



H. CONGRESO DEL ESTADO DE GUANAJUATO

ACTA NÚMERO 99
SEXAGÉSIMA QUINTA LEGISLATURA CONSTITUCIONAL DEL CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE GUANAJUATO
SEGUNDO PERIODO ORDINARIO DE SESIONES
TERCER AÑO DE EJERCICIO CONSTITUCIONAL
SESIÓN CELEBRADA EL 11 DE ABRIL DE 2024

PRESIDENCIA DEL DIPUTADO JOSÉ ALFONSO BORJA PIMENTEL

En la ciudad de Guanajuato, capital del Estado del mismo nombre, en el salón de sesiones del recinto oficial se reunieron las diputadas y los diputados integrantes de la Sexagésima Quinta Legislatura del Congreso del Estado Libre y Soberano de Guanajuato a efecto de llevar a cabo la sesión ordinaria, en los términos de la convocatoria, la cual tuvo el siguiente desarrollo: - - - - -

La presidencia solicitó a la secretaría certificar el cuórum conforme al registro de asistencia del sistema electrónico. Se registró la asistencia de treinta y un diputadas y diputados. Las diputadas Dessire Angel Rocha, Yulma Rocha Aguilar, Noemí Márquez Márquez, Angélica Casillas Martínez y Hades Berenice Aguilar Castillo se incorporaron a la sesión durante el desahogo del punto uno del orden del día. - - - - -

Comprobado el cuórum legal, la presidencia declaró abierta la sesión a las diez horas con veinticuatro minutos del once de abril de dos mil veinticuatro. - - - - -

La secretaría por instrucción de la presidencia dio lectura al orden del día. Concluida la lectura se sometió a consideración, y al no registrarse intervenciones se recabó votación económica, en la modalidad electrónica, resultando aprobado por unanimidad, con treinta y cuatro votos. - - - - -

En votación económica, en la modalidad electrónica, se aprobó por unanimidad, con treinta y cinco votos, sin discusión, la propuesta de dispensa de lectura del acta de la sesión ordinaria celebrada el cuatro de abril del año en curso. En los mismos términos, con treinta y cinco votos se aprobó el acta de referencia. - - - - -

En votación económica, en la modalidad electrónica, se aprobó por unanimidad, sin discusión, con treinta y cuatro votos, la dispensa de lectura de las comunicaciones y correspondencia recibidas, en razón de encontrarse en la Gaceta Parlamentaria. La presidencia ordenó ejecutar los acuerdos dictados a las comunicaciones y correspondencia recibidas. - - - - -

La presidencia dio cuenta con el Informe Anual de Actividades presentado por el Procurador de los Derechos Humanos del Estado de Guanajuato e instruyó a la secretaría a dar lectura al oficio suscrito por el titular de la Procuraduría de los Derechos Humanos del Estado de Guanajuato, a través del cual remitió el informe. Concluida la lectura, la Asamblea por conducto de la presidencia, se dio por enterada y recibió el informe rendido por el Procurador de los Derechos Humanos del Estado de Guanajuato, en los términos del artículo dieciséis -fracción décima tercera- de la Ley para la Protección de los Derechos Humanos en el Estado de Guanajuato. La presidencia dejó el informe a disposición de las diputadas y los diputados integrantes de la Sexagésima Quinta Legislatura. - - - - -

El diputado Cuauhtémoc Becerra González, integrante del Grupo Parlamentario del Partido MORENA, a solicitud de la presidencia, dio lectura a la exposición de motivos de su iniciativa a efecto de adicionar la fracción décima octava, recorriéndose en su orden la subsecuente, al



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

artículo ocho de la Ley para la Protección y Preservación del Ambiente del Estado de Guanajuato (ELD 711/LXV-I). Concluida la lectura, la presidencia turnó la iniciativa a la Comisión de Medio Ambiente, con fundamento en el artículo ciento quince -fracción primera- de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato, para su estudio y dictamen. - - - - -

La presidencia dio la bienvenida a la ingeniera Ma. Dominga Ornelas León, presidenta del Colegio de Ingenieros Topógrafos de León A.C., al ingeniero Alfredo García Pérez, presidente del Consejo Coordinador de Colegios de Profesionistas A.C., al ingeniero José Aguilera Bueno, presidente del Colegio de Ingenieros Topógrafos del Estado de Guanajuato y representante del Consejo de Profesionistas del Estado de Guanajuato ante la Secretaría de Medio Ambiente y Ordenamiento Territorial y, a los ciudadanos Víctor Araujo Casillas y Claudia Zepeda Cedillo de *Educate-k Innovación en Educación Virtual*, invitados del diputado Aldo Iván Márquez Becerra. - -

El diputado Aldo Iván Márquez Becerra, a petición de la presidencia, dio lectura a la exposición de motivos de la iniciativa formulada por diputadas y diputados integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional por la que se reforman la fracción séptima del artículo uno y la fracción segunda del artículo sesenta y cinco; y se adicionan una fracción trigésima Bis al artículo dos, y las fracciones séptima, décima y décima primera al artículo treinta y ocho, ajustándose su orden, del Código Territorial para el Estado y los Municipios de Guanajuato (ELD 712/LXV-I). Agotada la lectura, la presidencia turnó la iniciativa a la Comisión de Desarrollo Urbano y Obra Pública, con fundamento en el artículo ciento ocho -fracción primera- de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato, para su estudio y dictamen. - - - - -

La presidencia dio la bienvenida al grupo de alumnas, alumnos y docentes de la Universidad de Guanajuato, división de Ciencias Sociales, campus León, invitados por la diputada Martha Guadalupe Hernández Camarena. - - - - -

La diputada Ruth Noemí Tiscareño Agoitia, a petición de la presidencia, dio lectura a la exposición de motivos de la iniciativa signada por diputada y diputado integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional a efecto de reformar y adicionar diversos artículos de la Ley de Educación para el Estado de Guanajuato (ELD 713/LXV-I). Una vez lo cual, la presidencia turnó la iniciativa a la Comisión de Educación, Ciencia y Tecnología y Cultura, con fundamento en el artículo ciento nueve -fracción primera- de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato, para su estudio y dictamen. - - - - -

La diputada Irma Leticia González Sánchez, integrante del Grupo Parlamentario del Partido MORENA, a petición de la presidencia, dio lectura a la exposición de motivos de su iniciativa a efecto de reformar el párrafo décimo quinto del artículo uno de la Constitución Política para el Estado de Guanajuato; así como el inciso k de la fracción quinta del artículo veintiséis de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo para el Estado de Guanajuato (ELD 714/LXV-I). Concluida la lectura,



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

la presidencia turnó la iniciativa a la Comisión de Gobernación y Puntos Constitucionales, con fundamento en el artículo ciento once -fracciones primera y segunda- de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato, para su estudio y dictamen. - - - - -

