



PERIÓDICO OFICIAL

DEL GOBIERNO DEL ESTADO DE GUERRERO

Martes 13 de Agosto de 2024

Año CV

Edición No. 65 Alcance II

CONTENIDO

PODER EJECUTIVO

LEY NÚMERO 849 DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE GUERRERO.

3

PODER EJECUTIVO

LEY NÚMERO 849 DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE GUERRERO.

MTRA. EVELYN CECIA SALGADO PINEDA, Gobernadora Constitucional del Estado Libre y Soberano de Guerrero, a sus habitantes, sabed,

Que el H. Congreso Local, se ha servido comunicarme que,

LA SEXAGÉSIMA TERCERA LEGISLATURA AL HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE GUERRERO, EN NOMBRE DEL PUEBLO QUE REPRESENTA, Y:

CONSIDERANDO

Que en sesión de fecha 11 de junio del 2024, la Diputada y los Diputados integrantes de la Comisión de Transporte, presentaron a la Plenaria el Dictamen con Proyecto de Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Guerrero, en los siguientes términos:

“METODOLOGÍA DE TRABAJO

La Comisión de Transportes realizó el análisis de la Iniciativa de Reforma, conforme al procedimiento que a continuación se describe:

I.- ANTECEDENTES: apartado en el que se describe el procedimiento legislativo iniciado a partir de la fecha en que las iniciativas fueron presentadas ante la Comisión Permanente y ante el Pleno, respectivamente, de la Sexagésima Tercera Legislatura al Congreso del Estado Libre y Soberano de Guerrero, así como su posterior turno para análisis y dictaminación correspondiente.

II.- OBJETIVO Y DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA: apartado en el que se reseña y se transcribe el objeto y contenido de las iniciativas de ley presentadas, en particular los motivos en los que la y los promoventes fundan y motivan sus propuestas.

III.- MÉTODO DE TRABAJO, ANÁLISIS, DISCUSIÓN Y VALORACIÓN DE LAS PROPUESTAS: apartado en el que se precisan los preceptos legales que otorgan la competencia y facultad de la Comisión de Transportes para el análisis de las iniciativas de mérito y emisión del dictamen correspondiente.

IV.- CONSIDERACIONES: apartado en el que las Diputadas y los Diputados integrantes de la Comisión de Transportes valoran los motivos y los términos comprendidos en las Iniciativas, con base en el marco jurídico aplicable, verificando el cumplimiento de los principios de constitucionalidad y legalidad en la motivación del presente dictamen.

V.- TEXTO NORMATIVO Y RÉGIMEN TRANSITORIO: apartado en el que se desglosan los artículos que integran el Proyecto de Decreto que nos ocupa, con las modificaciones realizadas por esta Comisión Dictaminadora, así como el régimen transitorio de la misma.

I. ANTECEDENTES.

Con fecha 08 de julio de 2022, se recibió en la Presidencia de la Mesa Directiva del Congreso del Estado de Guerrero, el oficio signado por el Diputado Héctor Apreza Patrón, por el que presenta la Iniciativa de Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Guerrero.

En sesión de fecha 13 de julio de 2022, la Comisión Permanente de la Sexagésima Tercera Legislatura al Congreso del Estado de Guerrero, tomó conocimiento del oficio signado por el Diputado Héctor Apreza Patrón, por el que remite la Iniciativa de Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Guerrero.

Mediante oficio número LXIII/1ER/SSP/DPL/1545/2022, de fecha 13 de julio de 2022, la Licenciada Marlén Eréndira Loeza García, Directora de Procesos Legislativos del Congreso del Estado, para los efectos de lo dispuesto en el artículo 174 fracción I, 241 y 244 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guerrero número 231, turnó al Diputado Rafael Navarrete Quezada, Presidente de la Comisión Legislativa Ordinaria de Transportes, copia del oficio signado por el Diputado Héctor Apreza Patrón, por el que presenta la Iniciativa de Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Guerrero.

En sesión de fecha 15 de noviembre de 2022, el Pleno de la LXIII Legislatura conoció la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se expide la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Guerrero, presentada por la Diputada Nora Yanek Velázquez Martínez y el Diputado Marco Tulio Sánchez Alarcón.

Mediante oficio número LXIII/2DO/SSP/DPL/0471/2022, de fecha 16 de noviembre de 2022, el Maestro José Enrique Solís Ríos, Secretario de Servicios Parlamentarios del Congreso del Estado, para los efectos de lo dispuesto en el artículo 174 fracción I, 241 y 244 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guerrero número 231, turnó al Diputado Rafael Navarrete Quezada, Presidente de la Comisión Legislativa Ordinaria de Transportes, copia de la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se expide la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Guerrero, presentada por la Diputada Nora Yanek Velázquez Martínez y el Diputado Marco Tulio Sánchez Alarcón.

La Diputada Nora Yanek Velázquez Martínez y los Diputados Marco Tulio Sánchez Alarcón y Héctor Apreza Patrón plantean en sus iniciativas crear la nueva ley de mérito para armonizar el marco legal estatal con la Ley General en la materia, para incorporar una nueva visión en torno al respeto a los derechos humanos a partir de una nueva conceptualización de diversos ámbitos de la movilidad.

La Presidencia de la Comisión remitió a cada integrante de ésta, con fecha 15 de julio de 2022 y 17 de noviembre de 2022, mediante oficio una copia simple de los turnos, de los

oficios de la y los promoventes y anexo las iniciativas de ley que nos ocupa, para su conocimiento y efectos correspondientes.

En sesión ordinaria, las Diputadas y los Diputados integrantes de la Comisión Legislativa Ordinaria de Transportes acordaron remitir las dos iniciativas en materia de movilidad y seguridad vial a la Junta de Coordinación Política, para la planeación y realización del proceso de consulta a personas con discapacidad y organizaciones que las representan, necesario para la dictaminación conforme a los principios considerados en tratados internacionales y por la Suprema Corte de Justicia de la Nación.

El Congreso del Estado de Guerrero, en cumplimiento a la resolución a la acción de inconstitucionalidad 299/2020, en materia de Educación Inclusiva, la Junta de Coordinación Política invitó a participar a la Comisión Ordinaria Legislativa de Atención a Personas con Discapacidad, conforme el Acuerdo signado el 27 de junio de 2022, con el propósito de que fuera la responsable de coordinar y realizar los trabajos de consulta a ese sector de la población.

Con este antecedente, la Junta de Coordinación Política determinó remitir las iniciativas de ley en materia de movilidad y seguridad vial a la Comisión Ordinaria Legislativa de Atención a Personas con Discapacidad, para la realización del proceso de consulta correspondiente necesario para la dictaminación de las mismas.

La Comisión de Atención a las Personas con Discapacidad, en el oficio número HCE/LXIII/GCCJ/CAPD/063-BIS/2023 de fecha 23 de octubre de 2023, informó que al terminar el proceso de consulta en materia de educación inclusiva, y posterior a sistematizar todos los hallazgos, opiniones, propuestas y cosmovisión de las personas consultadas, concluye que la información no solo es pertinente para la materia de consulta original, sino que también puede ser de utilidad para proyectos de ley en materia de seguridad, ordenamiento vial, transporte y movilidad, políticas públicas, presupuesto, entre otras.

Con fecha de 15 de febrero de 2024, la Junta de Coordinación Política emitió el oficio número HCEG/LXIII/STJUCOPO/043-BIS/2024 dirigido a la Secretaría Técnica de la Comisión de Atención a Personas con Discapacidad instruyendo a compartir con la Comisión Legislativa Ordinaria de Transporte todas aquellas propuestas y hallazgos relativos a la materia de movilidad y seguridad vial, que el Congreso del Estado recabó en las mesas de trabajo durante el desarrollo del proceso de consulta para dar cumplimiento a la resolución a la acción de inconstitucionalidad 299/2020, y que fueron propuestas por personas con discapacidad y organizaciones que las representan, para que sean incorporadas en el dictamen de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Guerrero, ya que recogen sus opiniones y necesidades en la materia a dictaminar.

Mediante el oficio número HCEG/LXIII/STJUCOPO/051-BIS/2024 , de fecha 20 de febrero del 2024, la Junta de Coordinación Política, vinculó a la Comisión de Atención a las Personas con Discapacidad, para que con el auxilio y acompañamiento de la Unidad de Procesos de Consulta, llevaran a cabo los trabajos técnicos, preparativos metodológicos y

administrativos, para continuar, convalidar y concluir el proceso de consulta a las personas con discapacidad sobre la materia de Ley de Consulta a las Personas con Discapacidad, Ley para la Atención, Inclusión y Protección a Personas con la Condición del Espectro Autista; y Ley De Movilidad Y Seguridad Vial; todas ellas del Estado de Guerrero.

En virtud de lo anterior, la Comisión de Atención a las Personas con Discapacidad, junto con la Unidad de Procesos de Consulta, procedieron a convalidar el proceso de consulta, para lo cual se elaboró un plan de trabajo y metodología específica que garantizara los principios establecidos por la SCJN para este tipo de procesos, en la Novena Sesión Ordinaria celebrada en modo virtual el 27 de mayo del 2024 a las 10:00 horas, las Diputadas y los Diputados integrantes de la Comisión dictaminadora, emitieron el Dictamen con proyecto de Decreto que nos ocupa.

II. OBJETIVO Y DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA.

En la iniciativa de ley presentada por el Diputado Héctor Apreza Patrón se plantea que:

El 18 de diciembre del año 2020, se elevó a rango constitucional un derecho relativamente nuevo y poco desarrollado: el derecho a la movilidad y seguridad vial, mismo que se adicionó al artículo cuarto de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Para poder entender en qué consiste este derecho, es necesario retomar lo establecido en el Diagnóstico Normativo en materia de Movilidad del Proceso de Armonización Normativa en Materia de Movilidad del Gobierno de México, el cual establece, en referencia al derecho a la movilidad que “representa una evolución del derecho a la libertad de tránsito, en su relación con el derecho a un medio ambiente sano, entre otros relacionados e interdependientes como vida y salud, desarrollo sostenible, vivienda, cultura, educación y trabajo”.

Todo lo anterior surge de la suscripción del Estado mexicano con la denominada Agenda 2030 que, entre los Objetivos de Desarrollo Sustentable, se desprende el número 11, el cual menciona lo siguiente: “11. Ciudades y comunidades sostenibles”, buscando que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles. Y para lograrlo, la Agenda ha establecido diversas metas que, para efectos de la temática presente, se destacan los numerales 11.2 y 11.3 que mencionan: “Proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, mediante la ampliación de transporte público” y “Para 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”.

Ahora bien, la mencionada reforma constitucional que ha introducido este derecho, reformó de igual manera, diversos artículos, entre ellos el 73 fracción XXIX-C, 115 y 122; todos de la Constitución Federal; mismos que establecieron la facultad del

Congreso de la Unión, de las Entidades Federativas y de los Municipios, para que en sus respectivos ámbitos de competencia y la respectiva coordinación y concurrencia realicen lo necesario para garantizar este derecho de movilidad y seguridad vial. Por ello la necesidad e importancia de actualizar la legislación relativa al tema, armonizando los objetivos de la Agenda 2030 a las políticas públicas, tendientes al mejoramiento y calidad de la movilidad y seguridad vial, y haciendo lo propio con la normatividad vigente a nivel nacional.

De igual manera, resulta imperioso contar con un Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, que pueda coordinar y establecer todas las medidas relacionadas con la movilidad y seguridad vial, que realice actividades coordinadas con el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, para cumplir con los objetivos marcados tanto a nivel nacional como internacional.

Para el caso de Guerrero, los esfuerzos en materia de desarrollo de infraestructura para garantizar el derecho al tránsito de personas y bienes han sido marcados por las condiciones orográficas, lo que históricamente llevó a generar el desarrollo en centros urbanos como Acapulco, Chilpancingo, Chilapa, Zihuatanejo, Tlapa, Iguala, Taxco, Ometepec y Ciudad Altamirano, alrededor de los cuales se integraron poblaciones más pequeñas a través de vías de comunicación y medios de transporte que han ido evolucionando de manera improvisada, más motivada por una creciente demanda de movilidad que por una estrategia a mediano plazo.

El principal problema, como ocurre en la mayoría de los centros urbanos del país, es la escasa planeación y las reglas para definir el desarrollo urbano, tarea que se ha dejado básicamente a cargo de los gobiernos municipales los que enfrentan a su vez diversas limitantes para dar sentido y orden a su crecimiento.

Es ahí donde radica la trascendencia social de la presente iniciativa; además de sentar las bases para armonizar el marco normativo para garantizar el respeto, protección y promoción de un derecho humano como es el de movilidad, establece las directrices para generar entornos más seguros, amigables con las personas y que contribuyan a mejorar su calidad de vida.

Define con claridad las responsabilidades del Gobierno del Estado y los ayuntamientos para impulsar los cambios de visión en políticas públicas, programas, planes y acciones, de la mano con la sociedad, para desplegar una dinámica virtuosa que se concrete en un cambio cultural para beneficio de toda la colectividad.

No sólo se trata de que las instituciones generen mejor infraestructura vial o trabajen con particulares en mejores sistemas de transportes; la sociedad juega también un rol fundamental en el uso correcto y la promoción de sus propios derechos para que los resultados sean integrales e incidan en la calidad de vida de las familias.

Ello implica que la inversión en infraestructura tenga también efectos en materia de seguridad y reconstrucción del tejido social, al hacer de los entornos urbanos espacios donde haya condiciones para reducir los accidentes viales que se constituyen como uno de las principales causas de pérdidas de vidas, lesiones y daños, así como para generar espacios públicos más iluminados y accesibles.

En tanto que en la iniciativa presentada por el Dip. Marco Tulio Sánchez Alarcón y la Dip. Nora Yanek Velázquez Martínez, se justifica la nueva legislación conforme los siguientes argumentos:

El derecho a la movilidad está consagrado en el artículo 13 de la Declaración de Derechos Humanos proclamada por la ONU en 1948¹ y por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos² que establece en su artículo 11:

“Toda persona tiene derecho para entrar en la República, salir de ella, viajar por su territorio y mudar de residencia, sin necesidad de carta de seguridad, pasaporte, salvoconducto u otros requisitos semejantes.”

El día 18 de diciembre de 2019 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el decreto presidencial³ por el que se reformó el artículo 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos adicionando el párrafo 17 quedando de la siguiente manera:

“Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.”

Estableciendo a la movilidad como derecho y especificando las condiciones que deben de asegurarse para que la movilidad sea incluida en la normatividad estatal estableciendo un nuevo marco normativo en el estado derivado de que la Ley de Transporte y Vialidad del Estado no incluye el derecho a la movilidad lo que hace que el derecho positivo vigente contravenga a la carta magna.

El decreto presidencial reformó el artículo 73 fracción XXIX-C de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece la obligatoriedad a las entidades federativas para expedir una ley con fines de asegurar el derecho a la movilidad, quedando redactado de la siguiente forma:

“Para expedir las leyes que establezcan la concurrencia del Gobierno Federal, de las entidades federativas, de los Municipios y, en su caso, de

¹ <https://www.un.org/es/about-us/universal-declaration-of-human-rights>

² <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>

³ https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5608174&fecha=18/12/2020

las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de asentamientos humanos, con objeto de **cumplir los fines previstos en el párrafo tercero del artículo 27 de esta Constitución, así como en materia de movilidad y seguridad vial;**"

El Estado de Guerrero tiene un rezago legislativo en asegurar el derecho a movilidad, por el hecho de que en la entidad no cuenta con una legislación vigente en materia de movilidad, y el derecho positivo vigente en la Ley de Transporte y Vialidad del Estado de Guerrero excluye el derecho a la movilidad teniendo una visión enfocada a regular las concesiones de transporte y solo considera al transporte motorizado, mientras que el derecho movilidad es mucho más amplio, ya que toma en cuenta a la movilidad motorizada y no motorizada, jerarquizando los diversos tipos de movilidad con una visión sistémica.

La Ley de Transporte y Vialidad del Estado de Guerrero vigente⁴ no hace mención alguna sobre el derecho a la movilidad, accesibilidad universal ni en el transporte público ni en la vialidad que se diseñen para los tipos de movilidad motorizada y no motorizada; por tal motivo es necesario que se adicione a la Ley de Transporte en su artículo 3 la definición de movilidad y accesibilidad universal que son conceptos primordiales para que sean incluidos. En México existen calles primarias de las cuales no cuentan con la infraestructura suficiente para permitir la movilidad universal por tal motivo, es de interés general crear un manual de calles por municipios que rijan la imagen urbana y los lineamientos de movilidad universal que deben seguir en el diseño y posterior construcción de vialidades, es, por tanto, que la integración de la movilidad universal es de primordial necesidad.

Es importante recalcar que el Estado Mexicano como integrantes de la Organización de las Naciones Unidas firmó la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible que es un plan de acción a favor de las personas, el planeta y la prosperidad en las que en su objetivo 11 Ciudades y Comunidades Sostenibles⁵ que tiene como objetivo:

"Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles en su objetivo 2 establece: De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos para mejorar a seguridad vial, en particular mediante aplicación 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."

⁴<https://congresogro.gob.mx/legislacion/ordinarias/ARCHI/LEY-DE-TRANSPORTE-Y-VIALIDAD-DEL-ESTADO-DE-GUERRERO-0-2021-08-19.pdf>

⁵ <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/cities/>

Por eso es necesario expedir una Ley de Movilidad y Seguridad Vial, en el que se establezca la definición de movilidad y se defina cuáles son los diversos tipos de movilidad, jerarquizándolos para que esté establecido cuáles son los lineamientos de la movilidad y así se puedan crear Programas Integrales de Movilidad Urbana lo que establecerá un nuevo paradigma de la movilidad del Estado, ya que se planificará la movilidad como un conjunto de ordenamientos legales en beneficio de la ciudadanía, cambiando la visión de transporte por la de movilidad, que toma en cuenta desde el peatón que es el eslabón más vulnerable de la movilidad hasta el transporte de carga, esta es una visión sistémica de la movilidad para generar ciudades y comunidades sostenibles.

La planificación de la movilidad no ha tenido una coordinación entre el transporte y el desarrollo urbano, es por eso la necesidad de tener una visión sistémica de la ciudad como un organismo que funciona como uno solo y no es visto como elementos separados, es por eso que al tener Programas Integrales de Movilidad Urbana establecer instrumentos de planeación urbana en materia de movilidad es importante para incluir dentro de los mecanismos de participación ciudadana la transformación de las ciudades.

En cuanto al derecho a la consulta de las Personas con Discapacidad, en lo relativo a su incorporación al proceso legislativo respecto a medidas o iniciativas que infieren en el ámbito de sus derechos, el antecedente se encuentra en la consulta mandatada al Poder Legislativo de Guerrero por la Suprema Corte de Justicia de la Nación, en su resolución a la acción de inconstitucionalidad 299/2020.

Para dar cumplimiento a dicha resolución, la Junta de Coordinación Política invitó a participar a la Comisión de Atención a Personas con Discapacidad, en el entendido de que contaban con personal técnico con los conocimientos y habilidades necesarias para entablar comunicación con los diversos segmentos de personas con alguna limitación motora o mental.

En virtud de lo anterior, mediante oficio número HCE/JCP/ASE/243/2022, de fecha del 5 de mayo del 2022, la Presidencia de la Junta de Coordinación Política solicitó la incorporación del Mtro. Esli Joanan Navarrete Cisneros, Secretario Técnico de la Comisión de Atención a las Personas con Discapacidad, a los trabajos técnicos del Grupo Técnico de Asesores del H. Congreso del Estado para atender la Acción de Inconstitucionalidad 299/2020 sobre Educación Inclusiva a efecto de desarrollar, en conjunto con el equipo técnico de la Comisión, un protocolo de Consulta a Personas con Discapacidad.

Con fecha 27 de junio del año 2022, las Diputadas y los Diputados integrantes de la Junta de Coordinación Política del Congreso del Estado de Guerrero, emitieron el "Acuerdo por medio del cual se da inicio a los trabajos del proceso de consulta en materia Electoral, educación Indígena e Inclusiva, y de la Ley de Consulta, en cumplimiento de las Acciones de Inconstitucionalidad 136/2020 y 299/2020," mandatadas a este Poder Legislativo, por la Suprema Corte de Justicia de la Nación, así también para dar cumplimiento a la Recomendación General, emitida por la Comisión Nacional de los Derechos Humanos, número **27/2016**.

En el Acuerdo se establecieron los criterios generales, las actividades inmediatas y el programa de trabajo para desarrollar la consulta a los Pueblos y Comunidades Indígenas y Afromexicanas, así como a Personas con Discapacidad y Organizaciones que las representan, esto con la finalidad de no violentar ningún principio y llevar a cabo los procesos de consulta en materia de Educación Indígena e Inclusiva bajo los estándares internacionales y mandados por la Suprema Corte de Justicia de la Nación. Asimismo y con el fin de cumplir los parámetros definidos por la Misma Suprema Corte, se aprobó el inicio de los procesos de consulta, de forma escalonada.

En cuanto a los parámetros para el desarrollo de consultas, a nivel internacional, la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó en 2006 la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD), un tratado internacional que tiene como objetivo promover, proteger y garantizar los derechos humanos de las Personas con Discapacidad.

La CDPD se basa en el principio fundamental de la igualdad de derechos y la no discriminación, reconociendo que las Personas con Discapacidad tienen los mismos derechos que las demás personas en todos los aspectos de la vida. El tratado abarca una amplia gama de derechos, incluyendo los derechos civiles, políticos, económicos, sociales y culturales, así como los derechos relacionados con la accesibilidad y la inclusión.

Entre estos se reconoce el derecho de las Personas con Discapacidad a ser consultadas, como un principio fundamental establecido en la Convención. Este tratado internacional reconoce que las Personas con Discapacidad tienen el derecho de participar activamente en la toma de decisiones que les afectan, tanto a nivel individual como en la formulación de políticas y programas que les conciernen.

Este derecho se basa en el principio de autonomía y empoderamiento de las Personas con Discapacidad, reconociendo que son conscientes en sus propias vidas y experiencias. Además, promueve la inclusión y la igualdad al asegurar que las decisiones y las políticas reflejan las diversas necesidades y perspectivas de las Personas con Discapacidad.

Con base en lo anterior, el 3 de noviembre de 2022 mediante el oficio HCEG/LXIII/PJUCOPO/035/2022 se informa a la Presidencia de la Comisión de Atención a las Personas con Discapacidad que se aprueba el Programa Específico de Trabajo para desarrollar el proceso de Consulta a Personas con Discapacidad y Organizaciones que las representan en materia de educación inclusiva y de la ley de consulta.

Que derivado de lo anterior, y en atención a la necesidad de socializar y consultar el protocolo de Consulta a las Personas con Discapacidad en materia de Educación Inclusiva, la Comisión de Atención a las Personas con Discapacidad acordó la realización de tres foros presenciales, denominados **“El Derecho a la Consulta de las Personas con Discapacidad”**. El objetivo de los Foros del Derecho a la Consulta fue implementar herramientas que recolectarán las opiniones y propuestas de las Personas con Discapacidad, en relación a las formas de materializar el derecho a la consulta, para contrastar estas con el Programa de

Trabajo Específico y determinar la necesidad de incorporar, eliminar o modificar elementos de su contenido. Estos foros fueron:

- **Foro “El derecho a la Consulta de las Personas con Discapacidad” Chilpancingo de los Bravo:** El primer foro se llevó a cabo el 3 de diciembre del 2022, en la Plaza Cívica Primer Congreso de Anáhuac, en el municipio de Chilpancingo de los Bravo, Guerrero.
- **Foro “El derecho a la Consulta de las Personas con Discapacidad” Ayutla de los Libres:** El segundo foro se llevó a cabo el 8 de diciembre del 2022, en la Explanada de la Plaza de la Paz, en el municipio de Ayutla de los Libres, Guerrero.
- **Foro “El derecho a la Consulta de las Personas con Discapacidad” Mártir de Cuilapan:** El tercer foro se llevó a cabo el 20 de diciembre del 2022, en la Cancha Central de Apango, municipio de Mártir de Cuilapan, Guerrero.

Al culminar los tres foros con la participación directa de las Personas con Discapacidad, se realizó el análisis de datos e información obtenida, con el propósito de identificar elementos claves, para las observaciones y reflexiones necesarias que permitieron un adecuado proceso de consulta en el Estado de Guerrero. Una vez organizados los resultados fueron presentados a la Unidad de Procesos de Consulta del Honorable Congreso del Estado Libre y Soberano de Guerrero, con el objetivo de aportar apreciaciones y sugerencias.

De las mesas de trabajo, se obtuvo una amplia participación y una diversidad de opiniones, así como líneas generales y tendencias que siguen las percepciones y comentarios de las personas con discapacidad, lo que permitió consensar las categorías de análisis para analizar la información. La definición de categorías permitió listar en puntos coincidentes la mayor parte de opiniones y percepciones de las personas participantes en las mesas de trabajo, identificando las diferentes formas con las que las personas con discapacidad expresan que a lo largo de su vida se han sentido escuchadas por el gobierno, además de propuestas que surgen del diálogo conjunto entre el equipo de la consulta y los asistentes a las mesas.

Propuestas:

- Institución especializada en la atención a las personas con discapacidad (centralizada) donde se puedan atender todas las necesidades, que cuente con personal que brinde un trato justo y humano, cuente con herramientas pedagógicas para la inclusión y herramientas digitales de inclusión.
- La creación de una credencial (parecida a la de adultos mayores) donde se explicita el diagnóstico médico de discapacidad de la persona y que además funciones como una tarjeta de identidad.
- Garantizar la infraestructura de movilidad y transporte, que permita la inclusión en todo tipo de actividades.

Como puede observarse, una de las materias principales que resultó evidente y necesaria por parte de las Personas con Discapacidad, es la referente a la infraestructura

de movilidad y el transporte, ya que esto representa uno de los principales obstáculos para que puedan integrarse de manera plena a la sociedad, así como las implicaciones económicas que tiene el transporte para las personas con alguna deficiencia de movilidad o sensorial.

En marzo de 2023 iniciaron los trabajos de la consulta a personas con discapacidad en materia de educación inclusiva. Dicha consulta se realizó a través de cinco herramientas: Mesas de trabajo presenciales, mesas de trabajo virtuales, mesas de trabajo a petición de parte, buzones físicos y un buzón digital.

En la siguiente tabla se presenta un resumen del número de personas consultadas por tipo de herramientas, sede, organización o medio:

| HERRAMIENTA | SEDE / ORG. / MEDIO | PERSONAS CONSULTADAS |
|--------------------------------------|--|----------------------|
| Mesas de Trabajo Presenciales | 1. Tecpan de Galeana 2. Iguala de la Independencia 3. San Luis Acatlán 4. Tlacoachistlahuaca 5. Chilpancingo de los Bravo 6. Ayutla de los Libres 7. Pungarabato 8. Taxco de Alarcón 9. Chilapa de Álvarez 10. Ometepepec 11. Acapulco de Juárez | 1495 |
| Mesas de trabajo Virtuales | Plataforma Google Meet (5 mesas) | 28 |
| Mesas de Trabajo a Petición de Parte | 1. Grupos Vulnerables de la UAGro 2. Ayúdame a Escuchar A.C. 3. Asociación de Sordos de Acapulco, Gro., A.C. 4. Centro Psicopedagógico Integral Huellas de Amor 5. Padres Unidos por el Autismo A.C. 6. Zona Escolar No. 4 de Educación Especial 7. Familias trabajando en talleres de artes y oficios para personas autistas y otras discapacidades A.C. 8. Centro de Atención Múltiple No. 04 | 171 |
| Buzones Físicos | 1. Coyuca de Benítez 2. Tixtla 3. Tlalixtaquilla 4. Teloloapan | 28 |
| Buzón Digital | Correo Electrónico | 5 |

Al término del periodo de consulta y una vez recuperadas todas las opiniones y propuestas, se llevó a cabo un proceso de sistematización a partir del cual se elaboró un

resumen de lo recabado y se diseñó un mecanismo para validar estos hallazgos. El 13 de octubre de 2023 se realizó el Parlamento de Personas con Discapacidad en la cual 46 personas de todo el estado, entre personas con discapacidad, organizaciones, familiares y especialistas emitieron su opinión sobre las conclusiones, y con esto se dió por terminado el proceso de consulta en materia de educación inclusiva.

La Comisión de Atención a las Personas con Discapacidad, mediante oficio número HCE/LXIII/GCCJ/CAPD/063-BIS/2023 de fecha 23 de octubre de 2023, informó que al terminar el proceso de consulta en materia de educación inclusiva, y posterior a sistematizar todos los hallazgos, opiniones, propuestas y cosmovisión de las personas consultadas, concluyó que la información no solo era pertinente para la materia de consulta original, sino que también era de utilidad para proyectos de ley en materia de seguridad, ordenamiento vial, transporte y movilidad, salud en general, salud mental, autismo en general, políticas públicas, presupuesto, justicia, cultura, deporte, entre otras.

En cuanto a los resultados de la Consulta a Personas con Discapacidad en materia de Educación Inclusiva, se informó que fueron consultadas 1,727 personas, cuyas participaciones y reflexiones fueron registradas, sistematizadas y clasificadas en diversas categorías y dimensiones en función de los aspectos fundamentales relacionados por materia legislativa que, de continuar con un proceso específico, contribuirían a consolidar y hacer efectivo el proceso de consulta a este sector de la población en las materias en que hubiera iniciativas de ley o de reforma que implicaran realizar este tipo de proceso de participación ciudadana.

Dicho ejercicio, dio como resultado la clasificación de 778 propuestas, que en un segundo momento de exhaustivo análisis cualitativo orientado a retomar las propuestas emergentes sobre la materia diferentes a la educativa, se obtuvieron como resultado 67 referentes a la materia de movilidad y accesibilidad.

La siguiente tabla ilustra el origen de las propuestas en materia de movilidad a raíz de la consulta a personas con discapacidad realizada en 2023:

| Herramienta | Lugar / Organización | Número de propuestas obtenidas |
|--------------------------|---|--------------------------------|
| Foro presencial | Acapulco de Juárez Ayutla Chilapa de Álvarez Chilpancingo Iguala Ometepec San Luis Acatlán Taxco de Alarcón Técpan de Galeana Tlacoachistlahuaca | 51 |
| Mesa a petición de parte | Ayúdame a Escuchar A.C. Centro pedagógico Integral Huellas de | 15 |

| | | |
|-------------------------------------|--|---|
| | Amor Docentes y padres CAM 04 Familias trabajando en talleres de artes y oficios para personas autistas y otras discapacidades A.C. Padres Unidos por el Autismo en Gro UGro | |
| Mesa a petición de parte virtual | UAGro | 1 |

Sobre esta última materia, las propuestas se remiten específicamente a la necesidad de contar con infraestructura vial (y educativa) adecuada para los diferentes tipos de discapacidad, la necesidad de adaptar el transporte público con un enfoque universal que permita el acceso de todas las personas, sin importar las deficiencias de movilidad o sensoriales que puedan presentar, la promoción de campañas de educación vial en específico a operadores de transporte público, la implementación de programas de liberación de banquetas y espacios públicos ocupados por comercio informal, los convenios con concesionarios del transporte público para otorgar descuentos a personas con discapacidad, entre otros.

Con fecha de 15 de febrero de 2024, la Junta de Coordinación Política mediante el oficio número HCEG/LXIII/STJUCOPO/043-BIS/2024 dirigido a la Secretaría Técnica de la Comisión de Atención a Personas con Discapacidad solicitó compartir con la Comisión Legislativa Ordinaria de Salud y la Comisión Legislativa Ordinaria de Transporte todas aquellas propuestas y hallazgos relativos a la materia de Autismo, Movilidad y Consultas, para que en su caso, posterior al análisis de las y los integrantes de dichas comisiones, pudieran incorporarse en el dictamen de la Ley para la Atención, Inclusión y Protección a Personas con la Condición del Espectro Autista, y Ley de Movilidad y Seguridad Vial, todas del Estado de Guerrero, además de que la misma Comisión de Atención a Personas con Discapacidad valore las propuestas y hallazgos pertinentes para que, a partir del análisis correspondiente, también puedan ser incorporadas al dictamen de la Ley de Consulta a las Personas con Discapacidad.

Mediante el oficio número HCEG/LXIII/STJUCOPO/051-BIS/2024 , de fecha 20 de febrero del 2024, la Junta de Coordinación Política vinculó a la Comisión de Atención a las Personas con Discapacidad, para que con el acompañamiento de la Unidad de Procesos de Consulta, llevaran a cabo los trabajos preparativos técnicos, metodológicos y administrativos, para continuar, convalidar y concluir el proceso de consulta a las personas con discapacidad sobre las materias correspondientes a las iniciativas de Ley de Consulta a las Personas con Discapacidad, Ley para la Atención, Inclusión y Protección a Personas con la Condición del Espectro Autista, Ley de Consulta a las Personas con Discapacidad y la Ley De Movilidad Y Seguridad Vial; todas ellas del Estado de Guerrero, que detonó a partir de los hallazgos específicos derivados de la consulta inicial realizada por este Poder Legislativo en materia de educación inclusiva.

Con base en lo anterior, la Comisión de Atención a las Personas con Discapacidad,

junto con la Unidad de Procesos de Consulta, procedieron a convalidar el proceso de consulta, para lo cual se elaboró un plan de trabajo y metodología específica que garantizara los principios establecidos en la resolución de la SCJN, lo que se describe a continuación:

| Principio | Medida de control y cumplimiento |
|---|---|
| Previa, pública, abierta y regular | <ol style="list-style-type: none"> 1. Difusión de la información con tiempo suficiente. La convocatoria y toda la información concerniente a la participación y a la logística de la consulta se informará en plazos razonables y adecuando los contenidos informativos a las necesidades de los diferentes tipos de discapacidad. 2. Modalidades de participación. Para efecto de garantizar que la consulta pueda llegar a la mayor participación de sujetos, las cuales son: mesas de trabajo presenciales, buzones físicos y buzón digital, las inscripciones serán abiertas, sin ningún tipo de restricción, y gratuitas. 3. Consejo Consultivo Ciudadano. Se integra este Consejo con el objeto de dar acompañamiento y opinión a través de la Comisión Ordinaria de Atención a Personas con Discapacidad sobre las acciones de la Consulta durante todo el Proceso Legislativo. |
| Estrecha y con participación preferentemente directa de las Personas con Discapacidad | <ol style="list-style-type: none"> 1. Modalidades de participación. Para efecto de garantizar que la consulta pueda llegar a la mayor participación de sujetos, las modalidades son: mesas de trabajo presenciales, buzones físicos y buzón digital, las inscripciones serán abiertas, sin ningún tipo de restricción, y gratuitas. 2. Mesas de Trabajo Presenciales serán a manera de conversatorio y de un cuestionario de preguntas cerradas, con objeto de que las Personas con Discapacidad, incluyendo a las niñas y niños, y las Organizaciones que las representan, no se reduzca a una mera exposición, sino que a través de compartir y discutir sus propuestas y conocimientos, enriquezcan la consulta con su cosmovisión y al mismo tiempo emitan su opinión en favor o en contra de las propuestas de ley. |
| Accesible | <ol style="list-style-type: none"> 1. Mesas de Trabajo Presenciales. Con objeto de garantizar la máxima accesibilidad, las mesas de trabajo se realizarán en las instalaciones del congreso o en algún lugar con las condiciones necesarias para llevarse a cabo. 2. Buzones Físicos. Se instalará en la sede del Congreso en la dirección Trébol Sur Sentimientos de la Nación s/n, Fracc.Villa Moderna, 39074 Chilpancingo de los Bravo, Gro, a través de una mesa receptora, durante el periodo del 13 al 17 de mayo de 2024, a fin de que las y los participantes tengan la opción de depositar sus |

| Principio | Medida de control y cumplimiento |
|----------------------------|---|
| | <p>opiniones y propuestas.</p> <p>3. Buzón Digital. Esta herramienta garantiza los medios digitales necesarios, así como instrucciones e información que brindan para que sea suficientemente clara y adecuada a todo tipo de discapacidad. Para recibir las propuestas de las y los participantes. Los materiales que se envíen tendrán modalidad libre: escritos, audios o videos.</p> |
| Informada | <p>1. Difusión de la información con tiempo suficiente. Los lineamientos, convocatorias y toda la información concerniente a la participación y a la logística de la consulta se informará en plazos razonables y adecuando los contenidos informativos a las necesidades de los diferentes tipos de discapacidad.</p> <p>2. De las Mesas de Trabajo. La publicidad de las ubicaciones de las Mesas de Trabajo se realiza a través de las herramientas que destine el Congreso en los municipios, asegurando su difusión por medios audiovisuales, en Lengua de Señas Mexicana y todos los necesarios para que sea entendible, clara y objetiva.</p> <p>3. Toda la información generada estará traducida a Lengua de señas, Lectura Fácil y Traducción a Braille.</p> |
| Significativa | <p>1. Planeación de la consulta. Se integra este Consejo con el objeto de dar acompañamiento y opinión a través de la Comisión Ordinaria de Atención a Personas con Discapacidad sobre las acciones de la Consulta durante todo el Proceso Legislativo, en especial a la planeación de la Consulta, su ejecución y sistematización.</p> |
| Con participación efectiva | <p>1. De la modalidad de Participación. En aras de dar una atención personalizada a cada participante el aforo máximo será de 25 personas. Sin embargo, de ser necesario existirá la posibilidad de abrir mesas adicionales según las necesidades presentadas.</p> <p>2. Participación efectiva. Para efecto de garantizar que la consulta llegue a una mayor participación de sujetos consultados, las cuales son: mesas de trabajo presenciales, buzones físicos y buzón digital, las inscripciones serán abiertas, sin ningún tipo de restricción, y gratuitas.</p> |
| Transparente | <p>1. Archivo Digital. Un espacio virtual ubicado en el micrositio de Consulta a Personas con Discapacidad habilitado en la página oficial del Congreso www.congresogro.gob.mx, para guardar y consultar la información obtenida de los Órganos Estatales,</p> |

| Principio | Medida de control y cumplimiento |
|-----------|---|
| | Municipios y Organizaciones así como el análisis y debate de las aportaciones de los participantes de la Consulta. 2. Difusión para el público en general del Archivo Digital referido en el párrafo anterior. |

Que con fecha de 28 de febrero de 2024, la Comisión de Atención a las Personas con Discapacidad, aprobó la convocatoria a la cual se sujetaría la participación de las Personas con Discapacidad:

“La Sexagésima Tercera Legislatura del Congreso del Estado de Guerrero, con base en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y los Tratados Internacionales firmados por México

CONVOCA

A las Personas con Discapacidad, incluyendo a las niñas y niños, y las Organizaciones que las representan a participar en la Consulta a las Personas con Discapacidad del Estado de Guerrero para el Proceso Legislativo en Materia de Ley de Consulta a las Personas con Discapacidad, Ley para la Atención, Inclusión y Protección a Personas con la Condición del Espectro Autista, y la Ley de Movilidad y Seguridad Vial, todas para el Estado De Guerrero, bajo las siguientes:

BASES

1. De los participantes:

Podrán participar las Personas con Discapacidad, incluyendo a las niñas y niños y adolescentes, así como a las Organizaciones que las representan, especialistas vinculados a la discapacidad, así como familiares y acompañantes de las Personas con Discapacidad.

2. Del objeto de la consulta:

Será consultada la:

Iniciativa de ley de movilidad y seguridad vial del Estado de Guerrero, cuya temática principal relativa a las personas con discapacidad es:

- a) Accesibilidad: La ley establece medidas para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con los demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones.
- b) Transporte accesible: La ley establece disposiciones para garantizar el acceso al transporte público de las personas con discapacidad, incluyendo la incorporación de tecnologías y sistemas que faciliten su movilidad.

3. De los principios de la consulta:

La consulta, en todas sus etapas y procedimientos, cumplirá con los siguientes principios:

1.- Previa, pública, abierta y regular. El Congreso de Guerrero establecerá los plazos razonables y reglas sobre la manera en que las Personas con Discapacidad y las organizaciones de Personas con Discapacidad que las representan, podrán participar en el proceso legislativo que diseñará la propuesta de Ley de Consulta a las Personas con Discapacidad del Estado de Guerrero. Así mismo, se ha asegurado de que toda la información se publique desde una perspectiva amplia, accesible y por distintos medios.

2.- Estrecha y con participación preferentemente directa de las Personas con Discapacidad. Los lineamientos que establecerá el Congreso, asegurarán que las Personas con Discapacidad no sean representadas, sino que, en todo caso, cuenten con la asesoría necesaria para participar, sin que se sustituya su voluntad; es decir, que puedan hacerlo tanto de forma individual, como por conducto de las Organizaciones que las representan, además de que también se tome en cuenta a las niñas y niños con discapacidad.

3.- Accesible. Las convocatorias específicas de cada evento se realizarán y difundirán por distintos medios, con lenguaje comprensible, en formato de lectura fácil y claro, así como adaptadas para ser entendibles de acuerdo con las necesidades por el tipo de discapacidad.

4.- Informada. A las Personas con Discapacidad o comunidades involucradas se les informará de manera amplia y precisa sobre la naturaleza y consecuencia de la decisión que se pretende tomar.

5.- Significativa. Lo cual implica que en los referidos momentos del proceso legislativo en los que se debata o se analicen las conclusiones obtenidas, deberán contar con la participación de las Personas con Discapacidad, incluyendo a las niñas y niños, y las Organizaciones que las representan.

6.- Con participación efectiva. El Congreso tomará las medidas necesarias para que la participación de las Personas con Discapacidad no se reduzca a una mera exposición, sino que enriquezcan con su visión la manera en que el Estado puede hacer realidad la eliminación de barreras sociales y legislativas para lograr su plena inclusión.

7.- Transparente. Toda la información que se genere en el transcurso del proceso de Consulta, como la que se genere desde los órganos estatales, las organizaciones coadyuvantes, las propuestas y la sistematización del conocimiento generado, será publicada a través de medios oficiales del Congreso, adecuando los contenidos a las necesidades de los diferentes tipos de discapacidad.

4. De las modalidades de participación:

Las y los participantes podrán presentar comentarios, reflexiones y propuestas sobre la materia de esta Consulta a través de las siguientes modalidades:

- . **Mesas de trabajo presencial**, en las que se generará un diálogo entre grupos de personas según el tipo de discapacidad.
- . **Buzón físico**, en el cuál se podrán entregar opiniones y propuestas en el formato adecuado a los diferentes tipos de discapacidad, y que se ubicará en la sede del congreso del estado a través de una mesa receptora.
- . **Buzón digital**, a través del cuál se podrán enviar opiniones y propuestas en cualquier formato digital.

Todas las modalidades de participación se guiarán a través de metodologías especializadas en la gestión del conocimiento y adecuadas a cada tipo de discapacidad, con objeto de sistematizar todas las opiniones y propuestas que se generen durante la Consulta.

5. De las Mesas de Trabajo:

Las mesas de trabajo serán espacios de encuentro de las y los participantes, con el objetivo de recopilar las opiniones, comentarios, reflexiones y propuestas a través de metodologías especializadas en la gestión del conocimiento y adecuadas a cada tipo de discapacidad.

Con objeto de garantizar la máxima accesibilidad, las mesas de trabajo se realizarán en las instalaciones del congreso o en algún lugar con las condiciones necesarias para llevarse a cabo.

Las participaciones en las mesas de trabajo serán a manera de conversatorio y de un cuestionario de preguntas cerradas, con objeto de que las Personas con Discapacidad, incluyendo a las niñas y niños, y las Organizaciones que las representan, no se reduzca a una mera exposición, sino que a través de compartir y discutir sus propuestas y conocimientos, enriquezcan la consulta con su cosmovisión y al mismo tiempo emitan su opinión en favor o en contra de las propuestas de ley.

- . **Mesas de trabajo presencial**

Las mesas de trabajo presencial serán organizadas en:

| Sede | Lugar | Fecha y Hora |
|--------------|--|---|
| Chilpancingo | Congreso del Estado de Guerrero (Trébol Sur Sentimientos de la Nación s/n, Fracc.Villa Moderna, 39074 Chilpancingo de los Bravo, Gro.) | Viernes 17 de mayo de 2024, a las 10 hrs. |

El aforo permitido será libre, no obstante, la recomendación es la división por mesas especializadas en cada tipo de discapacidad y en cada mesa no más de veinte integrantes.

La inscripción a las mesas y su difusión será a través de los medios que destine el Congreso del Estado para tal efecto y estarán divididas en función de los diferentes tipos de discapacidad que contempla el artículo 4 de la Ley Número 817 para las Personas con Discapacidad del Estado de Guerrero: discapacidad física, discapacidad mental y discapacidad sensorial que a su vez, se divide en visual y auditiva; así mismo se adicionarán dos mesas: una de infancias con discapacidad y una de otras discapacidades que no estén contempladas en la Ley antes referida.

6. Del Buzón Físico:

El buzón físico se instalará en la sede del Congreso en la dirección Trébol Sur Sentimientos de la Nación s/n, Fracc. Villa Moderna, 39074 Chilpancingo de los Bravo, Gro, a través de una mesa receptora, durante el periodo del 13 al 17 de mayo de 2024, a fin de que las y los participantes tengan la opción de depositar sus opiniones y propuestas.

La publicidad de la ubicación del buzón se deberá realizar a través de las herramientas que destine el Congreso, asegurando su difusión por medios audiovisuales, en Lengua de Señas Mexicana y todos los necesarios para que sea entendible, clara y objetiva.

7. Del Buzón Digital:

El buzón digital será a través del correo electrónico: consultaspcd@congresogro.gob.mx donde se podrán recibir las propuestas de las y los participantes en el mismo periodo que el buzón físico. Los materiales que se envíen tendrán modalidad libre: escritos, audios o videos.

8. De la participación de las Personas con Discapacidad en el proceso legislativo:

Con el objeto de establecer una consulta previa, pública, abierta y regular, se implementará la figura:

Del Consejo Ciudadano Consultivo

La Comisión de Atención a las Personas con Discapacidad del Congreso del Estado integrará un Consejo Ciudadano Consultivo, a través de invitación directa a las Personas con Discapacidad y a Organizaciones que las representan, que conforme a los antecedentes que obran en los trabajos llevados a cabo por esta Comisión, tuvieron una destacada participación en la integración del Plan de Trabajo 2021-2024

de este órgano legislativo, en virtud de sus propuestas, compromiso y visión de integralidad en materia de protección de los derechos de las Personas con Discapacidad, informando de su conformación a la Junta de Coordinación Política para su integración en los trabajos de la Consulta.

El Consejo Ciudadano Consultivo participará en las etapas de la Consulta y actos dirigidos a la ciudadanía, acompañará el proceso de mesas de trabajo y sistematización de la información, y será parte de la discusión en Comisiones, misma que deberá desarrollarse en los términos de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guerrero. La Comisión de Atención a las Personas con Discapacidad llevará la voz de las y los participantes, en la discusión y aprobación del dictamen respectivo ante el Pleno.

El Consejo Ciudadano Consultivo estará conformado máximo por 5 personas y mínimo por 3, de donde elegirán a su presidente o presidenta. Sesionarán las veces que así lo requieran para atender los temas relativos a la Consulta. Quien presida representará al Consejo y llevará sus acuerdos a las instancias que forman parte de la Consulta del Congreso del Estado.

El Consejo Ciudadano Consultivo tendrá vigencia únicamente durante el periodo de la Consulta.

Este Programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el programa.”

Con fecha del 20 de mayo de 2024, la Comisión de Atención a las Personas con Discapacidad en conjunto con la Unidad de Procesos de Consulta emitió el oficio número HCEG/LXIII/GCCJ/CAPD/UPC/001/2024 dirigido a la Junta de Coordinación Política en el que remitieron las conclusiones del proceso de consulta a personas con discapacidad en materia de la Ley de Consulta a las Personas con Discapacidad, la Ley de Movilidad y Seguridad Vial; y a la Ley para la Atención, Inclusión y Protección a Personas con la Condición del Espectro Autista del Estado de Guerrero, con los siguientes resultados:

- el foro fue realizado de acuerdo a la convocatoria el 17 de mayo de 2024, contó con la participación de 73 personas, quienes en un 95% manifestaron su aprobación sobre la propuesta de texto normativo presentado a las Personas con Discapacidad, organizaciones que les representan y especialistas en discapacidad, en las materias descritas previamente.

En consecuencia, la Junta de Coordinación Política comunicó dichos resultados a las comisiones dictaminadoras para que, en su proceso de análisis pudieran validar la viabilidad de las situaciones, experiencias y percepciones que las Personas con Discapacidad externaron y presentaron como sugerencias a la Comisión para la Atención de las Personas con Discapacidad y, en su caso, las consideraran para realizar adecuaciones al texto jurídico de mérito.

III. FUNDAMENTACIÓN.

Que en términos de lo dispuesto por los artículos 161, 174 fracción II, 195 fracción I, 248, 254 y 256 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guerrero Número 231, en correlación con lo dispuesto por el artículo 63 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guerrero Número 286, la Comisión Legislativa Ordinaria de Transportes, tiene plenas facultades para conocer y dictaminar el asunto de antecedentes.

IV. CONSIDERANDOS.

Que en virtud de que con la Ley de Movilidad y Seguridad Vial se cumple lo establecido en el Artículo Segundo Transitorio de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial respecto a la obligatoriedad por parte de las Legislaturas de las entidades federativas de realizar las reformas necesarias a las leyes de su competencia para armonizarlas armonizar, las leyes de su competencia, se aplica un criterio de delimitación de las atribuciones, facultades y responsabilidades de las autoridades estatales y municipales vinculadas al ejercicio pleno del derecho a la movilidad, así como de la vinculación que habrán de tener con la sociedad civil.

Que en virtud de lo anterior, esta Comisión Dictaminadora concluyó que en virtud de que los glosarios contenidos en ambas iniciativas en estudio son coincidentes con el de la Ley General, con el fin de no ser reiterativo el dictamen establece que se aplicarán los conceptos determinados en la referida norma general, añadiendo aquellos que en virtud de la armonización sean necesarios para la aplicabilidad de la norma dictaminada.

Que el presente dictamen asume una dimensión especial, al haber considerado para su elaboración el proceso de consulta realizado a personas con discapacidad y organizaciones que los representan, conforme a los principios establecidos por los tratados internacionales de los que México forma parte, coincidentes con los señalados por la Suprema Corte de Justicia de la Nación para garantizar la realización de una consulta: 1.- Previa, pública, abierta y regular; 2.- Estrecha y con participación preferentemente directa de las personas con discapacidad; 3.- Accesible; 4.- Informada; 5.- Significativa; 6.- Con participación efectiva, y 7.- Transparente.

Que la Comisión de Atención a Personas con Discapacidad, responsable de planear y realizar el proceso de consulta correspondiente, incluyó en el informe que remitió a la Junta de Coordinación Política las propuestas que se captaron y validaron por las personas con discapacidad y las organizaciones que les representan.

Que en virtud de lo anterior, con base en esas propuestas se modificaron artículos del texto del dictamen de Ley que se presenta.

Que de igual forma, el dictamen implicó el análisis e incorporación de propuestas de organizaciones de la sociedad civil especializadas que hicieron llegar por diversos canales

al Poder Legislativo de Guerrero y que fueron remitidas a esta Comisión Dictaminadora para su análisis y efectos correspondientes.

- Asociación Nacional de Transporte Privado (ANTP) envió en julio de 2022 un oficio con una iniciativa anexa, al presidente de la Comisión de Transporte. También lo turnó a la Mesa Directiva y fue presentado ante el pleno en la sesión del 21 de septiembre de 2022. Su principal propuesta se centró en eliminar la sobre regulación al autotransporte de carga, ya que la carga regulatoria en estados y municipios afecta la competitividad y productividad.
- La Coalición Movilidad Segura, conglomerado de organizaciones sociales que participaron en la construcción de la Ley General con el Congreso de la Unión, que presentó a la Diputada Nora Yanek Velázquez Martínez una propuesta cuyo eje rector es el enfoque de sistemas seguros: prácticas integrales que redistribuyen responsabilidades entre los diversos actores relacionados.
- La petición realizada por oficio dado a conocer al Pleno el 14 de marzo de 2023, del Consejo Interreligioso de Guerrero A. C por el que solicitó se expida ley de movilidad.

Que con el dictamen que aprobó la Comisión se da por cumplimentado lo planteado en un oficio turnado a este Congreso por la Senadora Verónica Delgadillo García, Secretaria de la Mesa Directiva de la Cámara de Senadores del Congreso de la Unión, con el que remite el Punto de Acuerdo por el que el Senado de la República, exhorta de manera respetuosa, con pleno respeto a su Soberanía y Autonomía (sic), al Congreso del Estado de Guerrero, para que analice la viabilidad de legislar y expedir una Ley de Movilidad específica para la entidad, derivado del reconocimiento del derecho a la movilidad en condiciones de específica para la entidad, derivado del reconocimiento del derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, reconocido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y de conformidad con sus parámetros establecidos en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, dado a conocer en la sesión de pleno del 18 de enero de 2023 y turnado el 19 de enero de 2023 a la Comisión Legislativa Ordinaria de Transportes para sus efectos procedentes.

Que de igual manera, el presente dictamen atiende a lo establecido en el oficio suscrito por la Diputada Olimpia Tamara Girón Hernández, Secretaria de la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, con el que remite el Punto de Acuerdo por el que la Comisión Permanente del Honorable Congreso de la Unión exhorta de manera respetuosa, con pleno respeto a su soberanía y autonomía, al Congreso del Estado de Guerrero, a homologar sus Leyes en materia de Movilidad”.

Que en sesiones de fecha 11 y 12 de junio del 2024, el Dictamen en desahogo recibió primera y dispensa de la segunda lectura, por lo que en términos de lo establecido en los artículos 262, 264 y 265 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guerrero Número 231, la Presidencia de la Mesa Directiva, habiendo sido expuestos los motivos y el contenido del Dictamen, al no existir votos particulares en el mismo y no habiéndose registrado diputados en contra en la discusión, se preguntó a la Plenaria si existían reserva

de artículos, y no habiéndose registrado reserva de artículos, se sometió el dictamen en lo general y en lo particular, aprobándose el dictamen por unanimidad de votos.

Que aprobado en lo general y en lo particular el Dictamen, la Presidencia de la Mesa Directiva del Honorable Congreso del Estado realizó la Declaratoria siguiente: “Esta Presidencia en términos de nuestra Ley Orgánica, tiene por aprobado el Dictamen con proyecto de Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Guerrero. Emítase la Ley correspondiente y remítase a las Autoridades competentes para los efectos legales conducentes”.

Por lo anteriormente expuesto y con fundamento en lo dispuesto en los artículos 61 fracción I de la Constitución Política Local, 227 y 287 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo en vigor, este Honorable Congreso decreta y expide la siguiente:

LEY NÚMERO 849 DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE GUERRERO.

TÍTULO PRIMERO DISPOSICIONES GENERALES CAPÍTULO I OBJETO DE LA LEY

Artículo 1. La presente Ley es de orden público, interés social y de observancia general en el territorio del Estado de Guerrero, reglamentaria del párrafo décimo séptimo del artículo 4o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en los artículos 6 Fracción XI, 61 Fracción XXXVII BIS, 178 Fracción XVIII Incisos A) y K) de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Guerrero en materia de movilidad y seguridad vial.

Artículo 2. La presente Ley tiene por objeto:

- I. Establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad;
- II. Definir los criterios para la generación de políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial en el Estado, que cumplan con los lineamientos aprobados por el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, con base en la información del Sistema de Información Territorial y Urbano, que permitan garantizar el orden y seguridad vial en el desplazamiento de las personas, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad, así como bienes y mercancías, con base en la jerarquía de la movilidad señalada en la Ley General y la presente ley, así como disminuir el impacto negativo social, de desigualdad, económicos, a la salud, y al medio ambiente, así como las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales;
- III. Definir mecanismos de coordinación de las autoridades de los tres órdenes de gobierno, principalmente entre el Estado, los municipios y la sociedad en materia de movilidad y seguridad vial;

- IV. Establecer la concurrencia y coordinación las autoridades de los tres órdenes de gobierno, principalmente entre el Estado, los municipios y la sociedad, en materia de movilidad y seguridad vial;
- V. Establecer las bases para la coordinación entre integrantes del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, para dar cumplimiento a las políticas de movilidad y de seguridad vial con un enfoque integral, de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, que sea transversal con la política sectorial aplicable;
- VI. Determinar los mecanismos y las acciones que promuevan y fomenten la sensibilización, la formación y la cultura de la movilidad y seguridad vial, para contribuir al ejercicio pleno de este derecho;
- VII. Vincular la política de movilidad y seguridad vial, con un enfoque integral de la política de ordenamiento territorial y desarrollo urbano y de manera transversal con las políticas sectoriales aplicables;
- VIII. Definir la jerarquía de la movilidad y los principios rectores a que deben sujetarse las autoridades competentes, en la implementación de esta Ley, en la expedición de disposiciones reglamentarias y en la formulación y aplicación de políticas, programas y acciones en la materia;
- IX. Establecer las bases para priorizar los modos de transporte de personas, bienes y mercancías, con menor costo ambiental y social, la movilidad no motorizada, vehículos no contaminantes y la intermodalidad;
- IX. Establecer los mecanismos y acciones para la gestión de factores de riesgo que permitan reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, así como salvaguardar la vida e integridad física de las personas usuarias del sistema de movilidad, bajo un enfoque de sistemas seguros, y
- X. Promover la toma de decisiones con base en evidencia científica y territorial en materia de movilidad y seguridad vial.

Artículo 3. Esta Ley se interpretará de conformidad con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Guerrero y los Tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, favoreciendo en todo tiempo a las personas la protección más amplia de las personas y su derecho a la movilidad y la seguridad vial.

Artículo 4. Para efectos de esta Ley, se entenderá por:

- I. **Accesibilidad:** Las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas, en especial aquellas que presenten algún tipo de discapacidad, en igualdad de condiciones con los demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información, y otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales;
- II. **Accidente:** Es un evento inesperado, que no se podía prever y que, en general, provoca daños, lesiones o consecuencias negativas en la salud o bienes;

- III. Acciones afirmativas: Políticas, medidas o acciones dirigidas a favorecer a personas o grupos en situación de vulnerabilidad, con el fin de eliminar o reducir las desigualdades y barreras de tipo social, cultural o económico que los afectan;
- IV. Ajustes Razonables: Modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requieran en un caso particular, para garantizar a las personas, en especiales a las que presenten algún tipo de discapacidad, el pleno goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con las demás, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales;
- V. Atención médica prehospitolaria: Es la otorgada a las personas cuya condición clínica considera que pone en peligro la vida, un órgano o su función, con el fin de lograr la limitación del daño y su estabilización orgánico-funcional, desde los primeros auxilios hasta la llegada y entrega a un establecimiento para la atención médica con servicio de urgencia, así como la que se otorgue durante el traslado entre diferentes establecimientos a bordo de una ambulancia;
- VI. Auditorías de Seguridad Vial: Metodología aplicable a cualquier infraestructura vial para identificar, reconocer y corregir las deficiencias o riesgos antes de que ocurran siniestros viales o cuando éstos ya están sucediendo o para emitir recomendaciones que, al materializarse, contribuyan a la reducción de los riesgos;
- VII. Autoridades locales: Autoridades estatales y municipales competentes en materia de movilidad, seguridad vial y transporte terrestre;
- VIII. Ayudas Técnicas: Dispositivos tecnológicos y materiales que permiten habilitar, rehabilitar o compensar una o más limitaciones funcionales, motrices, sensoriales o intelectuales de las personas con discapacidad;
- IX. Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial: Las bases de datos a las que se refiere el artículo 29 de la presente Ley;
- X. Calle completa: Aquella diseñada para facilitar el tránsito seguro de las personas usuarias de las vías, de conformidad con la jerarquía de la movilidad, que propician la convivencia y los desplazamientos accesibles y eficientes. Consideran criterios de diseño universal, la ampliación de banquetas o espacios compartidos de circulación peatonal y vehicular libres de obstáculos, el redimensionamiento de carriles para promover velocidades seguras, carriles exclusivos para el transporte público, infraestructura ciclista, y señalética adecuada y visible en todo momento;
- XI. Comisión: La Comisión de Infraestructura Carretera y Aeroportuaria del Estado de Guerrero.
- XII. Constitución del Estado: Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Guerrero.
- XIII. Constitución Federal: La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;
- XIV. Daño ambiental: Toda acción, omisión, comportamiento u acto ejercido por un sujeto físico o jurídico, público o privado, que altere, menoscabe, trastorne, disminuya o ponga en peligro inminente y significativo, algún elemento constitutivo del medio ambiente, rompiéndose con ello el equilibrio propio y natural de los ecosistemas;
- XV. Desarrollo Sostenible: Lo integran los procesos y políticas públicas que permiten el desarrollo que satisface las necesidades de la población sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones, mediante criterios e indicadores del

- carácter ambiental, económico y social que tiendan a mejorar la calidad de vida y la productividad de las personas, a través de medidas de preservación del equilibrio ecológico, protección del ambiente y aprovechamiento de recursos naturales, de manera que no se comprometa la satisfacción de las necesidades de las generaciones futuras;
- XVI.** Desplazamientos: Recorridos de una persona asociado a un origen y un destino preestablecido con un propósito en cualquier modo de movilidad;
- XVII.** Discriminación por motivos de discapacidad: Se entenderá cualquier distinción, exclusión o restricción por motivados por algún tipo de discapacidad que tenga el propósito o el efecto de obstaculizar, menoscabar o dejar sin efecto el reconocimiento, goce o ejercicio, en igualdad de condiciones, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales en los ámbitos político, económico, social, cultural, civil o de otro tipo. Incluye todas las formas de discriminación, entre ellas, la negación de ajustes razonables;
- XVIII.** Diseño universal: Se entenderá el diseño de productos, entornos, programas y servicios en materia de movilidad y seguridad vial, que puedan utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado. El diseño universal no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad cuando se necesiten;
- XIX.** Dispositivo de seguridad: Aditamento, sistema o mecanismo dispuesto para las personas en favor de la seguridad de la vida, la salud y la integridad durante sus traslados;
- XX.** Dispositivos de control del tránsito: Conjunto de señales, marcas, dispositivos diversos y demás elementos que se colocan en las vías con el objeto de prevenir, regular y guiar la circulación de personas peatonas y vehículos que cumplan con el criterio de diseño universal, garantizando su adecuada visibilidad en todo momento;
- XXI.** Dispositivos de seguridad vehicular: Autopartes, partes, sistemas, diseños y mecanismos en un vehículo dispuesto para producir una acción de protección en favor de la seguridad, la vida, la salud e integridad de las personas usuarias, de conformidad con lo establecido en las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes;
- XXII.** Educación Vial: Actividad cuya finalidad es promover una cultura vial en la población, dirigida a todas las personas usuarias de la vía, con el objetivo de generar cambios en los patrones de comportamiento social;
- XXIII.** Elementos componentes de la movilidad: Fundamento, medio o recurso necesarios para propiciar la movilidad, incluyendo los asentamientos humanos, medio ambiente y cambio climático, tránsito y el transporte;
- XXIV.** Enfoque Sistémico: Enfoque que aborda la movilidad en su totalidad e integralidad, en el que interactúan una serie de elementos coordinados e interconectados;
- XXV.** Especificaciones técnicas: Parámetros a los que se encuentra sujeto el diseño, funcionalidad y uso tanto de las vías como de los modos de transporte, con el objeto de garantizar la seguridad, salud e integridad de las personas usuarias y la prevención del riesgo, considerando las necesidades diferenciadas de los grupos en situación de vulnerabilidad;

- XXVI.** Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial. Instrumento rector para la conducción de la Política Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, que incluye el conjunto de acciones encaminadas a promover la movilidad y la seguridad vial, para implementarlas a través de la coordinación de los gobiernos estatal y municipales;
- XXVII.** Estudio de Impacto de Movilidad: El que realizan las autoridades de los gobiernos estatal y municipales en el ámbito de sus atribuciones, con el fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida de la ciudadanía en materia de movilidad y seguridad vial;
- XXVIII.** Examen de valoración integral: Conjunto de valoraciones físicas, médicas y evaluación de conocimientos en materia de reglamentos de tránsito, que las autoridades de los gobiernos estatal y municipales en el ámbito de sus atribuciones practican a las personas aspirantes para obtener o renovar una licencia de conducir;
- XXIX.** Externalidades: Factores que inciden, afectan y son derivados de efectos secundarios que causa la actividad de la movilidad de una persona, en función del medio de transporte por el que se desplace, como emisiones, congestión, siniestros y uso de espacio público;
- XXX.** Factor de riesgo: Todo hecho o acción que dificulte la prevención de un siniestro de tránsito, así como la implementación de medidas comprobadas para mitigar dichos riesgos;
- XXXI.** Gestión de la demanda de movilidad: Conjunto de medidas, programas y estrategias que inciden en la conducta de las personas usuarias a fin de reducir viajes o cambiar el modo de transporte; con el fin de optimizar tiempos en los desplazamientos;
- XXXII.** Gestión de la velocidad: Conjunto de medidas integradas que llevan a las personas conductoras a circular a una velocidad segura y, en consecuencia, reducir el número de siniestros de tránsito y las lesiones graves o muertes;
- XXXIII.** Grupos en situación de vulnerabilidad: Población que enfrenta barreras para ejercer su derecho a la movilidad con seguridad vial como resultado de la desigualdad, como las personas con menores ingresos, indígenas, con discapacidad, en estado de gestación, adultas mayores, comunidad LGTBTTIQ, así como mujeres, niñas, niños y adolescentes, y demás personas que por su condición particular enfrenten algún tipo de exclusión;
- XXXIV.** Impacto de movilidad: Resultado de la evaluación de las posibles influencias o alteraciones sobre los desplazamientos de personas, bienes y mercancías que pudieran afectarse por la realización de obras y actividades privadas y públicas;
- XXXV.** Interseccionalidad: Conjunto de desigualdades múltiples que coinciden o interceptan en una persona o grupo, aumentando su situación desfavorecida, riesgo, exposición o vulnerabilidad al hacer uso de la vía;
- XXXVI.** Lengua de Señas Mexicana: Lengua de una comunidad de sordos, que consiste en una serie de signos gestuales articulados con las manos y acompañados de expresiones faciales, mirada intencional y movimiento corporal, dotados de función lingüística, forma parte del patrimonio lingüístico de dicha comunidad y es tan rica y compleja en gramática y vocabulario como cualquier lengua oral;

- XXXVII.** Ley General: Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;
- XXXVIII.** Ley estatal: Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Guerrero;
- XXXIX.** Motocicleta: Vehículo motorizado de dos o más ruedas utilizado para el transporte de pasajeros o de carga, propulsado por un motor de combustión interna, eléctrico o algún otro tipo de mecanismo que utilice cualquier otro tipo de energía o asistencia que proporcione una potencia continua normal mayor a 1 KW (1.34HP), o cuyo motor de combustión tenga un volumen desplazado mayor a 49 cm cúbicos. Sin ser limitativo sino enunciativo, una motocicleta puede incluir denominaciones de bicimoto, motoneta, motocicleta con sidecar, trimoto y cuatrimoto, con capacidad de operar tanto en carretera como en otras superficies;
- XL.** Movilidad: El conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías, a través de diversos modos, orientado a satisfacer las necesidades de las personas;
- XLI.** Movilidad activa o no motorizada: Desplazamiento de personas y bienes que requiere de esfuerzo físico, utilizando ayudas técnicas o mediante el uso de vehículos no motorizados;
- XLII.** Movilidad del cuidado: Viajes realizados en la consecución de actividades relacionadas con el trabajo no remunerado, de cuidados y el cuidado de las personas que requieren de otra persona para su traslado, dependientes o con necesidades específicas;
- XLIII.** Observatorios: Los Observatorios de Movilidad y Seguridad Vial;
- XLIV.** Perro de asistencia: Son aquellos que han sido adiestrados y certificados para el acompañamiento, conducción y auxilio de personas con discapacidad;
- XLV.** Persona peatona: Persona que transita por la vía a pie o que por su condición de discapacidad o de movilidad limitada utilizan ayudas técnicas para desplazarse; incluye menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado;
- XLVI.** Persona Permisoria: Persona física o moral autorizada por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes o la Secretaría General de Gobierno a través de la Dirección Técnica del Transporte, para prestar servicios de autotransporte federal de carga, pasaje o turismo, o transporte privado de personas o cosas, o para operar o explotar servicios auxiliares, en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, estatal o municipal;
- XLVII.** Persona usuaria: La persona que realiza desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad;
- XLVIII.** Personas con discapacidad: Personas a las que hace referencia la fracción XXVII del artículo 2 de Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad y la Ley de Personas con Discapacidad del Estado de Guerrero;
- XLIX.** Personas con movilidad limitada: Toda persona cuya movilidad se ha reducido por motivos de edad, embarazo y alguna otra situación que, sin ser una discapacidad, requiere una atención adecuada y la adaptación a sus necesidades particulares en el servicio;
- L.** Personas usuarias vulnerables: Niñas y niños menores de doce años, personas adultas mayores y personas con movilidad limitada usuarias de vehículos;
- LI.** Proximidad: Circunstancias que permiten a las personas usuarias desplazarse con facilidad a sus destinos;

