento y evaluación de indicadores de movilidad y seguridad vial, lo cual tendrán que hacer del conocimiento del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial:

- I. Definir los indicadores de movilidad y seguridad vial, congruente con el sistema de información y seguimiento y con las metas de los instrumentos de planeación y programación;
- II. Generar un sistema de seguimiento de los indicadores usando información homologada y georreferenciada, con la frecuencia que establezca el Sistema Estatal, que deberá ser no menor a mensual;



- III. Publicar un reporte anual sobre el avance de en el cumplimiento de las que incluya la cuantificación de los indicadores, la comparativa con la línea base y las metas, así como las recomendaciones de mejora para cumplir con los objetivos.

Datos abiertos

Artículo 38 Septiesdecies. Los datos generados en materia de movilidad deberán ser públicos, en cumplimiento a lo establecido por la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública para el Estado de Guanajuato, como mecanismo para el seguimiento de planes, programas y proyectos desarrollados en materia de movilidad por el Estado.

Las autoridades competentes implementarán las medidas necesarias para publicar y difundir los datos en materia de movilidad a través de plataformas en línea que permitan a la ciudadanía consultar y descargar esta información.

Transitorios

Artículo Primero. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente al de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guanajuato.

Artículo Segundo. El poder Ejecutivo y los Municipios contarán con 180 días a partir de la publicación del presente decreto para hacer las adecuaciones reglamentarias correspondientes.

Congreso del Estado de Guanajuato, 27 de julio de 2023.

Dessire Ángel R.
Dessire Ángel Rocha
Diputada

AUTORIDAD
CERTIFICADORA

e.congresogto.gob.mx

Información Notificación Electrónica

Folio:	37564
Asunto:	Iniciativa Movilidad
Descripción:	INICIATIVA con proyecto de Decreto que reforma el artículo 14 y adiciona los artículos 14 Bis, 14 Ter, 14 Quáter, 15 Quinquies y 14 Sexies para integrar un Capítulo IIA Instrumentos financieros, fiscales y de inversión; adiciona los artículos 28 Bis y 28 Ter al Capítulo IV Participación Ciudadana y oficinas regionales; adiciona los artículos del 36 Septies al 36 Septiesdecies para integrar un Capítulo VIII Planeación, información, evaluación y seguimiento todos dentro del Título I Disposiciones Generales de la Ley de Movilidad para el Estado de Guanajuato y sus Municipios, en materia de presupuestos, participación ciudadana, planeación, información, evaluación y seguimiento.
Destinatarios:	SECRETARIA GENERAL - Buzón Secretaría General, Congreso del Estado de Guanajuato JORGE OCTAVIO SOPEÑA QUIROZ - Director General Parlamentario, Congreso del estado de Guanajuato
Archivo Firmado:	File_1833_20230726075745596_0.pdf
Autoridad Certificadora:	AUTORIDAD CERTIFICADORA DEL PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE GUANAJUATO

Evidencia Criptográfica
Hoja de Firmantes

FIRMA

Nombre Firmante:	DESSIRE ANGEL ROCHA	Validez:	Vigente
No. Serie:	50.4c.45.47.30.31.00.00.00.05.3b	Revocación:	No Revocado
Fecha (UTC/CDMX):	26/07/2023 01:58:07 p. m. - 26/07/2023 07:58:07 a. m.	Estatus:	Válida
Algoritmo:	RSA - SHA256		
Cadena de Firma:	9b-f0-48-9a-38-38-96-9a-82-5a-bf-de-10-14-ee-fd-e3-c2-95-16-e0-3f-32-cb-ef-9b-33-a0-d9-95-3b-a0-d8-0b-f4-ea-88-3b-58-04-67-a6-c8-0a-51-04-0a-3a-53-0c-f1-53-f7-65-71-38-43-65-03-df-0f-7e-85-d3-45-62-0b-05-3d-90-93-bc-d6-d1-b8-d5-f4-72-17-29-f6-92-9b-85-c2-5c-ff-fa-f9-11-fe-cb-b2-e4-78-25-22-8c-db-c6-a2-53-c4-a7-91-a6-9c-c1-0e-a5-24-37-5d-e8-d4-93-d5-14-57-a2-c0-67-5d-5e-82-88-f6-62-91-23-ea-7d-3e-65-87-9d-66-10-8b-3b-85-bf-59-5e-09-8a-fe-1b-7f-4e-12-11-4f-6e-12-7f-28-0a-47-15-4b-9c-7d-f1-8f-b5-75-62-92-31-96-c9-5e-ff-09-14-9e-e7-b7-0d-02-79-24-7d-c0-b7-79-11-de-87-b0-a0-55-3c-33-f5-b3-2b-70-fc-6a-f2-65-a0-9b-a7-e6-b9-bd-e3-4d-23-c3-35-9b-91-2c-06-f2-34-d1-5e-b8-46-bc-85-cc-f0-04-a8-92-6e-ed-2c-8a-ff-40-f4-1b-85-98-d5-9b-38-52-3f-61-f3-94-40-cc-ff-bd-71-3b-ad		