El diputado Ernesto Millán Soberanes, integrante del Grupo Parlamentario del Partido MORENA, a petición de la presidencia, dio lectura a su propuesta de punto de acuerdo por el que se exhorta a la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales y a la Secretaría del Medio Ambiente y Ordenamiento Territorial del Estado de Guanajuato para que informen a la brevedad a esta Soberanía si el fraccionamiento conocido comercialmente como *LA CUCURSOLA* ubicado en la Sierra de Santa Rosa cuenta con los permisos y autorizaciones necesarios para su desarrollo; así como a la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente y a la Procuraduría Ambiental y de Ordenamiento Territorial para que informen si han iniciado alguna investigación sobre dicho fraccionamiento y, en su caso, avances de la misma (ELD 392/LXV-PPA). Agotada la lectura, la presidencia turnó la propuesta de punto de acuerdo a la Comisión de Asuntos Municipales, con fundamento en el artículo ciento cuatro -fracción séptima- de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato, para su estudio y dictamen. - - - - -

La diputada Hades Berenice Aguilar Castillo, a petición de la presidencia, dio lectura a la propuesta de punto de acuerdo signada por diputadas integrantes del Grupo Parlamentario del Partido MORENA por el que se exhorta al Gobernador del Estado, Diego Sinhue Rodríguez Vallejo, para que detenga la campaña de criminalización mediática emprendida en contra de su movimiento, y actúe con responsabilidad en las investigaciones que se sigan por el asesinato de Bertha Gisela Gaytán Gutiérrez (ELD 393/LXV-PPA). Agotada la lectura, la presidencia turnó la propuesta de punto de acuerdo a la Comisión de Seguridad Pública y Comunicaciones, con fundamento en el artículo ciento diecinueve -fracción cuarta- de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato, para su estudio y dictamen. - - - - -

La diputada Martha Edith Moreno Valencia, integrante del Grupo Parlamentario del Partido MORENA, a petición de la presidencia, dio lectura a su propuesta de punto de acuerdo por el que se exhorta a la Contraloría Municipal de Celaya, para que, a efecto de cumplir con sus atribuciones realice la evaluación y control de la obra pública en el Municipio, para que se efectúen y cumplan en los tiempos programados y con el presupuesto establecido (ELD 394/LXV-PPA). Hecho lo anterior, la presidencia turnó la propuesta de punto de acuerdo a la Comisión de Asuntos Municipales, con fundamento en el artículo ciento cuatro -fracción séptima- de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato, para su estudio y dictamen. - - - - -

La Mesa Directiva procedió a cerciorarse de la presencia de las diputadas y los diputados asistentes a la sesión; y la presidencia solicitó a las diputadas y a los diputados abstenerse de abandonar el salón de sesiones durante las votaciones. - - - - -



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

El diputado Cuauhtémoc Becerra González, a solicitud de la presidencia, dio lectura a la propuesta de punto de acuerdo de obvia resolución formulada por diputadas y diputados integrantes del Grupo Parlamentario del Partido MORENA a fin de respaldar las medidas y las acciones legales emprendidas por el Estado Mexicano por la violación al Derecho Internacional con la inadmisibles invasión de la Embajada Mexicana en Ecuador y exhortar a la Cámara de Senadores, a la Cámara de Diputados y a los Congresos Locales de la República, a que manifiesten su respaldo a las acciones legales emprendidas por el Gobierno de México (ELD 395/LXV-PPA). Concluida la lectura, en los términos solicitados por las y los proponentes, se sometió a consideración de la Asamblea declarar el asunto de obvia resolución, registrándose la intervención de la diputada Rafaela Fuentes Rivas, quien habló a favor del punto de acuerdo. Una vez lo cual, se recabó votación económica, en la modalidad electrónica, resultando aprobada la obvia resolución por unanimidad, con treinta y un votos. Enseguida, se aprobó en lo general, por unanimidad, en votación nominal, en la modalidad electrónica el punto de acuerdo, al registrarse treinta y un votos, previo a lo cual, la presidencia refirió corresponder a este apartado lo expuesto con anterioridad por la diputada Rafaela Fuentes Rivas. Al someterse a discusión en lo particular no se registraron intervenciones, en consecuencia, la presidencia declaró tener por aprobados los puntos contenidos en el acuerdo e instruyó su remisión junto con sus consideraciones a la Cámara de Senadores, a la Cámara de Diputados y a los Congresos Locales de la República, para los efectos conducentes. -----

La secretaría, a solicitud de la presidencia, dio lectura a la propuesta formulada por las diputadas y los diputados integrantes de la Junta de Gobierno y Coordinación Política relativa a la modificación de la integración de las comisiones legislativas de Fomento Agropecuario y Seguridad Pública y Comunicaciones. Concluida la lectura, se puso a consideración de la Asamblea, sin registrarse participaciones. Se recabó votación por cédula en los términos del artículo setenta y seis de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato, a través del sistema electrónico, resultando aprobada por unanimidad, con treinta y un votos. En consecuencia, se declaró modificada la integración de las comisiones legislativas de Fomento Agropecuario y Seguridad Pública y Comunicaciones, conforme a la propuesta aprobada. -----

Con el objeto de agilizar el trámite parlamentario de los asuntos agendados en los puntos del catorce al treinta y cinco del orden del día, y en virtud de haberse proporcionado con anticipación, así como encontrarse en la Gaceta Parlamentaria, la presidencia propuso su dispensa de lectura. Asimismo, que los dictámenes formulados por la Comisión de Hacienda y Fiscalización agendados en los puntos del veinte al treinta y cinco del orden del día fueran sometidos a discusión y posterior votación en un solo acto. Puesta a consideración la propuesta, resultó aprobada por unanimidad, en votación económica al computarse treinta y un votos, en la modalidad electrónica.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Por lo que se procedió a desahogar el orden del día en los términos aprobados. - - - - -

Se sometió a discusión en lo general el dictamen signado por la Comisión de Medio Ambiente relativo a la iniciativa suscrita por diputadas y diputados integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional a efecto de reformar y adicionar diversas disposiciones de la Ley de Cambio Climático para el Estado de Guanajuato y sus Municipios (ELD 301/LXV-I). Se registraron las intervenciones de la diputada Martha Lourdes Ortega Roque, como autora del dictamen, en los términos del artículo ciento setenta y ocho -fracción primera- de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato, y del diputado Aldo Iván Márquez Becerra para hablar a favor. Se recabó votación nominal, en la modalidad electrónica, resultando aprobado el dictamen en lo general por unanimidad, al computarse treinta y tres votos. Enseguida, se sometió a discusión en lo particular, sin registrarse intervenciones, por lo que la presidencia declaró tener por aprobados los artículos contenidos en el dictamen; e instruyó remitir al titular del Poder Ejecutivo del Estado el decreto aprobado, para los efectos constitucionales de su competencia. - -

Se sometió a discusión en lo general el dictamen emitido por la Comisión de Seguridad Pública y Comunicaciones relativo a las iniciativas de reformas, adiciones y derogaciones a la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, al Código Territorial para el Estado y los Municipios de Guanajuato y a la Ley del Sistema de Seguridad Pública del Estado de Guanajuato (ELD 509/LXV-I, ELD 533/LXV-I, ELD 544/LXV-I, ELD 548/LXV-I y ELD 551/LXV-I), previo a lo cual, la presidencia refirió que, tomando en consideración el procedimiento atípico en el que se sustentó el dictamen puesto a consideración, por acuerdo de la Mesa Directiva se determinó que las intervenciones fueran por el tiempo necesario. Asimismo, señaló que, para efecto de dicho dictamen se llevaron a cabo consultas con base en determinaciones de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, quien ha indicado el deber de hacerse saber la manera en que fueron obtenidas las consultas por parte de los participantes -lo cual se buscaba atender-. Y estar presentes en esos momentos representantes de personas con discapacidad y de grupos indígenas, por lo que, el tiempo de intervención estaba abierto para compartir lo realizado. Acto seguido, se registraron las intervenciones para hablar a favor del dictamen, del diputado Bricio Balderas Álvarez -durante su intervención contó con el apoyo del diputado Martín López Camacho para continuar y concluir la lectura de su posicionamiento-, de la diputada Dessire Angel Rocha; del diputado Rolando Fortino Alcántar Rojas y de la diputada Katya Cristina Soto Escamilla. Agotadas las participaciones, la presidencia indicó contarse con la presencia de los ciudadanos Salvador Gallegos Ramírez y Christian Mendoza Vázquez, integrantes del comité técnico de acompañamiento para las consultas previas, con la representación de las personas con discapacidad y las organizaciones ante el Consejo Consultivo para la Atención de las Personas con Discapacidad del Estado de Guanajuato, así como de los pueblos y comunidades ante el Consejo



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Estatutal Indígena del Estado de Guanajuato, a quienes dio la bienvenida. Asimismo, informó que en reunión de la Mesa Directiva celebrada en esta fecha, se tuvo la participación de las personas referidas, quienes realizaron comentarios sobre el desarrollo del proceso de consulta y la atención a sus aportaciones contenidas en el dictamen que les fue notificado, y realizaron una propuesta que se referiría más adelante, e instruyó integrar a la presente acta lo manifestado en la discusión de este punto y el proceso de consulta previa de las personas con discapacidad y las organizaciones que las representan, así como de los pueblos y comunidades indígenas y afromexicanas referidas y que fueron integradas al dictamen puesto a consideración de la Asamblea. Posteriormente, se recabó votación nominal, en la modalidad electrónica, resultando aprobado el dictamen en lo general por unanimidad, al computarse treinta y dos votos. Los diputados Pablo Alonso Ripoll y Alejandro Arias Ávila razonaron su voto a favor. Enseguida, se sometió a discusión el dictamen en lo particular, previo a lo cual, la presidencia señaló que en la reunión de la Mesa Directiva celebrada en esta fecha, el ciudadano Christian Mendoza Vázquez, representante del Consejo Consultivo para la Atención de las Personas con Discapacidad del Estado de Guanajuato, presentó una propuesta de modificación al dictamen que incide en el artículo siete -fracción décima segunda-, razón por la que, la diputada Katya Cristina Soto Escamilla, como secretaria de la Mesa Directiva, haría la reserva a dicho artículo, presentando la propuesta de modificación. Posteriormente, la diputada Rafaela Fuentes Rivas solicitó el uso de la voz para razonar su voto a favor, indicando la presidencia no ser factible en virtud de la fase en la que se encontraba el desarrollo de la sesión. Acto seguido, la diputada Katya Cristina Soto Escamilla se reservó el artículo siete -fracción décima segunda-. Expuesta la reserva, se sometió a consideración, sin registrarse intervenciones. Se recabó votación nominal, en la modalidad electrónica, resultando aprobada la propuesta por unanimidad, al computarse treinta y dos votos. El diputado Bricio Balderas Álvarez se reservó el artículo treinta y seis undecies. Expuesta la reserva, se sometió a consideración, sin registrarse intervenciones. Se recabó votación nominal, en la modalidad electrónica, resultando aprobada la propuesta por unanimidad, al computarse treinta y dos votos; dicho diputado en su segunda intervención se reservó el artículo sesenta y cuatro -fracción quinta bis-. Una vez expuesta la reserva se sometió a consideración. No se registraron intervenciones. Se recabó votación nominal, en la modalidad electrónica, resultando aprobada la propuesta por unanimidad, al computarse treinta y dos votos; en su tercera intervención, el referido diputado se reservó el artículo Tercero Transitorio. Expuesta la reserva, se sometió a consideración, sin registrarse intervenciones. Se recabó votación nominal, en la modalidad electrónica, resultando aprobada la propuesta por unanimidad, al computarse treinta y un votos. La presidencia declaró tener por aprobados los artículos reservados en los términos propuestos, así como los artículos no reservados contenidos en el dictamen, e instruyó remitir al titular del Poder Ejecutivo del Estado el decreto aprobado



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

para los efectos constitucionales de su competencia. Asimismo, la presidencia instruyó al Secretario General a efecto de que, una vez realizada la publicación del decreto en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guanajuato se difundiera su contenido entre las personas con discapacidad y las organizaciones que las representan, así como de los pueblos y comunidades indígenas y afromexicanas consultadas, por los medios razonables considerados para su comprensión, a fin de garantizar la accesibilidad respecto del producto del procedimiento legislativo. -----

Se sometió a discusión el dictamen emitido por la Comisión de Gobernación y Puntos Constitucionales relativo a la solicitud de licencia para separarse del cargo de diputada local de Dessire Angel Rocha, de la Representación Parlamentaria del Partido Movimiento Ciudadano (ELD 12/LXV-L); no se registraron participaciones. Se recabó votación nominal, en la modalidad electrónica, resultando aprobado el dictamen por unanimidad, con treinta y un votos. La presidencia declaró tener por aprobada la licencia de la diputada Dessire Angel Rocha, para separarse del cargo de diputada local, la cual surtiría efectos a partir de ese momento y hasta el dos de junio del año en curso. Asimismo, instruyó comunicar el acuerdo aprobado a la referida diputada e hizo el llamamiento a la ciudadana Ma. Carmen Rivera Hernández, en su calidad de diputada suplente, a efecto de que rindiera la protesta de ley en la sesión correspondiente. - - - -

Se sometió a discusión el dictamen formulado por la Comisión de Gobernación y Puntos Constitucionales relativo a las solicitudes de licencia para separarse del cargo de diputado local de Víctor Manuel Zanella Huerta y Rolando Fortino Alcántar Rojas, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional (ELD 13/LXV-L y ELD 14/LXV-L); no se registraron participaciones. Se recabó votación nominal, en la modalidad electrónica, resultando aprobado el dictamen por unanimidad, al computarse veintinueve votos, y una abstención del diputado Víctor Manuel Zanella Huerta, justificando los motivos de esta. La presidencia declaró tener por aprobadas las licencias de los diputados Víctor Manuel Zanella Huerta y Rolando Fortino Alcántar Rojas, para separarse del cargo, las cuales surtirían efecto a partir del quince de abril del año en curso y por tiempo indefinido. Asimismo, instruyó comunicar el acuerdo aprobado a los diputados mencionados e hizo el llamamiento a los ciudadanos Alexis Flores González y Héctor Ortiz Torres, en su calidad de diputados suplentes, a efecto de que rindieran la protesta de ley en la sesión correspondiente. -----

Se sometió a discusión el dictamen presentado por la Comisión de Gobernación y Puntos Constitucionales relativo a la solicitud de licencia para separarse del cargo de diputada local de Irma Leticia González Sánchez, integrante del Grupo Parlamentario del Partido MORENA (ELD 15/LXV-L); no se registraron participaciones. Se recabó votación nominal, en la modalidad electrónica, resultando aprobado el dictamen por unanimidad, con treinta votos. La presidencia



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

declaró tener por aprobada la licencia de la diputada Irma Leticia González Sánchez, para separarse del cargo, la cual surtiría efectos a partir de ese momento y hasta el veintinueve de mayo del año en curso. Asimismo, instruyó comunicar el acuerdo aprobado a la referida diputada e hizo el llamamiento a la ciudadana Araceli Sánchez Soto, en su calidad de diputada suplente, a efecto de que rindiera la protesta de ley en la sesión correspondiente. - - - - -

Se sometió a discusión el dictamen suscrito por la Comisión de Gobernación y Puntos Constitucionales relativo a la iniciativa formulada por diputada y diputados integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional por la que se adiciona un párrafo al artículo uno de la Constitución Política para el Estado de Guanajuato (ELD 228/LXV-I). Se registró la intervención de la diputada Ruth Noemí Tiscareño Agoitia para hablar a favor. La presidencia indicó que, conforme al artículo ciento cuarenta y cinco de la Constitución Política para el Estado de Guanajuato, se requería de la aprobación de por lo menos el setenta por ciento de los miembros del Congreso para reformar la Constitución. Se recabó votación nominal, en la modalidad electrónica, resultando aprobado el dictamen por unanimidad, al registrarse treinta votos. El diputado Juan Carlos Oliveros Sánchez razonó el voto a favor, a quien durante su intervención la presidencia solicitó concluir su participación por haberse agotado el tiempo y la diputada Susana Bermúdez Cano solicitó a la presidencia una moción de orden para los mismos efectos. En consecuencia, y al haberse aprobado el decreto de reforma constitucional, con fundamento en lo dispuesto por el párrafo primero del artículo ciento cuarenta y cinco de la Constitución Política para el Estado de Guanajuato, la presidencia ordenó remitir la minuta aprobada junto con el dictamen correspondiente a los ayuntamientos del Estado como parte del Constituyente Permanente, en la inteligencia de que se requiere la aprobación de la mayoría de los ayuntamientos para reformar la Constitución. - - - - -

Se sometieron a discusión los dictámenes formulados por la Comisión de Hacienda y Fiscalización contenidos en los puntos del veinte al treinta y cinco del orden del día relativos a: 1. Informe de resultados de la revisión practicada por la Auditoría Superior del Estado de Guanajuato, a la cuenta pública municipal de Apaseo el Grande, Guanajuato, correspondiente al ejercicio fiscal del año dos mil veintidós (ELD 452/LXV-IRASEG); 2. Informe de resultados de la revisión practicada por la Auditoría Superior del Estado de Guanajuato, a la cuenta pública municipal de Celaya, Guanajuato, correspondiente al ejercicio fiscal del año dos mil veintidós (ELD 453/LXV-IRASEG); 3. Informe de resultados de la revisión practicada por la Auditoría Superior del Estado de Guanajuato, a la cuenta pública municipal de Comonfort, Guanajuato, correspondiente al ejercicio fiscal del año dos mil veintidós (ELD 454/LXV-IRASEG); 4. Informe de resultados de la revisión practicada por la Auditoría Superior del Estado de Guanajuato, a la cuenta pública municipal de Guanajuato, Guanajuato, correspondiente al ejercicio fiscal del año dos mil veintidós



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

(ELD 455/LXV-IRASEG); 5. Informe de resultados de la revisión practicada por la Auditoría Superior del Estado de Guanajuato, a la cuenta pública municipal de Jaral del Progreso, Guanajuato, correspondiente al ejercicio fiscal del año dos mil veintidós (ELD 456/LXV-IRASEG); 6. Informe de resultados de la revisión practicada por la Auditoría Superior del Estado de Guanajuato, a la cuenta pública municipal de León, Guanajuato, correspondiente al ejercicio fiscal del año dos mil veintidós (ELD 457/LXV-IRASEG); 7. Informe de resultados de la revisión practicada por la Auditoría Superior del Estado de Guanajuato, a la cuenta pública municipal de Pueblo Nuevo, Guanajuato, correspondiente al ejercicio fiscal del año dos mil veintidós (ELD 458/LXV-IRASEG); 8. Informe de resultados de la revisión practicada por la Auditoría Superior del Estado de Guanajuato, a la cuenta pública municipal de San Diego de la Unión, Guanajuato, correspondiente al ejercicio fiscal del año dos mil veintidós (ELD 459/LXV-IRASEG); 9. Informe de resultados de la auditoría practicada por la Auditoría Superior del Estado de Guanajuato, a la infraestructura pública municipal respecto de las operaciones realizadas por la administración pública municipal de Yuriria, Guanajuato, correspondientes al periodo comprendido del uno de enero al treinta y uno de diciembre del ejercicio fiscal del año dos mil veintidós (ELD 448/LXV-IRASEG); 10. Informe de resultados de la auditoría practicada por la Auditoría Superior del Estado de Guanajuato, a la infraestructura pública municipal respecto de las operaciones realizadas por la administración pública municipal de Abasolo, Guanajuato, correspondientes al periodo comprendido del uno de enero al treinta y uno de diciembre del ejercicio fiscal del año dos mil veintidós (ELD 468/LXV-IRASEG); 11. Informe de resultados de la auditoría practicada por la Auditoría Superior del Estado de Guanajuato, a la infraestructura pública municipal respecto de las operaciones realizadas por la administración pública municipal de Apaseo el Grande, Guanajuato, correspondientes al periodo comprendido del uno de enero al treinta y uno de diciembre del ejercicio fiscal del año dos mil veintidós (ELD 469/LXV-IRASEG); 12. Informe de resultados de la auditoría practicada por la Auditoría Superior del Estado de Guanajuato, a la infraestructura pública municipal respecto de las operaciones realizadas por la administración pública municipal de Coroneo, Guanajuato, correspondientes al periodo comprendido del uno de enero al treinta y uno de diciembre del ejercicio fiscal del año dos mil veintidós (ELD 470/LXV-IRASEG); 13. Informe de resultados de la auditoría practicada por la Auditoría Superior del Estado de Guanajuato, a la infraestructura pública municipal respecto de las operaciones realizadas por la administración pública municipal de Jaral del Progreso, Guanajuato, correspondientes al periodo comprendido del uno de enero al treinta y uno de diciembre del ejercicio fiscal del año dos mil veintidós (ELD 471/LXV-IRASEG); 14. Informe de resultados de la auditoría practicada por la Auditoría Superior del Estado de Guanajuato, a la infraestructura pública municipal respecto de las operaciones realizadas por la administración pública municipal de León, Guanajuato,