- LII.** Secretaría: La Secretaría de Desarrollo Urbano, Obras Públicas y Ordenamiento Territorial;
- LIII.** Seguridad vehicular: Medidas enfocadas en el desempeño y protección que brinda un vehículo motorizado a las personas pasajeras y usuarias de la vía contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de un siniestro de tránsito;
- LIV.** Seguridad vial: Conjunto de políticas y sistemas orientados a controlar los factores de riesgo, con el fin de prevenir y reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito;
- LV.** Sensibilización: Transmisión de información a la población, con el fin de concientizarla sobre el uso de la vía y la problemática que en ella se genera;
- LVI.** Sensibilización de género: Diseño, instrumentación y ejecución de programas y políticas públicas que atiendan la problemática de las desigualdades e inequidades de género;
- LVII.** Señalización: Conjunto integrado de dispositivos, marcas y señales que indican la geometría de las vías, sus acotamientos, las velocidades máximas, la dirección de tránsito, así como sus bifurcaciones, cruces y pasos a nivel, garantizando su adecuada visibilidad de manera permanente;
- LVIII.** Servicio de transporte: Actividad mediante la cual el gobierno estatal otorga permiso o autorización a personas físicas o morales para que suministren el servicio de transporte para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas, bienes y mercancías, de conformidad con la normatividad aplicable;
- LIX.** Servicio de transporte público: Actividad a través de la cual el gobierno estatal satisface las necesidades de transporte accesible e incluyente de pasajeros o carga en todas sus modalidades, dentro del área de su jurisdicción;
- LX.** Servicios auxiliares: Son todos los bienes muebles o inmuebles e infraestructura, así como los servicios que resulten complementarios a la prestación del servicio de transporte público, que son susceptibles de autorización, permiso o concesión a particulares, por parte del gobierno estatal;
- LXI.** Siniestro de tránsito: Cualquier suceso, hecho, accidente o evento en la vía pública derivado del tránsito vehicular y de personas, en el que interviene por lo menos un vehículo y en el cual se causan la muerte, lesiones o daños materiales;
- LXII.** Sistema de Información Territorial y Urbano: Sistema al que hace referencia el artículo 27 de la Ley General;
- LXIII.** Sistema Nacional: El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;
- LXIV.** Sistema Estatal: El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;
- LXV.** Sistemas de movilidad: Conjunto de elementos y recursos relacionados directa o indirectamente con el tránsito y la movilidad, cuya estructura e interacción permiten el desplazamiento de personas, bienes y mercancías en el espacio público;
- LXVI.** Sistemas de retención infantil: Dispositivos de seguridad para limitar la movilidad del cuerpo para personas menores de doce años, a fin de disminuir el riesgo de lesiones en caso de colisión o desaceleración brusca del vehículo;
- LXVII.** Sistemas seguros: Prácticas efectivas, eficientes y prioritarias, que redistribuyen responsabilidades entre los diversos actores relacionados con la movilidad y no solo con las personas usuarias, cobran especial relevancia las vías libres de

- riesgos, los sistemas de seguridad en el transporte, en los vehículos y las velocidades seguras;
- LXVIII.** Transporte público de pasajeros: Es el medio de traslado que se ofrece a una persona o para el público en general de forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida y sujeta a horarios establecidos o criterios de optimización mediante algoritmos tecnológicos que otorga la autoridad competente a través de entidades, concesionarios o mediante permisos;
- LXIX.** Transporte: Es el medio físico a través del cual se realiza el traslado de personas, bienes y mercancías;
- LXX.** Transversalidad: Es el proceso mediante el cual se instrumentan las políticas, programas y acciones, desarrollados por las dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, basados en un esquema de acción y coordinación de esfuerzos y recursos en tres dimensiones: vertical, horizontal y de fondo;
- LXXI.** Vehículo: Modo de transporte diseñado para facilitar la movilidad y tránsito de personas o bienes por la vía pública, propulsado por una fuerza humana directa o asistido para ello por un motor de combustión interna, eléctrico o cualquier fuerza motriz;
- LXXII.** Vehículo eficiente: Vehículo que cumple con las Normas Oficiales Mexicanas sobre emisiones y con las obligaciones de verificación;
- LXXIII.** Vehículo motorizado: Vehículo de transporte terrestre de pasajeros o de carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica o de cualquier otra tecnología que les proporciona velocidad superior a los veinticinco kilómetros por hora;
- LXXIV.** Vehículo no motorizado: Vehículo de tracción humana como bicicleta, monociclo, triciclo, cuatriciclo; vehículos recreativos como patines, patinetas y monopatines; incluye a aquellos asistidos por motor de baja potencia no susceptible de alcanzar velocidades mayores a veinticinco kilómetros por hora, y los que son utilizados por personas con discapacidad;
- LXXV.** Velocidad de operación: Velocidad establecida por las autoridades correspondientes en los reglamentos de tránsito;
- LXXVI.** Vía: Espacio físico destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos;
- LXXVII.** Vía pública: Todo espacio de dominio público y uso común destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos, así como a la prestación de servicios públicos y la instalación de infraestructura y mobiliario;
- LXXVIII.** Vialidad: Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana, y,
- LXXIX.** Violencias contra las mujeres: Cualquier acción u omisión, basada en su género, que les cause daño o sufrimiento psicológico, físico, patrimonial, económico, sexual o la muerte, tanto en el ámbito privado como en el público.

CAPÍTULO II

De los principios de movilidad y seguridad vial

Artículo. 5. Los principios establecidos en la presente Ley constituyen un conjunto de parámetros que deberán orientar todo acto de autoridad en relación con la movilidad,

incluyendo las medidas, planeación, regulación, gestión, diseño, implementación y evaluación de las políticas públicas, programas, obras, actividades y acciones en la materia.

Artículo 6. Los principios en materia de movilidad y seguridad vial, son:

- I. Accesibilidad. Garantizar el acceso pleno de todas las personas en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad tanto en zonas urbanas como rurales e insulares mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales, económicas, así como el uso de ayudas técnicas y perros de asistencia, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;
- II. Calidad. Garantizar que los sistemas de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público cumplan con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas;
- III. Confiabilidad. Las personas usuarias de los servicios de transporte deben tener la certeza de que los tiempos de recorrido, los horarios de operación y los puntos de abordaje y descenso son predefinidos y seguros, de manera que se puedan planear los recorridos de mejor forma;
- IV. Diseño universal. Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir los criterios de diseño universal, a fin de incluir a todas las personas independientemente de su condición y en igualdad de oportunidades, a las calles y los servicios de movilidad, de acuerdo con las condiciones de cada centro de población; así como otorgarles las condiciones mínimas de infraestructura necesarias para ejercer el derecho a la movilidad;
- V. Eficiencia. Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, tanto de personas usuarias como de bienes y mercancías, optimizando los recursos ambientales y económicos disponibles;
- VI. Equidad. Reconocer condiciones y aspiraciones diferenciadas para lograr el ejercicio de iguales derechos y oportunidades, tanto para mujeres y hombres, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad;
- VII. Habitabilidad. Generar condiciones para que las vías cumplan con las funciones de movilidad y creación de espacio público de calidad, a través de la interacción social, la diversidad de actividades y la articulación de servicios, equipamientos e infraestructura;
- VIII. Inclusión e Igualdad. El Estado deberá garantizar que la movilidad y seguridad vial sea incluyente, al alcance en igualdad de condiciones, igualitaria y sin discriminación de género, edad, discapacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna, para todas las personas y priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad, tanto en zonas urbanas como rurales;
- IX. Movilidad activa. Promover ciudades caminables, así como el uso de la bicicleta y otros modos de transporte no motorizados, como alternativas que fomenten la salud pública, la proximidad y la disminución de emisiones contaminantes;

- X. Multimodalidad. Ofrecer múltiples modos y servicios de transporte para todas las personas usuarias, los cuales deben articularse e integrarse entre sí y con la estructura urbana, para reducir la dependencia del vehículo particular motorizado;
- XI. Participación. Establecer mecanismos para que la sociedad se involucre activamente en cada etapa del ciclo de la política pública, en un esquema basado en la implementación de metodologías de co-creación enfocadas en resolver las necesidades de las personas;
- XII. Perspectiva de género. Visión científica, analítica y política que busca eliminar las causas de la desigualdad, la injusticia y la jerarquización de las personas basada en el género y que promueve la igualdad entre mujeres y hombres;
- XIII. Progresividad. Garantizar que el derecho a la movilidad y sus derechos relacionados, estén en constante evolución, promoviéndolos de manera progresiva y gradual e incrementando constantemente el grado de su tutela, respeto, protección y garantía;
- XIV. Resiliencia. Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación breve y de bajo costo, tanto para la sociedad como para el medio ambiente;
- XV. Seguridad. Toda política pública, programa o acción deberá tener como objetivo proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible;
- XVI. Seguridad vehicular. Aspecto de la seguridad vial enfocado en el desempeño de protección que brinda un vehículo de motor a las personas pasajeras y usuarias vulnerables, y demás usuarias de la vía, contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de siniestro;
- XVII. Sostenibilidad. Satisfacer las necesidades de movilidad procurando los menores impactos negativos en el medio ambiente y la calidad de vida de las personas, garantizando un beneficio continuo para las generaciones actuales y futuras;
- XVIII. Transparencia y rendición de cuentas. Garantizar la máxima publicidad y acceso a la información relacionada con la movilidad y la seguridad vial, así como sobre el ejercicio presupuestal y cumplimiento de la normativa, de conformidad con lo establecido en la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Guerrero;
- XIX. Transversalidad. Instrumentar e integrar las políticas, programas y acciones en materia de movilidad y seguridad vial, desarrollados por las distintas dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, poniendo especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad, y
- XX. Uso prioritario de la vía o del servicio. Concientizar a personas usuarias de la vía y transporte público sobre la necesidad que tienen las personas con discapacidad, las personas con movilidad limitada y quien les acompaña, de usar en determinadas circunstancias, las vías de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad.

Artículo 7. Las autoridades competentes deberán considerar principios para la aplicación práctica y la operación de la política de movilidad los siguientes:

- I. **Transversalidad:** Adoptar un enfoque de coordinación y cooperación entre órdenes de gobierno, así como con los sectores social y privado para asegurar la instrumentación

de la política local de movilidad, bajo una visión nacional. Se deberán instrumentar las políticas, programas y acciones en la materia, desarrollados por las dependencias y entidades de la administración pública con un propósito común, y basados en un esquema de acción y coordinación de esfuerzos y recursos.

- II. **Coordinación:** Se deberán establecer mecanismos de coordinación administrativa en materia de movilidad, conjuntando esfuerzos para lograr objetivos comunes. Estos deben estar basados en el desarrollo de sistemas de información, procedimientos operativos estándar, monitoreo y control de las acciones para la movilidad.
- III. **Mejora continua:** Se deberán establecer objetivos y hallazgo de oportunidades de mejora en la política local de movilidad, mediante la evaluación de las actividades, análisis de datos y revisiones que conduzcan a una acción correctiva o una acción preventiva.
- IV. **Multisectorialidad;** Proponer medidas interinstitucionales involucrando a las personas a quienes van dirigidas, la cooperación interdisciplinaria e interinstitucional, la colaboración y coordinación entre los sectores clave para la movilidad. Los sectores están integrados por todas las instituciones, entidades, personas y recursos que van orientados a objetivos específicos en la materia.
- V. **Multidisciplinaria:** La movilidad se deberá conducir mediante varias disciplinas con un objetivo en común, coordinadas y con independencia metodológica, conceptual y epistemológica y proveer un interés técnico sin que medie la subjetividad desde la perspectiva e intereses del conocimiento.
- VI. **Coherencia y racionalidad:** Adoptar perspectivas que promuevan la movilidad de manera equilibrada, armónica, racional y congruente, acorde a los planes y políticas de ordenamiento territorial y otros nacionales, así como procurar la eficiencia y transparencia en el uso de los recursos públicos;
- VII. **Productividad y eficiencia.** Fortalecer la productividad y eficiencia de las ciudades y del territorio como eje del crecimiento económico, a través de la consolidación de la política de movilidad. Maximizar la capacidad de la ciudad para atraer y retener talentos e inversiones, minimizando costos y facilitando una movilidad que propicie la actividad económica.
- VIII. **Transparencia:** La administración pública se conducirá con transparencia, garantizando contar con datos abiertos. disposiciones y actos mediante los cuales los sujetos obligados tienen el deber de poner a disposición de las personas solicitantes la información pública que poseen. Asimismo, darán a conocer, en su caso, el proceso y la toma de decisiones de acuerdo con su competencia, así como las acciones en el ejercicio de sus funciones. Se requieren acciones de concertación entre los sectores público, privado y social a través de mecanismos transparentes de participación.
- IX. **Progresividad:** El cumplimiento de las metas de esta Ley deberá presentar una progresión y gradualidad a lo largo del tiempo, mediante la implementación permanente y continua de acciones que permitan una evolución favorable en beneficio de la movilidad de las personas. Se deberán considerar como factor en este cumplimiento las diferentes circunstancias nacionales, y el contexto de la movilidad y el desarrollo sostenible.
- X. **Monitoreo y control:** Se propiciarán las actividades de recolección, medición y difusión de datos de desempeño en materia de movilidad para la comparación del desempeño

real con el planificado, el análisis de las variaciones y la evaluación de las tendencias que propicien el mejoramiento de las problemáticas, la evaluación de las alternativas posibles y recomendaciones de las acciones correctivas apropiadas en la materia.

Artículo 8. Las medidas que deriven de la presente Ley tendrán como objetivo prioritario la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, el uso o disfrute en las vías públicas del estado por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo y la incidencia de lesiones graves, a través de la generación de sistemas de movilidad seguros, los cuales deben seguir los siguientes criterios:

- I. Las muertes o lesiones graves ocasionadas por un siniestro de tránsito son prevenibles;
- II. Los sistemas de movilidad y de transporte y la infraestructura vial deberán ser diseñados para tolerar el error humano, para que no se produzcan lesiones graves o muerte, así como reducir los factores de riesgo que atenten contra la integridad y dignidad de los grupos en situación de vulnerabilidad;
- III. Las velocidades vehiculares deben mantenerse de acuerdo con los límites establecidos en la presente Ley para reducir muertes y la gravedad de las lesiones;
- IV. La integridad física de las personas es responsabilidad compartida de quienes diseñan, construyen, gestionan, operan y usan la red vial y los servicios de transporte;
- V. Las soluciones cuando se produzca un siniestro de tránsito, deben buscarse en todo el sistema, en lugar de responsabilizar a alguna de las personas usuarias de la vía;
- VI. Los derechos de las víctimas se deberán reconocer y garantizar de conformidad con lo establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política del Estado de Guerrero, en la Ley General y la estatal de Atención a Víctimas y los Tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte;
- VII. Las decisiones deben ser tomadas conforme las bases de datos e indicadores del Sistema de Información Territorial y Urbano, para lo cual se deben establecer sistemas de seguimiento, información, documentación y control de lo relativo a la seguridad de los sistemas de movilidad. En caso de que no exista evidencia local, se deberá incorporar el conocimiento generado a nivel internacional;
- VIII. Las acciones de concertación son necesarias entre los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, a través de mecanismos eficientes y transparentes de participación, y
- IX. El diseño vial y servicio de transporte debe ser modificado o adaptado, incorporando acciones afirmativas sin que se imponga una carga desproporcionada o indebida, a fin de que se garantice la seguridad integral y accesibilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad, con base en las necesidades de cada territorio.

CAPÍTULO III **De la jerarquía de movilidad**

Artículo 9. La planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad deberán favorecer en todo momento a la persona, los

grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, de acuerdo con la siguiente jerarquía de la movilidad:

- I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas con discapacidad y con movilidad limitada;
- II. Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;
- III. Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros, con un enfoque equitativo pero diferenciado;
- IV. Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías, y
- V. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.

Las autoridades estatales y municipales establecerán en sus respectivos reglamentos el uso prioritario de la vía a vehículos que presten servicios de emergencia, cuando la situación así lo requiera.

CAPÍTULO IV **Del derecho a la movilidad**

Artículo 10. La movilidad es el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia.

El derecho a la movilidad tendrá las siguientes finalidades:

- I. La integridad física y la prevención de lesiones de todas las personas usuarias de las calles y de los sistemas de transporte, en especial de las más vulnerables;
- II. La accesibilidad de todas las personas, en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a las calles y a los sistemas de transporte; priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad;
- III. La movilidad eficiente de personas, bienes y mercancías;
- IV. La preservación y restauración del equilibrio ecológico ante los efectos del cambio climático;
- V. La calidad de los servicios de transporte y de la infraestructura vial;
- VI. La eliminación de los factores de exclusión o discriminación al usar los sistemas de movilidad, para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones;
- VII. La igualdad de oportunidades en el uso de los sistemas de movilidad;
- VIII. Dotar a todas las localidades con acceso a camino pavimentado a una distancia no mayor de dos kilómetros;
- IX. La promoción del máximo grado de autonomía de las personas en sus traslados y el uso de los servicios; y

- X. Promover en aquellos municipios con territorio insular los sistemas, rutas y modalidades que faciliten el acceso y la movilidad de las personas entre el territorio insular y continental.

Artículo 11. El derecho a la movilidad permite que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse, en y entre los distintos centros de población, a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que otorgan éstos

Artículo 12. Para los efectos de esta ley, la movilidad, debe procurar que en los asentamientos humanos se cree y preservar un hábitat adecuado para las personas y todos los seres vivos contemplando diversas dimensiones del ordenamiento territorial como: espacio público, vivienda, desarrollo urbano y metropolitano, entre otros; por lo que deberá componer de al menos los siguientes elementos, mismos que deberán contemplarse en la planeación, la gestión y regulación de la política en materia de movilidad:

- I. **Ordenamiento territorial.** La planeación, ocupación y utilización racional del territorio y sus recursos, tomando en cuenta entre otras cuestiones, la forma en que la población se desplaza dentro de los asentamientos humanos urbanos y no urbanos, y entre ellos;
- II. **Ambiente y cambio climático.** Las políticas de movilidad deben contemplar las condiciones y calidad del ambiente y su conservación, en el que vive una población como entorno de desenvolvimiento de sus libertades, así como la cantidad de emisiones de gases de efecto invernadero y de otros contaminantes en el aire, que dañan a la salud, la biodiversidad, la sostenibilidad y resiliencia;
- III. **Tránsito.** En la movilidad se desenvuelve el derecho al libre tránsito de las personas y los desplazamientos de sus bienes. El tránsito es una actividad técnica realizada directamente por la administración pública, que está encaminada a satisfacer la necesidad de carácter general de disfrutar de seguridad vial en el espacio público y poder circular por ella con fluidez como peatón, pasajero o conductor de cualquier tipo de vehículo;
- IV. **Transporte.** El transporte como elemento de la movilidad es una actividad consistente en llevar personas o cosas de un punto a otro y se divide, en atención a sus usuarios, en público y privado; y, en razón de su objeto, en transporte de pasajeros, de carga o mixto.

Artículo 13. La seguridad vial es el conjunto de medidas, normas, políticas y acciones adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de éstos. Para ello, las autoridades estatales y municipales, en el marco de sus respectivas competencias, observarán las siguientes directrices:

- I. **Infraestructura segura:** Espacios viales predecibles y que reducen o minimizan los errores de las personas usuarias y sus efectos, que se explican por sí mismos, en el sentido de que su diseño fomenta velocidades de viaje seguras y ayuda a evitar errores;
- II. **Velocidades seguras:** Velocidades de desplazamiento que se adaptan a la función, nivel de seguridad y condición de cada vía. Las personas conductoras deberán cumplir los límites de velocidad;

- III. Vehículos seguros: Los que, con sus características, cuentan con aditamentos o dispositivos, que tienen por objeto prevenir colisiones y proteger a las personas usuarias, incluidos pasajeros, personas peatonas, ciclistas, y usuarias de vehículos no motorizados, en caso de ocurrir una colisión.
- IV. Personas usuarias seguras: Personas usuarias que, cumplen con las normas viales, toman medidas para mejorar la seguridad vial y exigen y esperan mejoras en la misma; y,
- VI. Seguimiento, gestión y coordinación: Las autoridades competentes establecerán las estrategias necesarias para el fortalecimiento de la seguridad vial, dándoles seguimiento y evaluación. Asimismo, se coordinarán entre ellas para gestionar de manera eficaz las acciones de prevención, atención durante y posterior a los siniestros viales.

Artículo 14. El sistema de movilidad debe contar con las condiciones necesarias que protejan al máximo posible la vida, salud e integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas. Para ello, las autoridades competentes en el ámbito de sus facultades deberán privilegiar las acciones de prevención que disminuyan los factores de riesgo, a través de la generación de sistemas de movilidad con enfoque de sistemas seguros.

Los reglamentos en la materia deberán contener criterios científicos y técnicos de protección y prevención, así como mecanismos apropiados para vigilar, regular y sancionar aquellos hechos que constituyan factores de riesgo.

Artículo 15. Los reglamentos en la materia contendrán las previsiones necesarias para garantizar, al menos, lo siguiente:

- I. Que los servicios de transporte prevean vehículos y entornos con diseño universal y en su caso, con ayudas técnicas para la accesibilidad de personas con discapacidad y movilidad limitada, con las acciones afirmativas y los ajustes razonables que se requieran para ello;
- II. Que las vías y el espacio público se diseñen contemplando infraestructura que permita que las personas con discapacidad y movilidad limitada se desplacen de manera segura, tales como rutas accesibles, señales auditivas, visuales, táctiles, rampas, entre otras;
- III. Que se contribuya a la accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad limitada, aportando especificaciones de diseño universal que permitan construir un entorno incluyente, y
- IV. Que las modalidades de transporte en las zonas remotas y de difícil acceso, contemplen las rutas y los servicios más seguros, incluyentes, accesibles y asequibles para las personas.

Artículo 16. Las políticas públicas en materia de movilidad deberán prever, Las autoridades deben, en todo tiempo, maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, optimizando los recursos ambientales y económicos, y hacer uso de las tecnologías de la información y comunicación disponibles.

Artículo 17. Las autoridades, en sus ámbitos de competencia, deberán satisfacer los requerimientos de movilidad procurando los menores impactos negativos en la calidad de vida de las personas, en la sociedad y en el medio ambiente, asegurando las necesidades del presente sin comprometer los derechos de futuras generaciones.

Artículo 18. Las políticas, programas y acciones en materia de movilidad deberán fomentar la resiliencia de las personas, de la sociedad y del sistema de movilidad, frente a los efectos negativos del cambio climático.

Asimismo, las autoridades competentes aplicarán medidas para controlar y reducir los efectos negativos en la sociedad y en el medio ambiente, derivados de las actividades de transporte, en particular, la congestión vehicular, la contaminación del aire, la emisión de gases de efecto invernadero, entre otras.

Artículo 19. Las políticas, programas y acciones en materia de movilidad que se determinen por las autoridades estatales y municipales, promoverán e incentivarán la gradual adopción de las innovaciones tecnológicas en los sistemas aplicados al transporte, vehículos, combustibles, fuentes de energía e infraestructura resiliente con el medio ambiente.

Artículo 20. Toda persona tiene derecho a buscar y acceder a información sobre el estado del sistema de movilidad, a fin de que pueda planear sus trayectos; calcular los tiempos de recorrido; conocer los horarios de operación del transporte público, la frecuencia de paso, los puntos de abordaje y descenso; evitar la congestión vial, y conocer el estado de funcionamiento del sistema de movilidad de cada región, así como la disponibilidad de los servicios auxiliares al transporte.

Artículo 21. El sistema de movilidad deberá ofrecer múltiples opciones de servicios y modos de transporte debidamente integrados, que proporcionen disponibilidad, calidad y accesibilidad; que satisfagan las necesidades de desplazamiento y que logren un sistema de integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago.

Las autoridades estatales y municipales deberán proporcionar, de manera progresiva, servicios de transporte específico para personas con discapacidad y movilidad disminuida.

Artículo 22. El sistema de movilidad debe ser igualitario, equitativo e inclusivo, por lo que las autoridades estatales y municipales competentes, deberán garantizar a la población un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, independientemente del modo que utilice para trasladarse, poniendo especial énfasis en los grupos en situación de vulnerabilidad por condición física, social, económica, género, edad u otra.

Artículo 23. Las autoridades estatales y municipales deberán diseñar y operar el sistema de movilidad aplicando los siguientes criterios:

- I. Ajustes razonables: Para garantizar la igualdad e inclusión de los grupos en situación de vulnerabilidad con dignidad y autonomía, vigilando se modifique y adapte en la medida necesaria y adecuada, sin que se impongan cargas desproporcionadas;
- II. Diseño universal: Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir criterios que incluyan a todas las personas, independientemente de su situación o condición;
- III. Perspectiva de género: El sistema de movilidad debe tener las condiciones adecuadas y diseñarse considerando estrategias que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en un marco de seguridad y conforme a sus necesidades;
- IV. Pluriculturalidad y multilingüismo: El espacio público y el sistema de transporte deben garantizar el respeto por la pluriculturalidad y contemplar mecanismos para la accesibilidad de las personas indígenas y afroamericanas, con discapacidad en materia lingüística;
- V. Prioridad en el uso de la vía: El sistema de movilidad debe garantizar el uso equitativo del espacio público por parte de todas las personas usuarias, de acuerdo con la jerarquía de la movilidad y las necesidades territoriales de los centros de población.

Artículo 24. En todo proceso de carácter administrativo, penal o civil que se lleve a cabo como consecuencia de un siniestro de tránsito, las autoridades competentes deberán garantizar los derechos de las víctimas, en términos de la Ley General y Estatal de Víctimas, así como los siguientes derechos:

- I. Recibir la información, orientación y asesoría necesaria, de manera integral, para su eficaz atención y protección, a fin de que puedan tomar decisiones informadas y ejercer de manera efectiva todos sus derechos;
- II. Garantizar el respeto irrestricto a su dignidad, evitando cualquier elemento o situación que impida o dificulte el salvaguardar en todo momento el ejercicio pleno de sus derechos humanos;
- III. Respetar su privacidad e intimidad, en términos de lo establecido en la Ley estatal de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados y demás normatividad aplicable. Las autoridades competentes deberán evitar, en todo momento, la divulgación de la información contenida en los procesos administrativos, civiles y penales que pueda violentarla;
- IV. Recibir atención médica y psicológica de manera integral e inmediata;
- V. Reparación integral del daño, en términos de la Ley de Víctimas y demás disposiciones aplicables, para lo cual los procedimientos deben considerar las condiciones de vulnerabilidad que les afecten, y
- VI. Todos los demás derechos reconocidos en la Constitución federal, la Constitución estatal, en los Convenios y Tratados Internacionales en materia de derechos humanos de los que el Estado Mexicano es parte y demás instrumentos internacionales en la materia.

Para el cumplimiento de lo anterior las autoridades deberán emitir los protocolos de actuación necesarios, que serán de observancia obligatoria para todas las personas servidoras públicas que se relacionen con la materia.

TÍTULO SEGUNDO
DE LOS SISTEMAS Y LA ESTRATEGIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL
CAPÍTULO I
DEL SISTEMA ESTATAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Artículo 25. Las autoridades estatales y municipales competentes en materia de movilidad y seguridad vial, deberán observar los lineamientos y políticas que emita el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, coordinándose con los sectores de la sociedad en la materia, a fin de cumplir el objeto, los objetivos y principios de esta Ley, la política y la Estrategia Nacional, así como los instrumentos de planeación específicos.

Artículo 26. El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, estará conformado por las personas titulares de las siguientes dependencias y entidades:

- I. La Secretaría de Desarrollo Urbano, Obras Públicas y Ordenamiento Territorial;
- II. La Secretaría de Finanzas y Administración;
- III. La Secretaría de Seguridad Pública;
- IV. La Secretaría de Planeación y Desarrollo Regional,
- V. La Oficina de la Gobernadora;
- VI. La Comisión de Infraestructura Carretera y Aeroportuaria del Estado de Guerrero;
- VII. La Comisión Técnica del Transporte y Vialidad;
- VIII. Por los ayuntamientos, la persona responsable del área de movilidad y seguridad vial del municipio, y
- IX. El Sistema Estatal podrá invitar a participar a otras autoridades de movilidad que se considere necesarias con voz y voto y las demás que se determinen sólo con voz para el debido cumplimiento del objeto de la Ley.

La presidencia del Sistema Estatal será ejercida por la Secretaría de Desarrollo Urbano, Obras Públicas y Ordenamiento Territorial.

Artículo 27. El Sistema Estatal tendrá las siguientes facultades:

- I. Emitir los lineamientos para su organización y operación, donde deberán establecerse los mecanismos de participación de los gobiernos municipales y organizaciones de la sociedad civil, así como la periodicidad de sus reuniones;
- II. Establecer la instancia que fungirá como órgano técnico de apoyo para el seguimiento de los acuerdos y resoluciones que se emitan;
- III. Emitir acuerdos y resoluciones generales para el funcionamiento del Sistema Estatal;
- IV. Establecer las bases de planeación, operación, funcionamiento y evaluación de la estrategia para el cumplimiento de la política nacional en materia de movilidad y seguridad vial de carácter estatal, sectorial y regional;
- V. Establecer de manera transversal los mecanismos y criterios de la vinculación de la movilidad y la seguridad vial como fenómenos multifactoriales y multidisciplinarios con el transporte, la accesibilidad, tránsito, ordenamiento territorial, desarrollo urbano, medio ambiente, cambio climático, desarrollo

- sostenible y espacio público, así como el ejercicio de los derechos sociales relacionados con accesibilidad, que deberán ser observados para la coordinación entre las autoridades estatales y municipales en la materia;
- VI.** Diseñar y aprobar la estrategia, programas y acciones para cumplir con la política nacional en materia de movilidad y seguridad vial, considerando las opiniones de los grupos de la sociedad civil, de los pueblos y comunidades indígenas, afroamericanas, organizaciones de personas con discapacidad, según los estándares que aplican a cada grupo;
 - VII.** Formular y aprobar la Estrategia Estatal que será la base para el diseño de programas y acciones que implementen las autoridades estatales y municipales en la materia;
 - VIII.** Proponer variables e indicadores al Sistema de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial, así como los mecanismos de recolección, integración, sistematización y análisis de información, de conformidad con lo establecido en la normatividad aplicable en materia de transparencia, acceso a la información y protección de datos personales en posesión de sujetos obligados, incluyendo fuentes;
 - IX.** Analizar lo contenido en el Sistema de Información Territorial y Urbano para realizar estudios, diagnósticos, proponer iniciativas, intervenciones, acciones afirmativas y ajustes razonables, para dar seguimiento y evaluación de las acciones dirigidas a mejorar las condiciones de la movilidad y la seguridad vial con perspectiva interseccional y de derechos humanos;
 - X.** Expedir los lineamientos que establecerán los métodos y procedimientos para guiar los proyectos y acciones en materia de movilidad, vinculados con los programas y acciones que cumplan con su objetivo de cobertura y guarden congruencia con los distintos niveles y ámbitos de planeación, así como con los principios de esta Ley;
 - XI.** Determinar los distintos tipos de vías del territorio estatal, de conformidad con sus características físicas y usos, a efecto de establecer límites de velocidad de referencia, que deberán ser tomados en cuenta por los usuarios, las autoridades estatales y municipales en la materia, con el fin de garantizar la seguridad vial;
 - XII.** Formular manuales y lineamientos que orienten los sistemas de movilidad en los centros de población, con perspectiva interseccional y de derechos humanos, que:
 - a)** Orienten criterios para el diseño vial que permitan la identificación de las necesidades o requerimientos de las personas usuarias de la vía;
 - b)** Promuevan la seguridad vial y la utilización adecuada de la red, con enfoque de sistemas seguros, con infraestructura adecuada, equipamiento auxiliar, dispositivos para el control del tránsito, servicios auxiliares y elementos inherentes o incorporados a ella;
 - c)** Propongan las especificaciones técnicas y de seguridad del parque vehicular;
 - d)** Generen políticas que fortalezcan la movilidad y la seguridad vial equitativa, igualitaria e incluyente;

- e) Establezcan lineamientos para la conformación y desarrollo de los sistemas integrados de transporte en los centros de población, así como los criterios de diseño, implementación, ejecución y evaluación de la articulación física, operacional, informativa y de imagen, que permitan el desplazamiento de personas, bienes y mercancías entre ellos;
 - f) Promuevan la generación de acuerdos y la coordinación entre las autoridades para fortalecer la regulación del transporte de carga a efecto de mejorar su eficiencia operacional y ambiental;
 - g) Permitan realizar el seguimiento, revisión y evaluación de programas, planes y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial y sus impactos en los grupos en situación de vulnerabilidad, a través de los instrumentos que para tal efecto se emitan;
 - i) Permitan la elaboración de un informe anual sobre el cumplimiento del objeto y objetivos de la presente Ley, así como del avance de la Estrategia Nacional, que será remitida a las autoridades estatales y municipales competentes para su conocimiento y se realicen las adecuaciones necesarias en las fallas que se focalicen;
 - j) Permitan la práctica de auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial;
- XIII.** Las demás que permitan el fortalecimiento y funcionamiento del Sistema y el cumplimiento del objeto de la presente Ley.

CAPÍTULO II DE LA ESTRATEGIA ESTATAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Artículo 28. La Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial estará armonizada con la Estrategia Nacional y establecerá las bases para el desarrollo de la movilidad y la seguridad vial de la entidad, en el corto, mediano y largo plazo, en congruencia con el Plan Estatal de Desarrollo, los programas sectoriales, regionales y municipales en materia de movilidad, seguridad vial y ordenamiento territorial, y demás aplicables, así como aquellas específicas dirigidas a los grupos en situación de vulnerabilidad y las personas con discapacidad y movilidad disminuida.

La Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial será formulada y aprobada por el Sistema Estatal y publicada en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guerrero. Una vez entrada en vigor las dependencias y entidades de la Administración Pública Estatal y los municipios deberán ajustar sus políticas y acciones a lo establecido en la Estrategia.

Artículo 29. Para la formulación de la Estrategia Estatal se deberá observar, al menos, lo siguiente:

- I. Integración de los objetivos observando la Estrategia Nacional y los instrumentos internacionales de los que forme parte el Estado Mexicano, así como con los instrumentos estatales;
- II. Identificación de los sistemas de movilidad de los centros de población de la entidad e interurbanos y rurales con su respectivo diagnóstico, caracterización y delimitación de aquellos con carácter metropolitano;

- III. Vinculación de la movilidad y la seguridad vial con la política de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, así como a las políticas sectoriales aplicables y demás que se requieran;
- IV. Establecimiento de mecanismos para el fortalecimiento de las políticas y acciones afirmativas en materia de movilidad y seguridad vial;
- V. Promoción de la congruencia de las políticas, programas y acciones, que deberán implementarse a nivel estatal y municipal, en materia de movilidad y seguridad vial;
- VI. Conformación de las estrategias que promuevan modos de transporte público sostenible y seguro, el uso de vehículos no motorizados, vehículos no contaminantes y otros modos de alta eficiencia energética;
- VII. Establecimiento de las bases para los mecanismos de planeación, organización, regulación, implementación, articulación intersectorial, así como la participación de la sociedad y de los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, ejecución, control, evaluación y seguimiento de la Estrategia, e
- VIII. Información sobre la movilidad y la seguridad vial que permita integrar indicadores de proceso, efectos, resultados e impacto desagregado entre los grupos en situación de vulnerabilidad y personas con discapacidad.

Artículo 30. La Estrategia Estatal tendrá una visión a corto y mediano plazo para el desarrollo estatal de la movilidad y la seguridad vial. Tendrá como objetivo gestionar, desde un enfoque de sistemas seguros, la movilidad y seguridad vial, con la premisa que el cambio en su instrumentación será progresivo, los programas y acciones deberán obedecer a un proceso iterativo. Deberá ser revisada y, en su caso, actualizada cada dos años o cuando ocurran cambios profundos que puedan afectar la estructura de movilidad de la Entidad.

Su elaboración y modificación será conforme a lo siguiente:

- I. El Sistema Estatal formulará y aprobará la Estrategia Estatal;
- II. Una vez aprobada la Estrategia Estatal, se publicará en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado, y
- III. Las dependencias y entidades de la Administración Pública Estatal y los municipios ajustarán sus políticas y acciones a lo establecido en la Estrategia.

CAPÍTULO III
DEL SISTEMA ESTATAL DE INFORMACIÓN TERRITORIAL Y URBANO
SECCIÓN PRIMERA
MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DENTRO DEL SISTEMA DE INFORMACIÓN TERRITORIAL Y URBANO

Artículo 31. El Sistema de Información Territorial y Urbano es un instrumento previsto en la ley General y la del Estado de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Guerrero, tiene por objeto organizar, actualizar y difundir la información e indicadores sobre el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano; se integra, organiza, actualiza, publica y estandariza, considerando las características socioeconómicas, demográficas, de discapacidad, de disminución de movilidad y de género

de las personas usuarias y los grupos en situación de vulnerabilidad, para la elaboración de la políticas públicas, programas y acciones para garantizar los derechos, principios, directrices y objetivos de esta Ley.

La información deberá estar disponible para su consulta en el medio electrónico que defina el Sistema Estatal con el mayor nivel de desagregación posible y actualizado, a efecto de promover el desarrollo de estudios e investigaciones que contribuyan a incorporar la perspectiva de género y la inclusión de grupos en situación de vulnerabilidad dentro de la planeación de los sistemas de movilidad y la seguridad vial.

La protección y publicidad de la información contenida en el Sistema de Información Territorial y Urbano se realizará en términos de lo establecido en las leyes estatales de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Guerrero y de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados del Estado de Guerrero y demás legislación aplicable.

El Sistema Estatal de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial estará conformado por una base de datos integrada por la información que proporcionen las autoridades estatales y los municipios en el ámbito de sus competencias, de conformidad con esta Ley y demás disposiciones que al efecto se emitan se deberá armonizar con el Sistema de Información previsto en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Para el funcionamiento del Sistema Estatal de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial, las autoridades competentes, dentro del marco de sus facultades deberán suscribir los convenios de coordinación necesarios para la transmisión de la información que exista en los archivos de las diversas entidades estatales y municipales que posean datos e información necesaria para que las autoridades competentes elaboren las políticas, programas y acciones de movilidad y seguridad vial.

Artículo 32. La integración de indicadores y bases de datos del Sistema Estatal de Información Territorial y Urbano se integrarán por las Bases de Datos sobre información de movilidad; y, de información y seguimiento de seguridad vial:

SECCIÓN SEGUNDA DE LAS BASES DE DATOS SOBRE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Artículo 33. La Secretaría en coordinación con las Secretarías de Finanzas y Administración, de Seguridad Pública, la Comisión Técnica de Transporte y Vialidad, las Secretarías o Direcciones de Tránsito Municipales, integrarán las bases de datos de movilidad y seguridad vial que alimentarán las bases de datos estatal nacional, que contendrán, como mínimo, lo siguiente:

- I. La información contenida en el Registro Público Vehicular en términos de la Ley del Registro Público Vehicular y el padrón de contribuyentes del padrón vehicular, en estricto apego a las leyes estatales de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Guerrero y de Protección de Datos

- Personales en Posesión de Sujetos Obligados del Estado de Guerrero y demás legislación aplicable;
- II. Licencias de conducir, incluyendo el tipo de licencia;
 - III. Permisionarios, concesionarios y operadores de servicios de transporte;
 - IV. Conductores de vehículos de servicios de transporte;
 - V. Información sobre infracciones cometidas, sus causas y cumplimiento de las sanciones respectivas;
 - VI. Información sobre siniestros de tránsito, con datos que permitan, al menos, geolocalizar el lugar del siniestro a nivel de sitio, conocer el tipo de vehículo involucrado, la existencia de personas lesionadas y de víctimas fatales, por tipo de persona usuaria y sus características sociodemográficas;
 - VII. Información sobre encuestas de calidad en el servicio de transporte público o de uso particular, cuando existan y las leyes locales así lo prevean;
 - VIII. Información sobre encuestas origen/destino, cuando existan y las leyes locales así lo prevean con atención a la movilidad del cuidado;
 - IX. Número de unidades, capacidad y rutas de transporte público o privado;
 - X. Alta y baja de placas de vehículos nuevos o usados;
 - XI. Información respecto de adecuaciones de infraestructura y red vial;
 - XII. Información sobre los resultados de las auditorías e inspecciones de seguridad vial, y
 - XIII. La información que el Sistema Nacional y Estatal determinen necesaria para la debida integración de las Bases de Datos.

Para el caso de vehículos no motorizados, específicamente bicicletas, monopatines, y otros vehículos sin motor de combustión interna, cuya velocidad máxima no supere veinticinco kilómetros por hora y peso menor a treinta y cinco kilogramos, no aplica el registro de vehículos salvo que la persona usuaria del vehículo necesite registrarlo por motivo de robo o extravío.

Artículo 34. Para el seguimiento, evaluación y control de la política, planes, programas, proyectos y acciones en materia de movilidad y seguridad vial, la Secretaría remitirá los datos georreferenciados y estadísticos, indicadores de movilidad, seguridad vial y gestión administrativa, así como indicadores considerados por la Estrategia Estatal, así como indicadores incluidos en los instrumentos de planeación e información sobre el avance de los proyectos y programas locales, a las autoridades encargadas de la evaluación tanto estatales como municipales.

CAPÍTULO IV
PLANEACIÓN Y PROGRAMACIÓN DE LA MOVILIDAD Y LA SEGURIDAD VIAL
SECCIÓN PRIMERA
POLÍTICA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Artículo 35. Los gobiernos estatal y municipales para generar los planes, programas, estrategias y acciones de desarrollo urbano, de movilidad y de seguridad vial, y desarrollar la legislación, los mecanismos de coordinación y cooperación administrativa para disminuir la desigualdad que resulta de la segregación territorial deberán tomar en cuenta e integrar

la planeación de movilidad y seguridad vial en los instrumentos territoriales, metropolitanos, urbanos y rurales vigentes.

La planeación de la movilidad y de la seguridad vial realizada por los gobiernos estatal y municipales, deberá estar integrada con los principios y jerarquía de la movilidad establecidos en esta Ley, realizando las siguientes acciones:

- I. De movilidad urbana, interurbana y rural sostenible, privilegiando la de movilidad peatonal, posteriormente el transporte de tracción humana, no motorizado, colectivo y otros medios de alta eficiencia energética y ambiental.
- II. Para adoptar medidas que garanticen la protección de la vida, salud y de la integridad física de todas las personas usuarias, entre ellas las necesarias para erradicar los casos de conductores bajo el influjo del alcohol o cualquier tipo de droga, psicotrópico o estupefaciente;
- III. Para prevenir accidentes y todo tipo de violencia que atente contra la dignidad e integridad de las personas, en especial de aquellas que pertenecen a los grupos en situación de vulnerabilidad;
- IV. De movilidad con políticas de proximidad que faciliten la accesibilidad entre la vivienda, el trabajo y servicios educativos, de salud, culturales y complementarios, a fin de reducir las externalidades negativas del transporte urbano;
- V. Que incentiven el uso del transporte público, vehículos no motorizados, vehículos no contaminantes y otros modos de movilidad de alta eficiencia energética, cuando el entorno lo permita y bajo un enfoque sistémico que procure la accesibilidad universal de las personas, garantizando la máxima interconexión entre vialidades, medios de transporte, rutas y destinos;
- VI. Para incrementar la oferta de opciones de servicios y modos de transporte público, a los diferentes grupos de usuarios, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad universal, que permitan reducir la dependencia del uso de los vehículos particulares, priorizando el uso compartido del automóvil, de la motocicleta, las bicicletas públicas y las innovaciones tecnológicas que permitan desarrollar nuevas alternativas al transporte público;
- VII. Que fomenten la distribución equitativa del espacio público de vialidades que permita una movilidad sustentable y que satisfagan las necesidades de desplazamiento de los diferentes tipos de usuarios de la población, logren un sistema de integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago conectado a las vías urbanas y metropolitanas;
- VIII. Para priorizar la planeación de los sistemas de transporte público, de la estructura vial y de la movilidad no motorizada y tracción humana;
- IX. Afirmativas y ajustes razonables en materia de accesibilidad y diseño universal, en los sistemas de movilidad y en la estructura vial, con especial atención a los requerimientos de personas con discapacidad y movilidad limitada, y otros grupos en situación de vulnerabilidad que así lo requieran;
- X. Que promuevan la capacitación de las personas que operan los servicios de transporte público y servicios de emergencia, que contemple la educación vial

- para el control de las unidades y evalúen a éstos anualmente, para la mejora y profesionalización del servicio, así como para facilitar la comunicación con personas con discapacidad;
- XI.** Que integren al transporte de carga y fomenten la movilidad institucional, entendida esta última como aquella realizada por el sector público y privado o instituciones académicas orientadas a racionalizar el uso del automóvil entre quienes acuden a sus instalaciones, incluyendo sistemas de auto compartido, transporte público privado, redistribución de acuerdo a su residencia y todo tipo de innovación en el sector privado encaminada a dichos fines;
 - XII.** Para hacer más eficiente la distribución de bienes y mercancías, con objeto de aumentar la productividad en los centros de población y minimizar los impactos negativos de los vehículos de carga en los sistemas de movilidad; así como evitar gravar y sobre regular los servicios de autotransporte y transporte privado y sus servicios auxiliares;
 - XIII.** Para promover los usos del suelo mixtos, la distribución jerárquica de equipamientos, favorecer una mayor flexibilidad en las alturas y densidades de las edificaciones y evitar la imposición o ausencia de cajones de estacionamiento;
 - XIV.** Que contribuyan a mejorar la calidad del medio ambiente, a través de la reducción de la contaminación del aire, las emisiones de gases de efecto invernadero, el consumo de energía y el ruido, derivados del impacto de la movilidad;
 - XV.** Para promover la participación ciudadana en la toma de decisiones en materia de movilidad dentro de los procesos de planeación;
 - XVI.** Que permitan incrementar la resiliencia del sistema de movilidad y seguridad vial fomentando diversas opciones de transporte;
 - XVII.** Que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en los sistemas de movilidad conforme a sus necesidades en un marco de seguridad;
 - XVIII.** Para el uso de una metodología basada en la perspectiva de género, que garantice el diseño de soluciones a través de acciones afirmativas, para erradicar las violencias de género al hacer uso de la vía, tomando en consideración la interseccionalidad de las mujeres, y los principios de equidad y transversalidad;
 - XIX.** De coordinación administrativa y de concertación entre los sectores público, privado y social en materia de movilidad y seguridad vial, así como la implementación de tecnología de vigilancia en unidades y vialidades para la seguridad de los usuarios, que permitan su monitoreo constante;
 - XX.** Para promover el acceso de personas peatonas y usuarias de vehículos motorizados y de tracción humana, en particular a niñas y niños, mujeres, personas adultas mayores, con discapacidad o con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad, a espacios públicos y transporte de calidad, seguro y eficiente, incluyendo acciones para garantizar que los factores como la velocidad y la circulación cercana a vehículos motorizados no los pongan en riesgo, así como eliminar la violencia basada en género y el acoso sexual;

- XXI.** Que promuevan el uso de la innovación tecnológica de punta, para almacenar, procesar y distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente, así como a la reducción de las externalidades negativas en la materia;
- XXII.** Que consideren el vínculo de la movilidad con los planes o programas de desarrollo urbano, conforme los lineamientos y estrategias contenidas en los programas de ordenamiento ecológico del territorio y protección al medio ambiente, conforme a las disposiciones jurídicas ambientales aplicables;
- XXIII.** De accesibilidad y movilidad residencial, que faciliten la venta, renta, o intercambio de inmuebles, para una mejor interrelación entre el lugar de vivienda, el empleo y demás satisfactores urbanos, tendentes a disminuir la distancia y frecuencia de los traslados y hacerlos más eficientes.