OCSF

Fecha (UTC/CDMX):	26/07/2023 02:00:33 p. m. - 26/07/2023 08:00:33 a. m.
Nombre Respondedor:	Servicio OCSF de la AC del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato
Emisor Respondedor:	AUTORIDAD CERTIFICADORA DEL PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE GUANAJUATO
Número de Serie:	50.4c.45.47.30.31.30.35

TSP

Fecha (UTC/CDMX):	26/07/2023 02:00:29 p. m. - 26/07/2023 08:00:29 a. m.
Nombre Emisor de Respuesta TSP:	Advantage Security PSC Estampado de Tiempo 1
Emisor Certificado TSP:	Autoridad Certificadora Raiz Segunda de Secretaria de Economía
Identificador de Respuesta TSP:	638259552290247426
Datos Estampillados:	uVI6q6Y///fNZG7OPKUEne27awM=

CONSTANCIA NOM 151

Índice:	306718623
Fecha (UTC/CDMX):	26/07/2023 01:59:48 p. m. - 26/07/2023 07:59:48 a. m.
Nombre del Emisor:	Advantage Security PSC NOM151
Número de Serie:	2c

• Firma Electrónica Certificada •
Autoridad Certificadora del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato

FIRMA

Nombre Firmante:	OLIVIA ESPINOSA VALTIERRA	Validez:	Vigente
No. Serie:	50.4c.45.47.30.31.00.00.00.06.86	Revocación:	No Revocado
Fecha (UTC/CDMX):	26/07/2023 02:21:50 p. m. - 26/07/2023 08:21:50 a. m.	Estatus:	Válida
Algoritmo:	RSA - SHA256		
Cadena de Firma:	16-27-23-53-3d-ec-c1-fe-4f-2f-e9-6e-df-99-af-d5-72-55-ff-dc-f1-b2-62-6c-b3-ff-40-56-68-15-f1-12-51-41-2a-36-0e-56-cd-09-33-6a-25-4f-d2-d8-92-6d-a5-1e-79-ae-dc-a9-c7-f1-ee-77-6a-62-3e-f6-dc-32-81-0a-84-a7-40-70-e9-b5-1f-d2-c8-aa-dd-07-d4-4b-3e-0a-7a-94-fa-86-be-69-59-cd-e7-14-a0-4f-6d-38-13-aa-30-55-db-7a-0f-7e-6a-05-45-8a-6a-86-92-c2-98-fe-3c-54-41-83-4c-a8-b2-09-04-f7-30-1b-d0-f4-ba-9f-96-9e-0d-bd-07-94-bb-83-ba-c1-45-79-fe-4a-36-a7-60-96-67-7a-2b-88-43-18-ae-af-ea-6a-a2-9c-f9-0a-56-77-00-f2-08-ee-e2-97-9a-ae-59-f7-65-5e-52-cc-09-8e-bb-9f-0f-b2-b2-6e-a9-e0-a7-65-a5-c1-4c-ed-d6-e9-96-15-c4-8d-ab-ef-39-83-35-38-99-6b-f8-41-cd-59-81-9e-fd-e7-6a-6d-0e-55-60-70-e1-d6-da-ad-49-80-a0-b3-3a-4b-e8-e9-c7-65-81-db-25-4b-35-82-bd-04-e8-ca-7f-7f-fe-24-81-41-f1-03-5b-33		

OCSF

TSP

CONSTANCIA NOM 151

Fecha (UTC/CDMX): 26/07/2023 02:24:15 p. m. - 26/07/2023 08:24:15 a. m.
Nombre Responder: Servicio OCSP de la AC del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato
Emisor Responder: AUTORIDAD CERTIFICADORA DEL PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE GUANAJUATO
Número de Serie: 50.4c.45.47.30.31.30.35

Fecha (UTC/CDMX): 26/07/2023 02:24:10 p. m. - 26/07/2023 08:24:10 a. m.
Nombre Emisor de Respuesta TSP: Advantage Security PSC Estampado de Tiempo 1
Emisor Certificado TSP: Autoridad Certificadora Raiz Segunda de Secretaria de Economia
Identificador de Respuesta TSP: 638259566505723376
Datos Estampillados: L5A1VXlp3MpDTIPadS1n0qG6uQ=

Índice: 306719008
Fecha (UTC/CDMX): 26/07/2023 02:23:29 p. m. - 26/07/2023 08:23:29 a. m.
Nombre del Emisor: Advantage Security PSC NOM151
Número de Serie: 2c

• Firma Electrónica Certificada •
Autoridad Certificadora del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato