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

correspondientes al periodo comprendido del uno de enero al treinta y uno de diciembre del ejercicio fiscal del año dos mil veintidós (ELD 472/LXV-IRASEG); 15. Informe de resultados de la auditoría practicada por la Auditoría Superior del Estado de Guanajuato, a la infraestructura pública municipal respecto de las operaciones realizadas por la administración pública municipal de Moroleón, Guanajuato, correspondientes al periodo comprendido del uno de enero al treinta y uno de diciembre del ejercicio fiscal del año dos mil veintidós (ELD 473/LXV-IRASEG); y, 16. Informe de resultados de la auditoría practicada por la Auditoría Superior del Estado de Guanajuato, a la infraestructura pública municipal respecto de las operaciones realizadas por la administración pública municipal de Romita, Guanajuato, correspondientes al periodo comprendido del uno de enero al treinta y uno de diciembre del ejercicio fiscal del año dos mil veintidós (ELD 474/LXV-IRASEG). Al no registrarse intervenciones se recabó votación nominal, en la modalidad electrónica, resultando aprobados los dictámenes por mayoría, al computarse veintidós votos a favor y ocho votos en contra. La presidencia instruyó remitir los acuerdos aprobados relativos a las cuentas públicas contenidos en los puntos del veinte al veintisiete del orden del día al titular del Poder Ejecutivo del Estado para su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guanajuato; y, con fundamento en el artículo treinta y siete -fracción sexta- de la Ley de Fiscalización Superior del Estado de Guanajuato, ordenó remitir los acuerdos aprobados junto con sus dictámenes y los informes de resultados a la Auditoría Superior del Estado de Guanajuato, para efectos de su notificación. - - - - -

En el apartado de asuntos generales se registraron las intervenciones de la diputada Lilia Margarita Rionda Salas con el tema *Sierra de Guanajuato*, del diputado Miguel Ángel Salim Alle con el tema *resultados*, del diputado Martín López Camacho con el tema *Convención Legislativa* y del diputado David Martínez Mendizábal con el tema *jueves*. - - - - -

La secretaría informó que se habían agotado los asuntos listados en el orden del día y que la asistencia a la sesión había sido de treinta y seis diputadas y diputados. Se retiraron de la sesión con permiso de la presidencia las diputadas Irma Leticia González Sánchez y Martha Edith Moreno Valencia.- - - - -

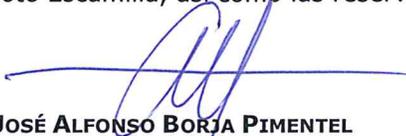
La presidencia señaló que, en virtud de que el cuórum de asistencia se había mantenido, no procedería a instruir a la secretaría a un nuevo pase de lista; levantó la sesión siendo las dieciséis horas con cuarenta minutos; e indicó que se citaría para la siguiente por conducto de la Secretaría General. - - - - -

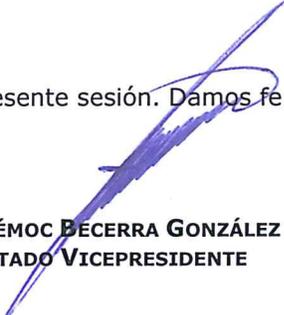
Todas y cada una de las intervenciones de las diputadas y de los diputados registradas durante la presente sesión se contienen íntegramente en versión mecanográfica y forman parte de la presente acta, así como las intervenciones del diputado Bricio Balderas Álvarez, de la diputada Dessire Angel Rocha, del diputado Rolando Fortino Alcántar Rojas y de la diputada Katya



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Cristina Soto Escamilla, así como las reservas planteadas en la presente sesión. Damos fe. - - - -


JOSÉ ALFONSO BORJA PIMENTEL
DIPUTADO PRESIDENTE


CUAUHTÉMOC DECERRA GONZÁLEZ
DIPUTADO VICEPRESIDENTE


KATYA CRISTINA SOTO ESCAMILLA
DIPUTADA SECRETARIA


MARTHA GUADALUPE HERNÁNDEZ CAMARENA
DIPUTADA SECRETARIA

Con su permiso Presidente...

Saludo con gusto a las Diputadas y Diputados que nos acompañan en esta Sesión.

De igual manera saludo al personal institucional y de los grupos parlamentarios.

Así mismo mando un respetuoso saludo a las personas que nos siguen a través de los diversos medios de comunicación.

He pedido el uso de la voz en esta tribuna primeramente a fin de hablar a favor del dictamen enlistado en el presente punto de la Orden del Día relativo a la discusión y en su caso aprobación del dictamen emitido por la Comisión de Seguridad Pública y Comunicaciones relativo a 5 iniciativas de reformas, adiciones y derogaciones a la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, al Código Territorial para el Estado y los Municipios de Guanajuato y a la Ley del Sistema de Seguridad Pública del Estado de Guanajuato comprendidas en los expedientes legislativos radicados bajo los números: **ELD 509/LXV-I, ELD 533/LXV-I, ELD 544/LXV-I, ELD 548/LXV-I y ELD 551/LXV-I.**

Como es de su conocimiento, en la Comisión de Seguridad Pública y Comunicaciones, los Diputados que integramos la Comisión, bajo la Presidencia del Diputado Martín López Camacho, hemos privilegiado el principio de economía legislativa, por lo cual el presente dictamen aborda el análisis y discusión de las iniciativas antes mencionadas.

Bajo ese principio dentro del proceso legislativo, se diseñó una misma metodología para llevar a cabo el estudio y análisis de las propuestas legislativas en materia de movilidad y seguridad vial, en la cual prevaleció la participación ciudadana, a través de la figura del Parlamento Abierto.

- En el diseño de la metodología surgió un elemento diferenciador respecto del proceso ordinario que se sigue para las iniciativas, pues del análisis de las propuestas surgió la necesidad constitucional y convencional de llevar a cabo el Ejercicio de Consulta Pública tanto a las personas con discapacidad como a los pueblos y comunidades indígenas y afromexicanas, al existir propuestas legislativas en materia de movilidad y seguridad vial susceptibles de afectarles de manera directa o indirecta.

Por lo cual, en sesión de Comisión, se aprobó la necesidad de llevar a cabo los procesos de consulta. Ello conforme a los siguientes objetivos y fundamentos:

Por lo que respecta a las personas con discapacidad.