Artículo 36. En la planeación y diseño de la movilidad y la seguridad vial, así como en los diferentes componentes de los sistemas de movilidad y en la toma de decisiones, las autoridades competentes deberán fomentar y garantizar la participación de las mujeres, considerando su interseccionalidad, además de:

- I.** Implementar acciones y mecanismos dentro de los sistemas de movilidad y seguridad vial, así como de las autoridades responsables del territorio, para fortalecer la información disponible y los diagnósticos, que promuevan la implementación de acciones afirmativas y con perspectiva de género que mejoren y hagan más segura, incluyente y eficiente la experiencia de la movilidad de las mujeres y de la movilidad de cuidado;
- II.** Incluir en la Estrategia estatal, los programas e instrumentos de movilidad y seguridad vial, acciones afirmativas y con perspectiva de género para prevenir y erradicar las violencias de género, las que serán implementadas bajo el principio de transversalidad con las autoridades competentes en los ámbitos de seguridad ciudadana, derechos humanos, entre otras. Esto también incluirá la capacitación en la materia y sensibilización de género de las personas responsables de diseñar, operar y evaluar los sistemas de movilidad; y,
- III.** Considerar en la planeación de la movilidad y la seguridad vial los criterios y contenido de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, demás legislación en materia de prevención de la violencia en razón de género, así como incorporar recomendaciones y políticas para asegurar la integridad, dignidad y libertad de las mujeres al hacer uso de la vía, emitidas por el Instituto Nacional de las Mujeres, la Comisión Nacional de los Derechos Humanos, las dependencias y organismos estatales y municipales, así como de la sociedad civil y organismos internacionales.

SECCIÓN SEGUNDA DE LOS INSTRUMENTOS DE POLÍTICA PÚBLICA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA LA INFRAESTRUCTURA

Artículo 37. Los gobiernos estatal y municipales establecerán en su normativa aplicable que las obras de infraestructura vial urbana y carretera sean diseñadas y

ejecutadas bajo los principios, jerarquía de la movilidad y criterios establecidos en la presente Ley, priorizando aquéllas que atiendan a personas peatonas, vehículos no motorizados y transporte público, de conformidad con las necesidades de cada territorio. Los estándares de diseño vial y dispositivos de control del tránsito deberán ser definidos, en concordancia con las Normas Oficiales Mexicanas expedidas para tal efecto.

En materia de prevención de siniestros de tránsito, los gobiernos estatal y municipales deberán establecer planes y programas de mejoramiento de la infraestructura vial que permitan evitar muertes, lesiones, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad.

Artículo 38. Las autoridades competentes del diseño de la red vial urbana y carretera deberán considerar la vocación de la vía como un espacio público que responda a una doble función de movilidad y de habitabilidad, entendidas estas:

- I. Movilidad se enfoca en el tránsito de personas y vehículos, y
- II. Habitabilidad se enfoca en la recreación, consumo, socialización, disfrute y acceso a los medios que permiten el ejercicio de los derechos sociales.

La conducción de las autoridades competentes sobre las vías debe fortalecer ambas funciones, a través de criterios diferenciados en función de la jerarquía de la movilidad, tomando en consideración las necesidades diferenciadas de los grupos en situación de vulnerabilidad. La prioridad en el diseño y operación de las vías y carreteras deberán estar definidas en función de la jerarquía de la movilidad mediante un enfoque de sistemas seguros.

Artículo 39. Los gobiernos estatal y municipales en el ámbito de su competencia considerarán, además de los principios establecidos en la presente Ley, deberán observar los siguientes criterios en el diseño y operación de la infraestructura vial, urbana y carretera, tomando en cuenta que deberán tener como objetivo garantizar una movilidad segura, eficiente y de calidad:

- I. 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 estipulada en esta Ley y el uso equitativo del espacio público. En las vías urbanas se considerará el criterio de calle completa y las adicionales medidas que se estimen necesarias. 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. Las condiciones mínimas de infraestructura se deberán ordenar 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;
 - d) Señales de control de tráfico peatonal, motorizado y no motorizado que regule el paso seguro de personas peatonas;
- II.** 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 que empleen vehículos no motorizados y de tracción humana;
- III.** 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;
- IV.** Visión integral. Los proyectos de nuevas calles o de rediseño de las existentes en las vialidades urbanas, semiurbanas y rurales, deberán considerar el criterio de calle completa, asignando secciones adecuadas a personas peatonas, carriles exclusivos para vehículos no motorizados, carriles exclusivos al transporte público y bahías de carga y descarga, cuando se trate de un corredor de alta demanda o el contexto así lo amerite;
- V.** Intersecciones seguras. Las intersecciones deberán estar diseñadas para garantizar la seguridad de todas las personas usuarias de la vía, especialmente a las y los peatones y personas con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;
- VI.** 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 de diseño de 30 km/h máxima 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;
- VII.** 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;
- VIII.** Legibilidad y autoexplicabilidad. En el diseño y configuración de vías se deberá promover un entorno y su facilidad de entendimiento y uso que garantice un comportamiento seguro de las personas usuarias.
Las vías autoexplicables integran sus elementos de manera coherente y entendible como señales, marcas, dispositivos, geometría, superficies, iluminación y gestión de la velocidad, para anticipar adecuadamente situaciones de riesgo, evitar siniestros de tránsito y generar accesibilidad para las personas con discapacidad;
- IX.** 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;
- X.** 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;
 - XI.** Tolerancia. Las vías y sus costados deben prever riesgos de las personas usuarias, y con su diseño y equipamiento técnico procurarán minimizar las consecuencias de siniestros de tránsito;
 - XII.** 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 mejorar la calidad ambiental;
 - XIII.** 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, y
 - 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.

Artículo 40. La infraestructura vial urbana, rural y carretera se compone de los siguientes elementos:

- I.** Elementos inherentes: banquetas y espacios de circulación peatonal, así como los carriles de circulación vehicular, bahías de carga y descarga y estacionamiento, y
- II.** Elementos incorporados: infraestructura tecnológica eléctrica, mobiliario, áreas verdes y señalización.

La planeación, diseño e implementación de los planes de la infraestructura por parte de los gobiernos estatal y municipales deberá regirse de manera que se prioricen a las poblaciones con mayor grado de vulnerabilidad, poco desarrollo tecnológico y de escasos recursos, de acuerdo con la siguiente prioridad, basada en el grado de urbanización:

- a)** Rurales;
- b)** Semirurales;
- c)** Urbanas, y
- d)** Predominantemente urbanas.

Artículo 41. Toda obra en la vía pública destinada a la construcción o conservación de ésta, a la instalación o reparación de servicios, debe contemplar, previo a su inicio, la colocación de dispositivos de desvíos, reducción de velocidades y protección de obra, conforme a las normas técnicas aplicables a la planeación.

Los gobiernos estatal y municipales estandarizarán las especificaciones técnicas de seguridad en las zonas de obras viales, conforme a las normas técnicas aplicables a la planeación en concordancia con lo establecido en la presente Ley.

El diseño vial de las vías públicas deberá atender a la reducción máxima de muerte o lesiones graves a las personas usuarias involucradas en siniestros de tránsito. Asimismo, deberá incorporar criterios que preserven la vida, seguridad, salud, integridad y dignidad de las personas usuarias de la vía, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad.

Para la construcción de nuevas carreteras y autopistas, así como para ampliaciones de aquellas ya existentes, se deberán prever pasos de fauna. En caso de carreteras y autopistas ya existentes, se colocarán reductores de velocidad en los puntos críticos.

Cuando un tramo de vía de jurisdicción federal o estatal se adentre en una zona urbana, ésta deberá adaptar su vocación, velocidad y diseño, considerando la movilidad y seguridad vial de las personas que habitan en esos asentamientos.

Cuando una vía de jurisdicción federal o estatal corte un asentamiento humano urbano a nivel y no existan libramientos, deberá considerarse la construcción de pasos peatonales seguros a nivel, para garantizar la permeabilidad entre las zonas urbanas.

Las vías interurbanas adentradas en zonas urbanas deberán considerar según su uso, el espacio adecuado para las personas que se trasladan a pie y en bicicleta, así como en su caso, espacio para circulación, ascenso y descenso del transporte público.

Artículo 42. El Gobierno Estatal, a través de la Comisión Técnica de Transporte y Vialidad, y los municipios mediante la autoridad competente implementarán auditorías e inspecciones, como parte de instrumentos preventivos, correctivos y evaluativos, que analicen la operación de la infraestructura de movilidad e identifiquen las medidas necesarias que se deben emprender para que se cumplan los principios y criterios establecidos en la presente Ley.

El Sistema Estatal supervisará la aplicación de los lineamientos que emita el Sistema Nacional en materia de auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial.

Artículo 43. Los gobiernos estatal y municipales procurarán que todos los proyectos de infraestructura vial a implementar generen espacios públicos de calidad, respetuosos del medio ambiente, accesibles, seguros, incluyentes, con perspectiva de interseccionalidad y con criterios de diseño universal y habitabilidad para la circulación de personas peatonas y vehículos no motorizados, debiendo considerar también la conectividad con la red vial, a través de intersecciones que sigan los criterios de velocidad, legibilidad, trayectorias directas, multimodalidad, continuidad de superficie, prioridad de paso, paradores seguros y visibilidad.

Artículo 44. A fin de garantizar la vocación de las vías, todos los proyectos de infraestructura vial urbana deberán considerar lo siguiente:

- I. El establecimiento de espacios para personas peatonas y vehículos no motorizados, de calidad, cómodos, accesibles y seguros, y
- II. Criterios que garanticen dimensiones, conexiones y espacios suficientes para el disfrute de la vía.

Artículo 45. Los gobiernos estatal y municipales vincularán los estudios técnicos aplicables a la movilidad y la seguridad vial, con los principios y criterios establecidos en esta Ley.

Artículo 46. Los servicios de transporte público y privado, tanto de pasajeros como de carga, podrán desarrollarse en sistemas integrados, los cuales permitirán la incorporación gradual de la articulación física, operacional, informativa, de imagen y del medio de pago de los diversos modos.

Los sistemas integrados de transporte podrán considerarse dentro de la planeación e implementación de políticas y programas de movilidad y seguridad vial, y podrán operar a través de los diferentes servicios de transporte y, en su caso, bajo esquemas metropolitanos.

Los gobiernos estatal y municipales tomarán en cuenta las medidas necesarias para articular, dentro de los sistemas integrados de transporte, los servicios para vehículos no motorizados y tracción humana.

Artículo 47. El servicio público de tránsito es la actividad técnica, realizada directamente por la administración pública, encaminada a satisfacer la necesidad de carácter general de disfrutar de seguridad vial en la vía pública y poder circular por ella libremente atendiendo a la jerarquía de esta Ley, mediante la adecuada regulación de la circulación, así como del uso y disfrute del espacio público, las vías, la infraestructura, los servicios y los sistemas de movilidad. El cumplimiento uniforme y continuo de este servicio debe ser permanentemente asegurado, regulado y controlado.

La Comisión Técnica de Transporte y Vialidad del Estado establecerá los requisitos para que las personas prestadoras del servicio de transporte público garanticen un servicio seguro y de calidad, de acuerdo con requerimientos técnicos de seguridad para su operación con base en el principio de inclusión e igualdad, a fin de resguardar la vida, salud e integridad física de toda persona.

El Gobierno del Estado procurará que las tarifas que se determinen para el servicio de transporte público sean publicadas para conocimiento de todas las personas usuarias en el Periódico oficial del Gobierno del Estado de Guerrero, con la debida anticipación.

El Gobierno del Estado, a través de la autoridad competente o a través de los organismos públicos federales, estatales o municipales, o las personas físicas o morales a las que haya otorgado concesión del servicio público de transporte, procurarán tarifas accesibles en las localidades rurales y, en su caso que sea gratuito a niñas, niños y adolescentes estudiantes, evitando que realicen caminatas mayores a 30 minutos o un

kilómetro para educación primaria y 60 minutos o tres kilómetros para educación secundaria y media superior, con el fin de garantizar el derecho a la movilidad y el derecho a la educación.

Asimismo, deberán establecer rutas de transporte público destinadas a facilitar a las personas trabajadoras el desplazamiento a sus centros de trabajo.

Artículo 48. El Gobierno del Estado, en coordinación con los gobiernos municipales, definirá las categorías de servicios de movilidad en función de su propio contexto, y regulará su operación y los instrumentos que se requieran, considerando la garantía al derecho a la movilidad de las personas, el control de las externalidades generadas por cada servicio, así como el cumplimiento de los estándares establecidos en esta Ley.

Los gobiernos estatal y municipales no sobre regularán ni gravarán la operación de servicios de autotransporte federal y sus servicios auxiliares, el tránsito de personas o cosas que atraviesen su demarcación territorial, así como tampoco podrán prohibir la entrada o salida a su territorio de ninguna mercancía nacional o extranjera.

Artículo 49. Para una adecuada operación de los servicios de transporte, las autoridades competentes deberán definir los instrumentos que se usen para los siguientes procesos:

- I. Protocolos de prevención y atención de discriminación y violencia contra las personas usuarias de la vía;
- II. Control y registro vehicular y revisión físico-mecánica y de emisiones, y
- III. Control y registro de conductores.

Artículo 50. Los gobiernos estatal y municipales establecerán unidades 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.

Artículo 51. Los gobiernos estatal y municipales promoverán, en la medida de sus capacidades presupuestales, programas para la renovación del parque vehicular de prestadores del servicio de transporte público de pasajeros locales, para mejorar la calidad ambiental y disminuir los riesgos de siniestros de tránsito.

Promoverán acuerdos y medidas necesarias para la conservación, mantenimiento, renovación y cumplimiento de las especificaciones técnicas del parque vehicular destinado a la prestación de los sistemas de transporte

SECCIÓN TERCERA DE LOS INSTRUMENTOS DE POLÍTICA PÚBLICA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL TRÁNSITO

Artículo 52. Las autoridades estatales y municipales competentes deberán regular y ordenar la circulación de vehículos mediante el establecimiento de modalidades al flujo

vehicular en días, horarios y vías, cuando así lo estimen pertinente, con objeto de mejorar las condiciones ambientales, de salud y de seguridad vial en puntos críticos o derivado de la realización de otras actividades públicas.

La regulación y ordenamiento de la circulación deberá observar el impacto vial y ambiental de cada tipo de vehículo, dando preferencia a vehículos eficientes, sin que ello implique tramitar la expedición de permisos adicionales para la movilidad de bienes y mercancías.

Artículo 53. Los gobiernos estatal y municipales incluirán en sus reglamentos de tránsito las medidas mínimas de seguridad vial, así como su aplicación y supervisión de éstas, atendiendo y salvaguardando la seguridad, protegiendo la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible, observando las siguientes características mínimas:

- I. Que las personas conductoras cuenten con licencia o permiso de conducir vigente, la cual deberá ser la adecuada para el tipo de vehículo que se pretenda operar;
- II. La preferencia del paso de personas peatonas en el cruce de vías públicas de acuerdo con el diseño y funcionalidad de éstas, de conformidad con la jerarquía de la movilidad;
- III. El establecimiento de límites de velocidad con base en evidencia científica de carácter nacional o internacional, a fin de mantenerlas por debajo de un umbral de seguridad indispensable para salvaguardar la vida y la integridad de las personas usuarias; por lo que las velocidades máximas no deberán rebasar las siguientes:
 - a) 30 km/h en calles secundarias y calles terciarias.
 - b) 50 km/h en avenidas primarias sin acceso controlado.
 - c) 80 km/h en carriles centrales de avenidas de acceso controlado.
 - d) 80 km/h en carreteras estatales fuera de zonas urbanas; 50 km/h dentro de zonas urbanas.
 - e) 110 km/h para automóviles, 95 km/h para autobuses y 80 km/h para transporte de bienes y mercancías en carreteras y autopistas de jurisdicción federal.
 - f) Ninguna intersección, independientemente de la naturaleza de la vía, podrá tener velocidad de operación mayor a 50 km/h en cualquiera de sus accesos.
- IV. La utilización del cinturón de seguridad de forma obligatoria para todos los pasajeros de vehículos motorizados, de acuerdo con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;
- V. El uso de tecnologías como medio auxiliar para la prevención y captación de infracciones a fin de prevenir y mitigar factores de riesgo que atenten contra la integridad, dignidad o libertad de las personas;
- VI. Que cualquier persona menor de doce años o que por su constitución física lo requiera, viaje en los asientos traseros con un sistema de retención infantil o en un asiento de seguridad que cumpla con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;

- VII. El uso de sistemas de sujeción para sillas de ruedas en el transporte público;
- VIII. Que todos los vehículos motorizados cuenten con los estándares establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;
- IX. El uso obligatorio de casco para personas conductoras y pasajeros de motocicletas que cumpla con la Norma Oficial Mexicana aplicable en la materia;
- X. La prohibición de hablar por teléfono celular o cualquier otro dispositivo electrónico o de comunicación, así como leer y/o enviar mensajes de texto por medio de cualquier tipo de dispositivo electrónico, salvo que se realice mediante tecnología de manos libres;
- XI. En el caso de que sea necesaria la utilización de dispositivos electrónicos o de comunicación para la prestación del servicio de transporte, el teléfono celular o cualquier otro tipo de dispositivo electrónico deberá estar debidamente colocado en un sujetador que facilite su manipulación y que no obstaculice la visibilidad al conducir;
- XII. La realización por parte de las autoridades municipales de pruebas de alcoholemia de manera permanente con el objetivo de evitar la conducción de cualquier tipo de vehículos bajo el efecto del alcohol. Para tal efecto queda prohibido conducir con una alcoholemia superior a 0.25 mg/L en aire espirado o 0.05 g/dL en sangre, salvo las siguientes consideraciones:
 - a) Para las personas que conduzcan motocicletas queda prohibido hacerlo con una alcoholemia superior a 0.1 mg/L en aire espirado o 0.02 g/dL en sangre.
 - b) Para vehículos destinados al transporte de pasajeros y de carga, queda prohibido conducir con cualquier concentración de alcohol por espiración o litro de sangre. La autoridad competente realizará el respectivo control de alcoholimetría mediante el método aprobado por la Secretaría de Salud Federal;
- XIII. La supervisión de pesos y dimensiones de todos los vehículos motorizados en todas sus modalidades deberán cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas y demás leyes aplicables, y
- XIV. Medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo.
Los gobiernos estatal y municipales podrán prever en los convenios de coordinación la armonización de los reglamentos aplicables, así como evaluarán la medida y proporcionalidad de las sanciones de tránsito que se establezcan.

Artículo 54. Los gobiernos estatal y municipales establecerán en las regulaciones que se emitan sobre el diseño vial seguro, la utilización de dispositivos de control del tránsito y dispositivos de seguridad vial de manera progresiva, acordes a la evidencia internacional, con el objeto de cumplir con los estándares nacionales.

Artículo 55. Las vialidades públicas son los elementos que conforman la red de transporte por la cual se desplazan de manera libre y autónoma las personas, permitiendo el acceso a la vivienda, instalaciones, equipamiento y otros espacios construidos, así como el enlace e integración del desarrollo inmobiliario con los centros de población.

Dichos elementos forman un espacio común para múltiples usuarios, entre ellos la persona peatona, el ciclista, el transporte colectivo, transporte de carga, vehículos particulares y vehículos no motorizados.

Los municipios determinarán los elementos y características de cada una, considerando la afluencia vehicular motorizada y no motorizada; así como la colocación de árboles, señalamientos, mobiliario urbano, las dimensiones mínimas, zonas de espera y de seguridad; privilegiando a los peatones, la movilidad no motorizada y el transporte público, de acuerdo con la clasificación siguiente:

- I. Vialidades primarias. Los ejes de mayor jerarquía donde se ubican los principales equipamientos y donde confluyen las demás calles, al tiempo que condicionan la conectividad del desarrollo inmobiliario con la ciudad existente;
- II. Vialidades secundarias. Las vías de comunicación colectoras de mediana jerarquía que dan acceso a diversos usos y equipamientos que establecen la liga entre calles y vialidades primarias;
- III. Vialidades locales. Las que proporcionan el acceso directo a los lotes, espacios públicos vecinales, andadores o calles con retorno; y
- IV. Andadores o calles con retorno. Las vías de acceso a la vivienda con muy bajo flujo vehicular, donde la circulación peatonal y en bicicleta es prioritaria, los cuales deberán contar con elementos de diseño que garanticen el acceso de los servicios de emergencia.

El arroyo y dimensiones de la vialidad serán determinados según la carga vehicular o el desarrollo potencial de la zona, asegurando una estructura vial que permita el traslado de personas y bienes utilizando diferentes medios de transporte.

Artículo 56. Los gobiernos estatal y municipales establecerán en su normativa aplicable que todas las personas que realicen el trámite para obtener o renovar una licencia o permiso de conducir, deberán acreditar el examen de valoración integral que demuestre su aptitud para ello, así como el examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, antes de la fecha de expedición o renovación de la licencia o permiso.

Asimismo, podrán establecer que las licencias no tengan una vigencia mayor a cinco años de forma general y de dos años en el caso de licencias para la conducción de vehículos de emergencia, incluyendo aquellos para actividades de atención médica o policiaca y vehículos de transporte escolar.

Para personas con discapacidad, el examen de valoración deberá realizarse en formatos accesibles, para lo cual las autoridades competentes deberán emitir los lineamientos respectivos.