1. Los requisitos esenciales del ejercicio de consulta, es que está fuera una **Consulta Previa, Pública, Abierta y Regular; Estrecha y con participación de las personas con discapacidad, con participación efectiva y accesible.**

Con el objetivo general de garantizar a través de este mecanismo el derecho de las personas con discapacidad a ser consultadas en los procesos legislativos susceptibles de afectarles de manera directa o indirecta, reconocido en los artículos 4.3 y 33.3 de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.

La necesidad de consultar a las personas con discapacidad sobre decisiones que les conciernen encuentra su motivación en la necesidad de superar el modelo rehabilitador de la discapacidad que concibe a las personas con discapacidad como sujetos pasivos de ayuda, para favorecer el modelo social que entiende a la discapacidad como causa del contexto que la genera.

Su realización se fundamentó en los artículos 4.3 y 33.3 la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad; y V de la Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad, así como la Observación General No. 7 emitida por el Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.

Por lo que atañe a los pueblos y comunidades indígenas y afroamericanas.

2. Los requisitos esenciales del ejercicio de consulta, que está fuera una Consulta Previa, libre, informada, culturalmente adecuada y de buena fe a pueblos y comunidades indígenas

Chichimeca, Ezar o Jonaz; Otomí o Ñähñu y Pame. Así como a los migrantes de los pueblos Nahua, Mazahua, Purépecha, Zapotecos, Wixárika, Mixtecos, Mixes y Mayas, y demás pueblos y comunidades indígenas que transiten o residan de forma temporal o permanente en la entidad. Y Adicionalmente a las comunidades afromexicanas del estado de Guanajuato, respecto de reformas y adiciones legislativas que impacten en sus derechos.

Consulta fundamentada en el Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo, sobre Pueblos y Comunidades Indígenas y Tribales; en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su artículo 2o., párrafos cuarto y quinto; apartado B, fracción IX y apartado C; Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Guanajuato, en su artículo 1, párrafos primero, séptimo, octavo y noveno; y en la Ley para la Protección de Pueblos y Comunidades Indígenas en el estado de Guanajuato, en sus artículos 3, 35 y 69.

Ello con el **objetivo general** de garantizar a través de este mecanismo el derecho de los pueblos y comunidades indígenas y afromexicanos a ser consultados en los procesos legislativos susceptibles de afectarles directamente. Respetando así el derecho humano reconocido a nivel internacional, nacional y estatal de tales grupos, logrando así un diálogo entre el Estado y los pueblos y comunidades indígenas y afromexicanas. Este derecho humano se relaciona mucho con su derecho a la autonomía, libre determinación, desarrollo e inclusión

social.

Los procesos de consulta se llevaron a cabo conforme a 5 fases:

- a) Fase Preconsultiva.
- b) Fase Informativa.
- c) Fase de deliberación interna.
- d) Fase de Diálogo.**
- e) Fase de Decisión.

Siendo en la fase de diálogo en la cual **las Diputadas y Diputados de este Poder Legislativo y las personas consultadas expusimos las conclusiones del ejercicio y formalizamos los acuerdos respecto de las propuestas legislativas sometidas a consulta.**

Por lo que respecta a las **PERSONAS CON DISCAPACIDAD** se **celebró dicha fase el día 06 de febrero de 2024 a las 11:00 horas en el Salón de Usos Múltiples del Congreso del Estado de Guanajuato.**

Y por lo que corresponde a los pueblos y comunidades indígenas, y personas afroamericanas se celebró la referida fase del Proceso de consulta el 10 de febrero de 2024 a las 11:00 horas en el Salón de Usos Múltiples del Congreso del Estado de Guanajuato.

Derivado de la Fase de Dialogo, y en específico de la celebración de la Asamblea General de Consulta que se realizó en dicha fase, se arribaron a diversos acuerdos, por lo que al respecto pido la autorización del Diputado Presidente y de las Diputadas y Diputados de la Mesa Directiva, a fin de dar lectura a los mismos, ello con la finalidad de continuar apegado el proceso legislativo a los criterios establecidos por la Suprema Corte de Justicia de la Nación, respecto del ejercicio de Consulta Pública, apegándonos con ello al marco constitucional y convencional.

Dicha lectura comprende el acuerdo formalizado y la atención legislativa que se dio al mismo dentro del presente dictamen, sujeto a discusión y aprobación.

ACUERDOS FORMALIZADOS.

Por lo que respecta a la consulta a las personas con discapacidad, niñas y niños con discapacidad y organizaciones que les representan, los acuerdos formalizados que se tomaron entre ellos y las diputadas y diputados participantes en la Asamblea General de Consulta fueron:

- 1. Prever en el articulado la obligatoriedad de que las autoridades competentes establezcan en la normativa específica las medidas o sanciones correspondientes en los supuestos de infracción a las normas, tanto para particulares**

como para servidores públicos.

Este acuerdo se atiende ya que al efecto se disponen las sanciones correspondientes conforme el título noveno y capítulo único de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, sin perjuicio del marco jurídico estatal que establece las responsabilidades administrativas de los servidores públicos, sus obligaciones, las sanciones aplicables por los actos u omisiones en que estos incurran, así como los procedimientos para su aplicación, denominada como Ley de Responsabilidades Administrativas para el Estado de Guanajuato.

- 2. Contemplar el establecimiento de plazos en los cuales las distintas autoridades darán cumplimiento a las obligaciones emanadas de la norma en caso de ser aprobada.**

Al efecto se cumple al establecer la sexta disposición transitoria que indica que, a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, el Ejecutivo del Estado adecuará y expedirá los reglamentos y demás disposiciones para su cumplimiento, en un plazo que no exceda de ciento ochenta días. En tanto se expiden, continuarán vigentes los actuales.

- 3. Prever que, en el esquema de capacitación y sensibilización a operadores y servidores públicos en temas de discapacidad y sensibilización, se contemple la participación de la dependencia o entidad con atribuciones en esta materia.**

Lo cual se atiende conforme las adiciones realizadas al artículo 5 que establece la base para la modernización y racionalización de la movilidad y el servicio público y especial de transporte en el Estado de Guanajuato y en sus municipios denominada Movilidad inclusiva con enfoque de derechos se dispone que las autoridades estatales y municipales, con la participación de los organizaciones de la sociedad civil especializadas, deberán incluir en los cursos de formación, capacitación y sensibilización de permisionarios, concesionarios y operadores, estrategias que promuevan la implementación de acciones afirmativas que concienticen y garanticen el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía al servicio público de transporte personas con discapacidad y movilidad limitada, así como personas indígenas y afroamericanas; esto en artículo 5, fracción VI, inciso b.

- 4. Movilidad del cuidado, incorporar en este concepto la perspectiva de asistencia personal a efecto de desvincular el cuidado de la noción tradicional de asistencialismo.**

Se da cumplimiento al ajustar el contenido de la fracción XII del artículo 7 que corresponde a la definición del concepto *Movilidad del cuidado*, señalada como, los viajes realizados en la consecución de actividades relacionadas con el trabajo no remunerado, de cuidados o *asistencia a las personas* que requieren de otra persona para su traslado, dependientes o con

necesidades específicas.

- 5. Valorar la incorporación en la Ley de la obligatoriedad para los ayuntamientos a contar con organismos que puedan dar seguimiento al cumplimiento de norma, en los cuales se contemple la participación de personas con discapacidad.**

Esto se cumple conforme a lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo 29 ter en el cual se señala que en la integración del observatorio ciudadano de movilidad y seguridad vial deberá estar garantizada la participación de la sociedad, pueblos y comunidades indígenas y afroamericanas como mecanismo de estudio, investigación y propuestas, de evaluación de las políticas públicas, programas y acciones, de capacitación a la comunidad, así como de la 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; disponiendo además conforme el segundo párrafo del artículo 29 que los ayuntamientos podrán crear y regular el funcionamiento de observatorios a fin de garantizar la participación efectiva de la población en las políticas de movilidad y seguridad vial local.

Además se considera que, como parte del principios rector de la movilidad y seguridad vial denominado *Participación* se establecer

la obligación que como parte de los mecanismos para que la sociedad se involucre activamente en cada etapa del ciclo de la política pública, específicamente en los supuestos de impacto diferenciado a los pueblos y comunidades indígenas o afroamericanos, y a las personas con discapacidad deberán considerarse mecanismos de consulta previa que garanticen su participación efectiva; esto conforme lo indicado en la propuesta de modificación al artículo 4 en su fracción XII.

6. Valorar la incorporación en la Ley de la obligatoriedad de contar con ventanilla de quejas y denuncias del incumplimiento de la norma.

Ello se atiende conforme a lo señalado en el artículo 272, correspondiente al Capítulo Único Quejas y Denuncias, Medios de Defensa y Responsabilidades del Título Décimo Disposiciones Complementarias se establece que las autoridades en materia de transporte establecerán y facilitarán los medios, mecanismos y procedimientos para la presentación de quejas, denuncias, reclamaciones o sugerencias cuando los concesionarios, permisionarios, prestadores de los servicios conexos y prestadores del servicio de transporte privado incumplan con las disposiciones que señala la presente Ley y los reglamentos que deriven de ella, sin perjuicio de la responsabilidad en que se incurra; debiendo observar 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.

7. Movilidad reducida, incorporar en este concepto la reducción de la movilidad por motivo de la edad, es decir, los adultos mayores.

Acorde a lo dispuesto por la Ley General en la materia se ajusta el contenido de la fracción XII bis del artículo 7 que corresponde a la definición del concepto *Movilidad limitada*, entendida como, toda persona cuya movilidad se haya limitada 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.

8. Incorporar en el glosario el concepto de diseño universal en el que se contemple la inclusión de todas las personas independientemente de su condición.

Acorde a lo dispuesto por la Ley General en la materia se ajusta el contenido de la fracción VII bis del artículo 7 que corresponde a la definición del concepto *Diseño universal*, entendida como, 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.

- 9. Contemplar entre las herramientas de accesibilidad, guías podo táctiles, la señalética para personas con discapacidad, así como las tecnológicas como pantallas en paradas de autobús, semáforos con sonido y videos con lenguas de señas mexicana.**

Para mejorar las condiciones de seguridad vial para todas las personas usuarias, y en específico para las personas con discapacidad y movilidad limitada, conforme la de adición del artículo 65 quáter, fracciones I, V y VIII, -en atención a las iniciativas en análisis-, se propone que además de los principios establecidos en la presente Ley, las autoridades encargadas del diseño y operación de la infraestructura vial, urbana y carretera aplicarán criterios para garantizar una movilidad segura, eficiente y de calidad, entre los que se encuentran el Diseño Universal el cual indica que las construcciones de infraestructura vial deberán considerar espacios de calidad, accesibles y seguros que permitan la inclusión de todas las personas sin discriminación alguna con condiciones mínimas de infraestructura como pasos peatonales que garanticen zonas de intersección seguras entre la circulación rodada y el tránsito peatonal y señales de control de tráfico peatonal, motorizado y no motorizado que regule el paso seguro de personas peatonas.

En este orden deberán también aplicarse el criterio de Intersecciones Seguras para todas las personas usuarias de las vialidades, especialmente a las y los peatones y personas con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad; así como el de Legibilidad y Autoexplicabilidad que implica la integración coherente y entendible de elementos como señales, marcas, dispositivos, geometría, superficies, iluminación y gestión de la velocidad, para evitar siniestros de tránsito y generar accesibilidad para las personas con discapacidad.

10. Incorporar en el glosario el concepto de perros de asistencia.

Se atiende con la adición de la fracción XVI bis al artículo 7 conforme el concepto *Perro guía o animal de servicio* definido como animales que han sido certificados para el acompañamiento, conducción y auxilio de personas con discapacidad.

11. Valorar el destino de la recaudación de multas.

El destino de recursos para la movilidad se atiende en lo dispuesto por el artículo 14 que ordena que el Ejecutivo del Estado y los ayuntamientos en sus procesos de planeación destinarán recursos económicos prioritarios en términos reales de sus respectivos presupuestos de egresos para la movilidad y la seguridad vial, conforme a sus pronósticos de *ingresos fiscales* y extraordinarios.

- 12. Revisar el uso de verbos empleados en todas las propuestas consultadas para que en la medida de lo posible se utilicen verbos imperativos y no potestativos, esto siguiendo los parámetros establecidos por la ley general de la materia.**

La armonización, y por consecuencia el empleo de verbos se realiza acorde a lo dispuesto por la Ley General.

- 13. Incorporar la obligatoriedad para que, en trámites y servicios gubernamentales, así como en la prestación de servicios de transporte público se prevean descuentos o tarifas diferenciadas para personas con discapacidad.**

Acorde al objeto de Ley, conforme las adiciones realizadas al artículo 5 que establece la base para la modernización y racionalización de la movilidad y el servicio público y especial de transporte en el Estado de Guanajuato y en sus municipios denominada Movilidad inclusiva con enfoque de derechos se dispone que las autoridades estatales y municipales promoverán servicios de transporte público de personas que consideren las condiciones y requerimientos diferenciados con especial atención a las personas con discapacidad y movilidad limitada, así como personas indígenas y afroamericanas; esto en artículo 5, fracción VI, inciso a. Adicional a ello y conforme lo señalado en el artículo 8 bis, las políticas y el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad

Vial que integran los principios y jerarquía de la movilidad deben observar como parte de sus acciones lo correspondiente a Establecer acciones 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; ello es aplicable dado que acorde al principio rector de accesibilidad, dispuesto en el artículo 4 fracción I, corresponde garantizar el acceso pleno 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 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.