Las autoridades competentes establecerán en sus respectivos reglamentos de tránsito que a las personas que sean sorprendidas manejando bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente, se les retire la licencia o permiso para

conducir por un periodo no menor a un año y por un periodo no menor a seis meses en caso de conductores de transporte público o transporte de carga.

Artículo 57. Los gobiernos estatal y municipales emitirán las disposiciones que regulen lo siguiente:

- I. Contenidos de los exámenes de valoración integral teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, atendiendo a los diferentes tipos de licencias y permisos, así como los requisitos de emisión y renovación;
- II. Protocolos para realizar y evaluar los exámenes;
- III. Requisitos específicos que garanticen a las personas con discapacidad que pueden obtener su licencia en igualdad de condiciones, y
- IV. Las licencias que expidan las autoridades competentes podrán ser impresas en material plástico o de forma digital, mediante aplicaciones tecnológicas, mismas que permitirán la acreditación de las habilidades y requisitos correspondientes para la conducción del tipo de vehículo de que se trate y tendrán plena validez en territorio nacional.

Artículo 58. Las autoridades responsables de la atención médica prehospitalaria deberán registrar e informar mensualmente a las plataformas que corresponda, la fecha y hora de recepción de cada llamada de emergencia en la materia; la fecha y hora de arribo al sitio del siniestro de tránsito; la cinemática del trauma; el número de víctimas involucradas y las características de las lesiones, de acuerdo con los lineamientos que al respecto emitan las autoridades competentes.

La información y registros generados en relación con la atención médica prehospitalaria estarán disponibles en el Sistema Estatal de Información Territorial y Urbano garantizando la protección de la información que corresponda, en términos de lo establecido en las Leyes estatales de Transparencia y Acceso a la Información Pública y General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados y demás normatividad aplicable.

Artículo 59. Las autoridades estatales, en el ámbito de sus competencias, coadyuvará en las acciones de verificación que realice la federación sobre la seguridad de los vehículos nuevos y en circulación, de acuerdo con las disposiciones normativas vigentes y aplicables.

SECCIÓN CUARTA DE LOS INSTRUMENTOS DE POLÍTICA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL EN LA GESTIÓN DE LA DEMANDA

Artículo 60. La gestión de la demanda de movilidad busca reducir el uso de modos de transporte de carga y pasajeros menos eficientes y fomentar los más sustentables y seguros. Las autoridades estatales y municipales coadyuvarán en la aplicación y vigilancia de las medidas enfocadas en reducir emisiones y demás externalidades negativas previstas en la Ley General y la Ley General de Cambio Climático.

Artículo 61. Las autoridades estatales y municipales podrán delimitar zonas de gestión en las que se regule el flujo de vehículos motorizados en función de sus emisiones contaminantes o tamaño, mediante sistemas de control vial y regulación del tránsito, a fin de disminuir el uso y el impacto social y ambiental negativo que implica su circulación.

También y en el marco de sus facultades, podrán implementar zonas de tránsito controlado en zonas de alta demanda de viajes de las ciudades, a fin de priorizar la gestión de la seguridad vial, la movilidad peatonal, ciclista y de transporte colectivo, reducir el volumen vehicular o los vehículos con mayor impacto ambiental y de riesgo vial.

Previo la realización de estudios técnicos, se podrán implementar sistemas de gestión, control vial y regulación del tránsito, usando cámaras y lectores digitales de placas o lectura visual, por parte de agentes públicos u operadores privados en los términos que se establezcan en la normatividad aplicable, tales como: cargos por congestión o restricciones de circulación en zonas determinadas; infraestructura peatonal, ciclista o de pacificación de tránsito; sistemas integrados de transporte; zonas de bajas o nulas emisiones; cargos y prohibiciones por estacionamientos en vía pública; estímulos a vehículos motorizados con baja o nula contaminación; restricciones de circulación para vehículos de carga y autos; tasas diferenciadas del impuesto de la tenencia que consideren la dimensión o características de los vehículos motorizados, entre otros.

Lo establecido en este artículo se realizará sin perjuicio de la productividad, competitividad y el mantenimiento de la regularidad de la vida cotidiana de los centros de población de conformidad con lo dispuesto en esta Ley.

Artículo 62. Las autoridades estatales y municipales podrán implementar, de conformidad con lo establecido en las leyes en la materia y en el ámbito de sus facultades, los instrumentos económicos y financieros, públicos y privados, de carácter nacional o internacional necesarios para mejorar la eficiencia y equidad en el acceso de los sistemas de movilidad, la renovación vehicular, la gestión de la seguridad vial y la sostenibilidad.

Artículo 63. Las autoridades estatales y municipales en sus respectivas disposiciones normativas, preverán la elaboración de estudios de evaluación del impacto en la movilidad y la seguridad vial, para evaluar las posibles influencias o alteraciones generadas por la realización de obras y actividades privadas y públicas, sobre los desplazamientos de las personas y bienes, a fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida, la accesibilidad, la competitividad, y los demás aspectos previstos en esta Ley.

SECCIÓN QUINTA INSTRUMENTOS FINANCIEROS

Artículo 64. Serán instrumentos de financiamiento público los programas, acciones y proyectos de inversión relacionados con la movilidad y la seguridad vial que desarrollen las autoridades competentes estatales y municipales.

Artículo 65. Los programas, acciones y proyectos de infraestructura relacionados con la movilidad y la seguridad vial se enfocarán prioritariamente en lo siguiente:

- I. Implementar mejoras a la infraestructura para la movilidad no motorizada y peatonal, así como efectuar acciones para la integración y fortalecimiento del servicio de transporte público de los municipios, con el fin de promover su uso y cumplir con el objeto de esta Ley;
- II. La mejora de la infraestructura para la movilidad, servicios auxiliares y el transporte que promuevan el diseño universal y la seguridad vial;
- III. Desarrollar políticas para reducir siniestros de tránsito, así como proyectos estratégicos de infraestructura para la movilidad y seguridad vial, priorizando aquellos enfocados en proteger la vida e integridad de las personas usuarias de las vías, donde se considere los factores de riesgo;
- IV. Impulsar la planeación de la movilidad y la seguridad vial orientada al fortalecimiento y a mejorar las condiciones del transporte público, su integración con el territorio, así como la distribución eficiente de bienes y mercancías;
- V. Realizar estudios para la innovación, el desarrollo tecnológico e informático, así como para promover la movilidad no motorizada y el transporte público en los centros de población con menores ingresos;
- VI. Desarrollar programas de información, educación e investigación en materia de sensibilización, educación y formación sobre movilidad y seguridad vial, y
- VII. Otros que permitan el cumplimiento de esta Ley, sus principios y objetivos conforme a la jerarquía de la movilidad.

Artículo 66. Las dependencias y entidades de la Administración Pública Estatal incorporarán en la ejecución de sus programas de inversión y obras de infraestructura para la movilidad, los principios y las políticas establecidas en esta Ley, así como darán prioridad a la congruencia y eficacia en las inversiones públicas, considerando el nivel de vulnerabilidad de usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad de la colectividad social.

SECCIÓN SEXTA DE LA SENSIBILIZACIÓN, EDUCACIÓN Y FORMACIÓN EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Artículo 67. Las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de sus respectivas competencias, diseñarán, implementarán, ejecutarán, evaluarán y darán seguimiento a los planes, programas, campañas y acciones para sensibilizar, educar y formar a la población en materia de movilidad y seguridad vial, con el objetivo de generar la adopción de hábitos de movilidad urbana sustentable, prevención de accidentes y siniestros de tránsito, el uso racional del automóvil particular; la promoción de los desplazamientos inteligentes y todas aquellas acciones que permitan lograr una sana convivencia en las vías, respetar el desplazamiento de las personas peatonas y su preferencia, prevenir conflictos de tránsito, desestimular el uso del automóvil particular, promover el uso intensivo de los vehículos no motorizados, transporte público, así como el reconocimiento y respeto a la siguiente jerarquía de movilidad prevista en el artículo 6 de la presente Ley.

Para el cumplimiento de lo anterior, se promoverá la participación de personas especialistas y la academia en el diseño e implementación de programas, campañas y acciones en materia de educación vial, movilidad, y perspectiva de género que generen el desarrollo de políticas sostenibles e incluyentes con especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad, orientadas al peatón, la bicicleta, al transporte público y al uso racional del automóvil particular.

Artículo 68. La sensibilización en materia de movilidad y seguridad vial tiene como objetivo transmitir información a la población, en formatos accesibles y pertinencia intercultural y lingüística, con el fin de concientizarla sobre el uso de la vía, así como las acciones de prevención de siniestros y demás problemas que se generan en ésta.

Las políticas, programas, campañas y acciones de sensibilización sobre movilidad y seguridad vial deberán observar los siguientes criterios:

- I. Mensajes sustentados en evidencia científica y territorial;
- II. Explicación de las causas y consecuencias en materia de movilidad y seguridad vial;
- III. Adopción de prácticas que propicien un ambiente seguro para la movilidad activa y no motorizada;
- IV. Respeto entre las personas usuarias de la vía y hacia los elementos de policía de tránsito y prestadores de servicio de transporte público de pasajeros, y
- V. Importancia de la incorporación de la perspectiva de género, así como del trato digno y no discriminación hacia grupos en situación de vulnerabilidad.

Artículo 69. La educación en materia de movilidad y seguridad vial tiene como objetivo transmitir una serie de conocimientos que todas las personas usuarias de la vía deben incorporar al momento de transitar por ésta, la cual deberá ser con perspectiva interseccional.

Las políticas, programas, campañas y acciones de educación en materia de movilidad y seguridad vial deberán observar los siguientes criterios:

- I. Desarrollar contenidos sobre los factores de riesgo en la movilidad y seguridad vial;
- II. Concientizar, especialmente a los conductores de vehículos motorizados, del conocimiento y respeto por las normas de tránsito y dispositivos para el control del tránsito vial por parte de todas las personas usuarias de la vía;
- III. Priorizar el uso de la infraestructura para la movilidad conforme a la jerarquía de la movilidad establecida en esta Ley;
- IV. Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad, y autoridades a las niñas, adolescentes y mujeres en la vía pública, con el fin de prevenir y erradicar las violencias de género en sus desplazamientos por las vías;

- V. Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad, y autoridades a las personas con discapacidad y con movilidad limitada;
- VI. Adoptar desplazamientos sustentables y seguros promoviendo la movilidad activa y no motorizada;
- VII. Fomentar el cumplimiento de los programas de verificación y protección al medio ambiente, y
- VIII. Promover la participación ciudadana, de manera igualitaria e incluyente, involucrando activamente a la población en el mejoramiento de su entorno social.

Artículo 70. La formación en materia de movilidad y seguridad vial implica que el personal técnico y/o profesional cuenta con capacitación en dichas materias, así como en perspectiva de género y necesidades de los grupos en situación de vulnerabilidad.

Las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, promoverán acciones y mecanismos en coordinación con las dependencias y entidades competentes, las concesionarias, las permisionarias, los sectores privado y social, para que el personal técnico y/o profesional en materia de movilidad y seguridad vial acredite su capacidad técnica y operativa.

TÍTULO TERCERO
DE LA DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS
CAPÍTULO I
DE LA DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS Y COORDINACIÓN

Artículo 71. Corresponde a las autoridades estatales, además de las obligaciones, atribuciones y funciones descritas anteriormente, las siguientes:

- I. Integrar el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en el artículo 7 del presente ordenamiento;
- II. Gestionar la seguridad vial y la movilidad urbana, interurbana, rural e insular, en el ámbito de su competencia, con base en lo establecido en esta Ley y demás disposiciones legales en la materia;
- III. Vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial;
- IV. Participar con las autoridades federales y de los municipios, en la planeación, diseño, instrumentación e implementación de la Estrategia Nacional y de los Convenios de Coordinación en los términos previstos en esta Ley y demás disposiciones legales aplicables;
- V. Armonizar los programas de ordenamiento territorial que le competen con lo dispuesto en ésta y otras leyes aplicables;
- VI. Celebrar convenios de coordinación con la Federación, otras entidades federativas y los municipios, para la implementación de acciones específicas, obras e inversiones en la materia;

- VII.** Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad y la seguridad vial, con prioridad en el uso del transporte público y los modos no motorizados;
- VIII.** Asignar, gestionar y administrar recursos públicos, en coordinación con los municipios, bajo los criterios de la presente Ley, para implementar acciones y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial, infraestructura, servicios auxiliares y transporte;
- IX.** Establecer la reglamentación para los estudios de impacto de movilidad y seguridad vial con perspectiva de género;
- X.** Impulsar la consolidación de los sistemas de movilidad en los centros de población;
- XI.** Otorgar licencias y permisos para conducir, en las modalidades de su competencia, para el transporte de pasajeros, de carga y de uso particular, así como el registro para que los vehículos circulen conforme a las leyes y reglamentos correspondientes bajo los criterios establecidos en la Ley de Transporte y Vialidad y de la presente Ley;
- XII.** Establecer, con base en los estudios correspondientes, las tarifas del servicio público de transporte de pasajeros, así como los servicios auxiliares;
- XIII.** Establecer los acuerdos y medidas necesarias para la conservación, mantenimiento y renovación del parque vehicular destinado a la prestación de los servicios público, mercantil y privado de transporte de pasajeros y de carga, de conformidad con la legislación aplicable;
- XIV.** Incentivar la circulación de vehículos eficientes ambientalmente, establecer el marco normativo y programas correspondientes para su adecuada operación; así como la implementación de su infraestructura vial y equipamiento necesario, en coordinación con las autoridades competentes;
- XV.** Expedir las normas y lineamientos que deberán cumplir los vehículos motorizados que cuenten con registro en la entidad federativa, en materia de protección al medio ambiente;
- XVI.** Armonizar las leyes o los reglamentos de tránsito aplicables en su territorio, con lo establecido en la presente Ley;
- XVII.** Diseñar e implementar, de manera conjunta con las entidades federativas colindantes, mecanismos de coordinación para el cobro de infracciones de tránsito;
- XVIII.** Crear, administrar y mantener actualizados sus indicadores y bases de datos en materia de movilidad y seguridad vial que se incorpore al Sistema de Información Territorial y Urbano a los que se refiere esta Ley;
- XIX.** Realizar los operativos de control de uso de distractores durante la conducción de vehículos, sistemas de retención infantil, cascos en motociclistas, control de velocidad y de alcoholimetría, en el ámbito de su competencia y de acuerdo a los lineamientos establecidos por el Sistema Nacional;
- XX.** Instrumentar y articular, en concordancia con la política nacional, las acciones necesarias para disminuir las muertes, lesiones graves y discapacidades ocasionadas por siniestros de tránsito;

- XXI.** Fortalecer el transporte público de pasajeros, individual y colectivo, para la inclusión de los grupos en situación de vulnerabilidad, destinándoles lugares exclusivos;
- XXII.** Establecer medidas de accesibilidad, inclusión y condiciones de diseño universal para las personas con discapacidad y con movilidad limitada, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad, dentro de los servicios de transporte público de pasajeros individual y colectivo, para garantizar su desplazamiento seguro en las vías, y
- XXIII.** Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 72. Corresponde a los municipios las siguientes atribuciones:

- I.** Participar en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en la Ley General y los lineamientos que establezca el Sistema Nacional;
- II.** Formular, aprobar, administrar y ejecutar los programas municipales en materia de movilidad y seguridad vial, conforme a lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional, los programas de la entidad federativa correspondiente y los Convenios de Coordinación Metropolitanos; así como conducir, evaluar y vigilar la política conforme a lo establecido por esta Ley, sus principios y jerarquía de la movilidad;
- III.** Vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial;
- IV.** Participar con las autoridades federales, de las entidades federativas y de otros municipios en la planeación, regulación, instrumentación e implementación de los Convenios de Coordinación Metropolitanos;
- V.** Constituir las instancias locales y de coordinación metropolitana para la implementación de acciones integrales, acciones afirmativas transversales en materia de movilidad, en apego a esta Ley y demás disposiciones legales;
- VI.** Celebrar convenios de coordinación con la Federación, otras entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México para la implementación de acciones específicas, obras e inversiones en la materia, así como aquellas que prioricen la movilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad;
- VII.** Facilitar y participar en los sistemas de movilidad de las entidades federativas, en los términos que establece esta Ley, garantizando que las vías proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas, considerando su interseccionalidad, sin importar el modo de transporte que utilicen;
- VIII.** Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad, fomentando y priorizando el uso del transporte público y los modos no motorizados;
- IX.** Asignar, gestionar y administrar recursos para apoyar e implementar acciones y proyectos en materia de movilidad, su infraestructura, servicios auxiliares, operación y capacitación de las personas operadoras, transporte y seguridad

- vial, promoviendo una mejor utilización de las vías conforme a la jerarquía de la movilidad;
- X.** Establecer los mecanismos necesarios para mejorar la seguridad vial, de conformidad con la jerarquía de la movilidad y sus necesidades;
 - XI.** Realizar estudios para el diseño, modificación y adecuación de las vías en los centros de población, de conformidad con lo establecido en esta Ley y las necesidades territoriales;
 - XII.** Implementar dispositivos para el control del tránsito que deban ser utilizados en los centros de población de su competencia;
 - XIII.** Establecer la categoría, sentidos de circulación, señalética y demás características de las vías en su territorio;
 - XIV.** Expedir las autorizaciones, licencias o permisos para la realización de obras de infraestructura para la movilidad, con estricto apego a las normas jurídicas locales, planes o programas;
 - XV.** Realizar estudios de impacto de movilidad en el ámbito de su competencia, incluyendo criterios de sustentabilidad, perspectiva de género, entre otros que se consideren relevantes;
 - XVI.** Autorizar las áreas de transferencia para el transporte en su territorio;
 - XVII.** Prohibir el uso y tránsito de animales y vehículos no motorizados de tracción animal, para recreación o medio de transporte en vialidades asfaltadas o de concreto.
 - XVIII.** Regular el servicio del estacionamiento en vía pública;
 - XIX.** Impulsar la accesibilidad e inclusión de personas con discapacidad y personas con movilidad limitada a los servicios públicos de transporte de pasajeros, así como su desplazamiento seguro y efectivo en las vías a través de infraestructura adecuada;
 - XX.** Determinar los derechos de vía, proyectos de redes viales y establecimiento de equipamientos para los servicios e instalaciones correspondientes, así como limitaciones de uso de la vía pública para el tránsito de vehículos motorizados, no motorizados y las personas peatonas;
 - XXI.** Determinar organización y las características de infraestructura necesaria para el sistema de transporte de personas, bienes o servicios, así como las especificaciones para modificar definitiva o temporalmente la vía pública donde transitarán vehículos motorizados, no motorizados y las personas peatonas;
 - XXII.** Mantener, en el ámbito de sus atribuciones, las vías libres de obstáculos y elementos que impidan, dificulten, generen un riesgo u obstaculicen el tránsito peatonal y vehicular, excepto en aquellos casos debidamente autorizados y respetando la jerarquía de la movilidad;
 - XXIII.** Promover los mecanismos de capacitación a los operadores de las unidades de transporte público, que contemple la educación vial para el control de las unidades y evaluarán a éstos anualmente, a través de sus dependencias encargadas de regular el transporte y la vialidad, sin perjuicio de la denominación y rango jerárquico que establezcan los ayuntamientos, publicando los resultados en su portal de internet.

Los ayuntamientos que, por sus condiciones territoriales, no cuenten con el servicio de internet, deberán habilitar un espacio público, en el cual se coloquen de manera impresa los resultados de la evaluación, para el acceso de la información a los particulares.

- XXIV.** Instrumentar programas y campañas de cultura de la movilidad, que fomenten la prevención de los siniestros de tránsito;
- XXV.** Implementar programas especiales de seguridad vial en los entornos escolares y puntos de alta afluencia de personas;
- XXVI.** Prever en su legislación aplicable, que los desarrollos inmobiliarios cuenten con el criterio de calle completa; y,
- XXVII.** Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 73. Corresponden a la Secretaría de Desarrollo Urbano, Obras Públicas y Ordenamiento Territorial las siguientes atribuciones:

- I.** Integrar el Sistema Estatal, de conformidad con lo establecido en el artículo 22 del presente ordenamiento;
- II.** Diseñar, en conjunto con las dependencias que integren el Sistema Estatal y en concordancia con los lineamientos aprobados por el Sistema Nacional, los instrumentos y mecanismos necesarios para el diagnóstico, información, seguimiento y evaluación de las políticas, programas y acciones de movilidad y seguridad vial en el territorio estatal, de conformidad con lo establecido en la presente Ley;
- III.** Brindar asesoría técnica a los municipios, para la implementación de obras de infraestructura y equipamiento que cumplan con los requisitos establecidos en la presente Ley;
- IV.** Coordinarse con la federación y los municipios, a fin de establecer lineamientos de señalización vial, dispositivos de seguridad y diseño en las vías públicas de su competencia;
- V.** Participar, en coordinación con los integrantes del Sistema Estatal, en el diseño, seguimiento y evaluación de las acciones, planes, programas y políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial;
- VI.** Coordinar la planificación, construcción, mejoramiento y conservación de caminos y puentes de jurisdicción estatal, así como de las rutas de transporte público concesionado por el Gobierno estatal, con los municipios, para el cumplimiento de lo establecido en esta Ley;
- VII.** Brindar asesorías y asistencia técnica a los municipios que lo soliciten, para la ejecución y planeación de programas, obras de infraestructura, equipamiento y servicios en materia de movilidad y seguridad vial;
- VIII.** Validar, en conjunto con las dependencias que integren el Sistema Estatal, los lineamientos técnicos aprobados por el Sistema Nacional para la realización de las auditorías de seguridad vial, a efecto de proveer de una metodología homologada;

- IX.** Colaborar, con las dependencias correspondientes, en el establecimiento de la normatividad en materia de seguridad vehicular e incorporación de dispositivos, atendiendo a las mejores prácticas internacionales en la materia;
- X.** Colaborar con las instancias federales que corresponda en la revisión de las acciones, planes, programas y políticas públicas en materia de seguridad vial que impliquen vías generales de comunicación de conformidad con lo establecido en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal;
- XI.** Desarrollar y participar, en coordinación con los integrantes del Sistema Estatal, políticas de movilidad atendiendo a los programas y acciones que emitan las autoridades ambientales competentes, que tengan como objetivo evitar el congestionamiento vial y contribuir en la disminución de los índices de contaminación ambiental;
- XII.** Realizar campañas en materia de prevención de siniestros de tránsito;
- XIII.** Vigilar el cumplimiento de la regulación de los periodos de trabajo y descanso de las personas conductoras del transporte público y privado de carga y de pasajeros en el ámbito de su competencia;
- XIV.** Promover e impulsar, en coordinación con los integrantes del Sistema Estatal, el establecimiento de sistemas de transporte público, uso de vehículos no motorizados de transporte y otros medios de alta eficiencia energética y ambiental;
- XV.** Realizar, en coordinación con los integrantes del Sistema Estatal, estudios, investigaciones y proyectos para la implementación de mecanismos que mejoren los desplazamientos en las vías, el transporte público y la seguridad vial;
- XVI.** Suscribir, en coordinación con los integrantes del Sistema Estatal, convenios de colaboración con instituciones de investigación y educación superior, organismos e instituciones estatales, nacionales e internacionales públicas y privadas, a efecto de realizar planes, proyectos, programas de investigación académica, desarrollo tecnológico, transferencia de conocimiento y capacitación en materia de movilidad, transporte y seguridad vial;
- XVII.** Realizar programas y campañas para fomentar una nueva cultura de movilidad segura y activa a fin de promover la seguridad vial, para lo cual deberá coordinarse con las autoridades municipales correspondientes, así como con otras dependencias y entidades o el sector privado;
- XVIII.** Colaborar, a través del convenio respectivo con la Secretaría de Educación Guerrero en la incorporación de contenidos relacionados con la movilidad y la seguridad vial dentro de los planes de estudio de todos los niveles educativos, y
- XIX.** Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 74. Corresponden a la Secretaría de Seguridad Pública, las siguientes atribuciones:

- I.** Remitir al Sistema Nacional la información contenida en el Registro Público Vehicular;
- II.** Mantener actualizada la información contenida en el Registro Público Vehicular, con el objetivo de coadyuvar al cumplimiento de los principios de la presente Ley;

- III. Participar, en el marco de sus competencias, en las acciones que en materia de protección al medio ambiente lleven a cabo otras autoridades federales o estatales, en relación con la movilidad y seguridad vial;
- IV. Participar, en el marco de sus competencias, en la celebración de convenios de coordinación con otras entidades federativas o con los municipios, para la realización de acciones en la materia objeto de esta Ley;
- V. Realizar los operativos de alcoholimetría, con base en los límites establecidos por la Secretaría de Salud, en las vías de su competencia;
- VI. Colaborar, en el marco de sus competencias, con las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno, en la prevención de la violencia en los sistemas de movilidad, y
- VII. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 75. Corresponden a la Secretaría de Salud Guerrero, a través del Secretariado Técnico del Consejo Estatal para la Prevención de Accidentes, las siguientes atribuciones:

- I. Implementar las guías de práctica clínica y protocolos que permitan mejorar la calidad de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito, que apruebe el Sistema Nacional para la Prevención de Accidentes;
- II. Elaborar e implementar los programas de capacitación para el personal de salud responsable de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;
- III. Realizar campañas, en coordinación con el Sistema Nacional, en materia de prevención de siniestros de tránsito, así como implementar acciones en coordinación con los municipios para evitar manejar bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente;
- IV. Celebrar convenios de cooperación y coordinación en la materia;
- V. Capacitar a quienes realicen las auditorías de seguridad vial y estudios de mejoramiento de sitios con elevada incidencia de siniestros de tránsito, en materias de su competencia;
- VI. Fijar los límites de alcohol en la sangre y aire expirado, con base en lo establecido en el artículo 51, que deberán ser los referentes en los operativos de alcoholimetría en todo el territorio nacional, y
- VII. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 76. Las atribuciones en materia de movilidad y seguridad vial serán ejercidas de manera concurrente en el territorio estatal por la Federación, el Gobierno del Estado y los municipios, en el ámbito de la competencia que les otorga la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la propia del Estado de Guerrero, la Ley General y esta Ley, así como a través de los mecanismos de coordinación y colaboración que se generen, respetando de manera irrestricta la institucionalidad de cada orden de gobierno.

Para tal efecto, las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial, en sus respectivos ámbitos de competencia, serán las siguientes:

- I. La Secretaría de Desarrollo Urbano, Obras Públicas y Ordenamiento Territorial;
- II. La Secretaría de Planeación y Desarrollo Regional;
- III. La Secretaría de Finanzas y Administración;
- IV. La Secretaría de Seguridad Pública;
- VI. La Secretaría de Salud, a través del Secretariado Técnico del Consejo Estatal para la Prevención de Accidentes;
- VII. La Comisión de Infraestructura Carretera y Aeroportuaria del Estado de Guerrero;
- VIII. Las dependencias o entidades competentes de las entidades federativas;
- IX. Las dependencias competentes de los municipios, y
- X. Las instancias de planeación de los municipios.

CAPÍTULO II CONVENIOS DE COORDINACIÓN METROPOLITANOS

Artículo 77. En el caso de las zonas metropolitanas que correspondan, su planeación y regulación en materia de movilidad y seguridad vial se podrá realizar de manera conjunta y coordinada entre municipios, a través de sus instancias de gobernanza establecidas por la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, mediante convenios de coordinación que para tal efecto se elaboren, con apego a lo dispuesto en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 78. Los convenios de coordinación metropolitanos que se celebren con la federación y/o con los municipios, podrán establecer las autoridades que serán las encargadas de la planeación, diseño, ejecución, operación, monitoreo y evaluación de la política de movilidad y seguridad vial a nivel metropolitano prevista en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.

CAPÍTULO III DE LA PARTICIPACIÓN SOCIAL

Artículo 79. El Gobierno del Estado y los municipios deberán promover la creación de Observatorios con la participación de la sociedad, pueblos y comunidades indígenas y afroamericanas, personas con discapacidad y las organizaciones que les representan, instituciones académicas y de investigación, colegios de profesionistas con incidencia directa en la materia de esta Ley, organismos empresariales del sector ligado a la movilidad, la seguridad vial y al transporte de bienes y mercancías, organizaciones de la sociedad civil organizada, para el estudio, investigación y propuestas; evaluación de las políticas públicas, programas y acciones; capacitación a la comunidad; difusión de información y conocimientos sobre la problemática de la movilidad, la seguridad vial, la accesibilidad, la eficiencia, la sostenibilidad, la calidad y la inclusión e igualdad y sus implicaciones en el ordenamiento territorial, y en general sobre la aplicación de la presente Ley.

Artículo 80. Las autoridades correspondientes proporcionarán a los Observatorios la información sobre el proceso de reglamentación de la movilidad, del transporte y del tránsito, los planes de desarrollo urbano, de ordenamiento territorial metropolitanos, los

actos administrativos y autorizaciones de uso de suelo, así como las bases de datos que forman la plataforma de información estatal.

Artículo 81. Los Observatorios podrán llevar a cabo, de manera conjunta con la Secretaría de Planeación y Desarrollo Regional así como con las áreas municipales correspondientes, procesos de consulta y deliberación sobre temas de movilidad y seguridad vial.

Artículo 82. La Secretaría de Planeación y Desarrollo Regional establecerá la regulación específica a que se sujetará la creación y operación de los Observatorios previstas en esta Ley.

**TÍTULO CUARTO
DE LA IMPLEMENTACIÓN
CAPÍTULO I
DEL PROGRAMA INTEGRAL DE MOVILIDAD**

Artículo 83. Las autoridades correspondientes diseñarán y aprobarán el Programa Integral de Movilidad en dos escalas:

- a) Metropolitano
- b) Municipal

Será el marco que establezca los objetivos, estrategias, acciones, metas e indicadores, pronóstico e impactos, así como mecanismos de evaluación para lograr la articulación de los distintos elementos de la movilidad y facilitar el acceso de la población a servicios, empleos y equipamientos, a través de desplazamientos de personas y bienes en condiciones de seguridad, sostenibilidad, inclusión y resiliencia.

Artículo 84. El Programa establecerá sus estrategias considerando la jerarquía de movilidad estipulada en la presente Ley y basado en estudios y diagnóstico del problema público de movilidad, comprendiendo todos los modos y tipos de viaje; así como la oferta y demanda de viajes.

Al contemplar los cuatro componentes de la movilidad, es decir, ordenamiento territorial, transporte, tránsito y medio ambiente, no centrará sus estrategias en la infraestructura vial y el transporte público, sino que reconocerá y dará lugar a la gestión integral, efectiva y eficiente de un proceso continuo en el corto, mediano y largo plazo.

Artículo 85. Se construirá en el marco de trabajo de las instancias de gobernanza metropolitana, bajo una visión colectiva, basado en evidencia, estableciendo una clara prioridad para implementar, así como los mecanismos de monitoreo y evaluación, considerando el trabajo de las diversas instituciones de los tres órdenes de gobierno, así como del Observatorio Ciudadano, las organizaciones civiles en la materia, sectores académico y privado.

Estas escalas deberán contar con una imagen objetivo que refleje la manera en la que los habitantes desean realizar sus desplazamientos de sus personas y sus bienes bajo una perspectiva de derechos, por lo que las autoridades competentes permitirán una participación activa en el diseño del Programa.

Artículo 86. Se deberá asegurar congruencia con lo establecido en los distintos instrumentos de planeación territorial y medioambiental, así como con otros instrumentos estratégicos.

Establecerá subprogramas y líneas programáticas en las que se especifiquen las acciones y el plan de Implementación de las mismas, así como el presupuesto aproximado y el plan de inversiones para llevarlas a cabo, identificando las instancias responsables y los plazos de implementación, así como los mecanismos de coordinación institucional que se requieran.

Artículo 87. Las políticas estipuladas en el Programa deberán:

- I. Procurar la accesibilidad universal de las personas, garantizando la máxima interconexión entre vialidades, medios de transporte, rutas y destinos, priorizando la movilidad peatonal y no motorizada;
- II. Fomentar la distribución equitativa del Espacio Público de vialidades que permita la máxima armonía entre los diferentes tipos de usuarios;
- III. Promover los usos del suelo mixtos, la distribución jerárquica de equipamientos, favorecer una mayor flexibilidad en las alturas y densidades de las edificaciones y limitar la cantidad de cajones de estacionamiento en la vía pública y fuera de ella en las construcciones y estacionamientos públicos evitar la imposición de cajones de estacionamiento;
- IV. Promover la innovación tecnológica de punta, para almacenar, procesar y distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente, así como a la reducción de las externalidades negativas en la materia,
- V. Incrementar la oferta de opciones de servicios y modos de transporte integrados, a los diferentes grupos de usuarios, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad universal, que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular, aquellas innovaciones tecnológicas que permitan el uso compartido del automóvil, el uso de la motocicleta y desarrollar nuevas alternativas al transporte público;
- VI. Implementar políticas y acciones de movilidad residencial que faciliten la venta, renta, o intercambio de inmuebles, para una mejor interrelación entre el lugar de vivienda, el empleo y demás satisfactores urbanos, tendientes a disminuir la distancia y frecuencia de los traslados y hacerlos más eficientes;
- VII. Establecer políticas, planes y programas para la prevención de accidentes y el Mejoramiento de la infraestructura vial y de Movilidad;

- VIII. Promover el acceso de mujeres y niñas a espacios públicos y transporte de calidad, seguro y eficiente, incluyendo acciones para eliminar la violencia basada en género y el acoso sexual;
- IX. Aumentar el número de opciones de servicios y modos de transporte, por medio del fomento de mecanismos para el financiamiento de la operación del transporte público;
- X. Establecer políticas, planes y programas para la prevención de accidentes automovilísticos, que desincentiven el uso de los teléfonos celulares al conducir, o manejar bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente, y
- XI. Promover políticas que integren al transporte de carga y fomenten la movilidad institucional, entendida esta última, como aquella realizada por el sector público y privado o instituciones académicas orientadas a racionalizar el uso del automóvil entre quienes acuden a sus instalaciones, incluyendo sistemas de auto compartido, transporte público privado, fomento al uso de la bicicleta, redistribución de acuerdo a su residencia y todo tipo de innovación en el sector privado encaminada a dichos fines.

Artículo 88. El Programa metropolitano se expedirá cada 10 años y cada 4 el programa municipal, para garantizar su trascendencia de administración. Se podrá revisar y actualizar cada 2 años.

CAPÍTULO II MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD

Artículo 89. El Programa deberá considerar un apartado que establezca acciones en materia ambiental que contribuyan a:

- I. Propiciar una movilidad sostenible con base en la protección ambiental.
- II. Considerar las contribuciones locales que aporten a las determinadas a nivel nacional para el cumplimiento de los objetivos del Acuerdo de París, el acceso a recursos financieros, la transferencia de tecnología y el desarrollo de capacidades.
- III. Comprender criterios de eficiencia energética y mitigación de emisiones directas e indirectas, generadas por los desplazamientos y servicios requeridos por la población, evitando la dispersión de los asentamientos humanos y procurando aprovechar los espacios urbanos vacantes en las ciudades.
- IV. Mitigar el impacto de la movilidad en la preservación y la restauración del equilibrio ecológico, el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales y la protección al ambiente, incluyendo la calidad del aire y la protección de la atmósfera;
- V. Promover la prevención, mitigación y resiliencia ante los riesgos y los efectos del cambio climático, casos fortuitos o de fuerza mayor;
- VI. Emitir y verificar las normas y lineamientos que deberán cumplir los vehículos motorizados que cuenten con registro en el Estado en materia de protección al medio ambiente;

- VII. Promover y fomentar en coordinación con la dependencia movilidad el uso de tecnologías sustentables en las unidades que prestan el servicio de transporte público de pasajeros y carga;
- VIII. Promover y fomentar el uso de vehículos limpios, activos y/o eficientes, sistemas con tecnologías sustentables, así como el uso de otros modos de transporte amigables con el medio ambiente, utilizando los avances científicos y tecnológicos; y,
- IX. Promover y fomentar la formulación y ejecución de acciones de movilidad para la mitigación y adaptación al cambio climático, para la protección y preservación de la biodiversidad del territorio nacional; así como para la resiliencia.

CAPÍTULO III TRÁNSITO Y MOVILIDAD

Artículo 90. El Programa deberá considerar un apartado medidas de tránsito que consideren las siguientes:

- I. Acciones para la prevención de accidentes y el mejoramiento de la infraestructura vial y de movilidad, mediante el desincentivo del uso de los teléfonos celulares al conducir, o manejar bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente, entre otras causas prevenibles; y,
- II. La gestión de instrumentos en materia de movilidad, tales como: cargos por congestión o restricciones de circulación en zonas determinadas; infraestructura peatonal, ciclista o de pacificación de tránsito; sistemas integrados de transporte; zonas de bajas o nulas emisiones; cargos y prohibiciones por estacionamientos en vía pública; estímulos a vehículos motorizados con baja o nula contaminación; restricciones de circulación para vehículos de carga y autos; tasas diferenciadas del impuesto de la tenencia que consideren la dimensión o características de los vehículos motorizados, entre otros;

Artículo 91. Las autoridades municipales se coordinarán con las estatales competentes, para la armonización de los reglamentos de tránsito en los términos de la presente ley, considerando los distintos instrumentos para planear, jerarquizar y operar la red vial, a efecto de establecer las condiciones para la prestación del servicio de tránsito que debe prevalecer en sus vías, según su jurisdicción territorial.

CAPÍTULO IV. RED VIAL

Artículo 92. El diseño vial de espacios seguros implicará mejorar intersecciones, así como calles completas y pacificación del tránsito, priorizando a los usuarios más vulnerables de la vía. La seguridad vial se logrará a través de la intermodalidad y el uso cordial y responsable de la vía pública; la modernización de la infraestructura vial y de transporte, haciéndola más segura y accesible

Artículo 93. La Red vial deberá permitir la circulación segura y eficiente de sus diferentes usuarios y el acceso a las propiedades colindantes, creando las condiciones seguras para las diversas acciones que se desarrollan en ella.

Artículo 94. La alteración en dicha red deberá considerar los actuales y futuros usos del suelo, así como el establecimiento o inhibición de las actividades que conlleva.

Artículo 95. Se realizará la jerarquización y clasificación funcional la red vial propiciando la organización de su estructura, considerando:

- I. La función de la vía, es decir el tipo de tránsito que permite;
- II. La forma de la vía, considerando sus características físicas y las de la red vial en su conjunto;
- III. El uso de la vía, en relación a los usos de suelo colindantes; así como
- IV. En nivel de habitabilidad-movilidad, su nivel de servicio y operación vial.

Artículo 96. La jerarquización y clasificación funcional de la red vial deberá facilitar el acceso y la habitabilidad, unir los distintos sectores de la ciudad asegurando la movilidad eficiente conexión entre la ciudad; así como con la red de carreteras según sea el caso.

CAPÍTULO V. INFRAESTRUCTURA VIAL, SEÑALIZACIÓN Y DISPOSITIVOS PARA EL CONTROL DE TRÁNSITO

Artículo 97. El gobierno del estado y los ayuntamientos, en el ámbito de sus competencias, realizarán las modificaciones de la red en materia de infraestructura vial que signifiquen un beneficio al orden público e interés general relacionados con la movilidad, priorizando la jerarquía de la movilidad establecida en la presente ley.

Lo anterior, de conformidad con los reglamentos e instrumentos de planeación aplicables y coadyuvando en la el impulso y utilización de modos eficientes en la red vial, buscando la movilidad segura y conveniente tanto de personas como de mercancías, apoyándose de mecanismos de gestión de la demanda de los diferentes modos de transporte para su diseño e implementación.

Artículo 98. Con el fin de lograr una operación segura y eficiente en la infraestructura vial, así como una homologación de la señalización y los dispositivos para el control del tránsito en el territorio nacional, esta se registrará por lo previsto en el Manual de Señalización y Dispositivos para el Control de Tránsito en Calles y en Carreteras que publique la federación, a través de las dependencias correspondientes, en las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes; así como las previstas en las disposiciones reglamentarias en la materia.

Artículo 99. El gobierno del estado y los ayuntamientos, en el ámbito de sus competencias y su jurisdicción, destinarán los recursos necesarios para asegurar la

correcta colocación y el mantenimiento, orden, limpieza de todas y cada una de las señales y dispositivos necesarios para un adecuado control de tránsito y seguridad en las vías públicas, así como el retiro de señales, anuncios y publicidad con características oficiales o no autorizadas, fuera de norma y que afecten la imagen, funcionalidad o funcionamiento de las señales o dispositivos para el control de tránsito.

Artículo 100. En todo contrato de diseño, construcción, pavimentación o rehabilitación de una vía será obligatorio incluir la señalización vial correspondiente, priorizando la jerarquía de la movilidad establecida en la presente ley.

Artículo 101. Las autoridades correspondientes determinarán las acciones necesarias para mejorar la circulación de todos los usuarios de la red vial, promoviendo reglas de circulación y preferencia de paso que reduzcan el riesgo de colisiones y atropellamientos, así como la utilización de vehículos sostenibles y eficientes.

Artículo 102. Las autoridades correspondientes establecerán los lineamientos para regular el estacionamiento de vehículos en la vía pública y definir políticas de estacionamiento fuera de la vía pública de acuerdo con el uso de suelo autorizado y las disposiciones aplicables en materia de construcción y funcionamiento.

Se impulsará la red integral de estacionamientos para bicicletas y motocicletas en edificios, espacios públicos y áreas de transferencia para el transporte.

TRANSITORIOS

PRIMERO. La presente Ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guerrero.

SEGUNDO. La Secretaría de Desarrollo Urbano, Obras Públicas Y Ordenamiento Territorial deberá emitir el reglamento de esta ley en un plazo no mayor a 180 días naturales contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

TERCERO. El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial deberá integrarse y emitir los lineamientos para su organización y operación, en un plazo no mayor a 180 días naturales contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

CUARTO. El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial deberá emitir la Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial en un plazo no mayor a 365 días naturales contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

QUINTO. En un plazo no mayor a 365 días naturales contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, las entidades integrantes del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, deberán integrar los registros, indicadores y bases de datos en materia de movilidad y seguridad vial como parte del Sistema Estatal de Información Territorial y Urbano.

SEXO. Las erogaciones que se generen con motivo de la entrada en vigor de la presente Ley, se cubrirán con cargo al presupuesto autorizado para los ejecutores del gasto responsables para el presente ejercicio fiscal y subsecuentes, y en caso de que se realice alguna modificación a la estructura orgánica de las dependencias y entidades de la Administración Pública Estatal, éstas deberán realizarse mediante movimientos compensados conforme a las disposiciones jurídicas aplicables, por lo que no se incrementará su presupuesto regularizable ni se autorizarán ampliaciones al presupuesto de las mismas para el presente ejercicio fiscal ni subsecuentes como resultado de la entrada en vigor de la presente Ley.

SÉPTIMO. Remítase a los H. Ayuntamientos Municipales del Estado, para su conocimiento y efectos legales procedentes.

OCTAVO. Remítase al Titular del Poder Ejecutivo para su conocimiento y efectos legales correspondientes.

NOVENO. Remítase al Titular del Poder Ejecutivo para su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado para conocimiento general.

Dada en el Salón de Sesiones del Honorable Poder Legislativo, a los doce días del mes de junio del año dos mil veinticuatro.

DIPUTADA PRESIDENTA.
LETICIA MOSSO HERNÁNDEZ.
Rúbrica.

DIPUTADA SECRETARIA.
ANGÉLICA ESPINOZA GARCÍA.
Rúbrica.

DIPUTADA SECRETARIA.
PATRICIA DOROTEO CALDERÓN.
Rúbrica.

En cumplimiento a lo dispuesto en los artículos 90 numeral 1 y 91 fracción II de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Guerrero, promulgo y ordeno la publicación, para su debida observancia, de la **LEY NÚMERO 849 DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE GUERRERO**, en el Recinto de las Oficinas del Poder Ejecutivo del Estado, en la ciudad de Chilpancingo de los Bravo, Guerrero, a los ocho días del mes de agosto del año dos mil veinticuatro.

LA GOBERNADORA CONSTITUCIONAL DEL ESTADO DE GUERRERO.
MTRA. EVELYN CECIA SALGADO PINEDA.
Rúbrica.

LA SUBSECRETARIA DE GOBIERNO, ASUNTOS JURÍDICOS Y DERECHOS HUMANOS
ENCARGADA DE DESPACHO DE LA SECRETARÍA GENERAL DE GOBIERNO.
DRA. ANACLETA LÓPEZ VEGA.
Rúbrica.

Efeméride

13 de Agosto



1521 Cae México Tenochtitlán después del asedio español al mando de Hernán Cortés.



PERIÓDICO OFICIAL

DEL GOBIERNO DEL ESTADO

TARIFAS

Inserciones

| | |
|------------------------|---------|
| POR UNA PUBLICACIÓN | |
| PALABRA O CIFRA..... | \$ 3.26 |
| POR DOS PUBLICACIONES | |
| PALABRA O CIFRA..... | \$ 5.43 |
| POR TRES PUBLICACIONES | |
| PALABRA O CIFRA..... | \$ 7.60 |

Precio del Ejemplar

| | |
|----------------|----------|
| DEL DÍA | \$ 24.97 |
| ATRASADOS..... | \$ 38.00 |

Suscripción en el Interior del País

| | |
|-----------------|-------------|
| SEIS MESES..... | \$ 543.94 |
| UN AÑO..... | \$ 1,167.13 |

Dirección General del Periódico Oficial

Recinto de las Oficinas del Poder Ejecutivo del Estado
Edificio Montaña 2° Piso, Boulevard René Juárez Cisneros No. 62

Colonia Ciudad de los Servicios, C.P. 39074

Chilpancingo de los Bravo, Guerrero

<https://periodicooficial.guerrero.gob.mx/>



DIRECTORIO

Mtra. Evelyn Cecia Salgado Pineda
Gobernadora Constitucional del Estado de Guerrero

Dra. Anacleta López Vega
Encargada de Despacho de la Secretaría General de
Gobierno

Subsecretaría de Gobierno, Asuntos Jurídicos y Derechos
Humanos

Lic. Pedro Borja Albino
Director General del Periódico Oficial