Ello además sin obstáculo de lo referido en el artículo 232 de ley vigente, el cual indica que en el servicio público de transporte en las modalidades de urbano, suburbano e intermunicipal, se establecerán tarifas preferenciales, con descuento a estudiantes, personas con discapacidad o movilidad reducida, personas adultas mayores y menores de seis años. Los menores de tres años y los integrantes de los cuerpos de seguridad pública e

inspectores de movilidad en el ejercicio de sus funciones quedarán exentos de pago. Los porcentajes de descuento y los requisitos para acreditar la condición de usuario se establecerán en el reglamento respectivo.

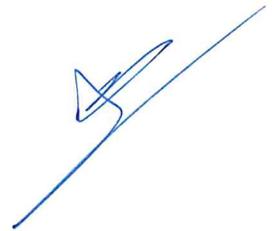
14. Vinculación con la Dirección de Transporte a efecto garantizar la disponibilidad de placas especiales para personas con discapacidad.

Al efecto se incorpora a un banco de datos para personas diputadas, que más adelante precisaré, el cual es un apartado en el cual se concentran las propuestas que no se encuentran propiamente relacionadas con el presente proceso legislativo, sin embargo, al haberse obtenido como resultado del proceso de consulta, se pondrán a disposición y conocimiento de las personas diputadas para futuras iniciativas o propuestas de puntos de acuerdo.

15. Vinculación con la Secretaría de Salud Pública, a efecto de hacer llegar el comentario relativo a que los establecimientos de prestación de servicios de salud deben ser accesibles.

Al efecto se incorpora a un banco de datos para personas diputadas, que más adelante precisaré, el cual es un apartado en el cual se concentran las propuestas que no se encuentran propiamente relacionadas con el presente proceso legislativo, sin

embargo, al haberse obtenido como resultado del proceso de consulta, se pondrán a disposición y conocimiento de las personas diputadas para futuras iniciativas o propuestas de puntos de acuerdo.



ACUERDOS ADOPTADOS BAJO EL PRINCIPIO DE MAYOR CONSENSO POSIBLE.

Ahora pasaré a dar lectura de los acuerdos adoptados bajo el principio de “mayor consenso posible”.

Tomando en consideración los acuerdos formalizados y dada la extensión de las propuestas sujetas a consulta, y el número de participaciones recabadas, la Comisión Legislativa de Seguridad Pública y Comunicaciones, en sesión de fecha 5 de marzo de 2024, adoptó una metodología de sistematización de propuestas por el principio de “mayor consenso posible”, misma que ya ha sido analizada por la SJCN, en la Acción de inconstitucionalidad 113/2022, conforme

lo siguiente:

- Sistematización de resultados de la etapa “consultiva” (de diálogo), bajo esquemas de trabajo plurales y con evidencia que se registró en diversos formatos.
- Análisis de las actas de asamblea deliberativas para hacer una primera clasificación de propuestas y observaciones en dos rubros: las que se encontraban relacionadas con las medidas legislativas a consultar y las que no.
- Análisis cualitativo para identificar el tipo de propuestas, las constantes y las variantes.
- Determinación de las propuestas en las que coincidieron la mayoría de las personas con discapacidad. Es decir, identificación de las actas de asambleas que contenían las observaciones y las demandas del común de la mayoría.
- Estudio específico de las actas de asamblea anteriores, a fin de realizar adiciones a la iniciativa cuyo análisis les compete.
- Realizar el Dictamen respectivo en el que precisen resultados, y en particular proporcionando una explicación clara, en un formato comprensible, de las conclusiones, las consideraciones y los razonamientos de las decisiones, así como el modo en que se tuvieron en cuenta sus opiniones, si fueron atendidas o no, y por qué.

Precisión y constancia de las propuestas incorporadas como parte del proyecto de decreto, exponiendo y justificando sobre la idoneidad de las opiniones de los participantes.

Respecto el proceso de consulta para personas con discapacidad y organizaciones que las representan de conformidad a los acuerdos formalizados y la atención a las propuestas específicas al texto normativo consultado, la atención y en su caso justificación sobre la idoneidad de las propuestas para su aplicación al texto normativo, es conforme lo siguiente:

1. Respecto del artículo 4 bis, fracción II del expediente legislativo 509/LXV-I, las opiniones o sugerencias fueron las siguientes:

1) Señala la mesa que es conveniente se incluya en la fracción II la palabra "garantizar".

Se tiende al quedar la citada fracción de la siguiente manera:

Fracción 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 garantizar la reducción de** los factores de riesgo que

atenten contra la integridad y dignidad de los grupos en situación de vulnerabilidad;

- 2) Analizar el concepto de "renovar y cambiar" o "adaptar" lo ya hecho.

Se tiende al quedar la citada fracción de la siguiente manera:

Fracción II: Los sistemas de movilidad y de transporte, la infraestructura vial, **y sus modificaciones** 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;

2. **Respecto del artículo 4 bis, fracción IX del expediente legislativo 509/LXV-I, las opiniones o sugerencias fueron las siguientes:**

- 1) Quitar del artículo lo de "sin que se imponga una carga desproporcionada".

Se tiende al suprimir la porción normativa **"...sin que se imponga una carga desproporcionada o indebida..."**, para quedar la citada fracción de la siguiente manera:

Fracción IX: El diseño vial y servicio de transporte debe ser modificado o adaptado, incorporando acciones afirmativas, a fin de que se garantice la seguridad integral y accesibilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad, que deberá estar sustentada en las necesidades identificadas de cada centro de población.

2) Infraestructura.

3) Aplicar el diseño de las rampas en las banquetas y que sean de la medida estandarizada.

4) En la rehabilitación de las calles se tome en cuenta a las personas y sus rampas de acceso.

5) Contemplar los cruces peatonales, para las necesidades de las personas con discapacidad, es decir, poner algún botón que permita parar el tráfico para asegurar el cruce de manera segura.

6) Que la línea podotácil este 40 cm despegada de la pared para el libre acceso. Para acceder a edificios, empresas, casas, también se de el acceso con calles adecuadas para las personas con discapacidad. Considerar que las obras cuenten con los requisitos mínimos para su adecuado funcionamiento.

7) Accesibilidad basada en un diseño universal. Efectiva planeación para que puedan transitar por avenidas y calles. Capacitación y conscientización.

- 8) Se dificulta subirse a los camiones dada la cantidad de gente que los utiliza cuando acuden en su caso a las escuelas encuentran baches se enfrentan a la discriminación y falta de sensibilidad por parte de la sociedad.
- 9) Obligar a los concesionarios a tener los vehículos adaptados desde fábrica para las necesidades, cambio de uso de suelo en las cocheras cuando se conviertan a comerciales y las canales de agua se modifiquen para no mojen a los usuarios.

Se atiende al quedar la fracción de la siguiente manera:

Fracción IX: El diseño vial, **la infraestructura y el** 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, que deberá estar sustentada en las necesidades identificadas de cada centro de población.

3. Respecto del artículo 5, fracción IV, inciso a) del expediente legislativo 509/LXV-I, las opiniones o sugerencias fueron las siguientes:

- 1) Propuesta, no contempla a adultos mayores, mujeres embarazadas, propuesta, todas las banquetas se conte con todo lo necesarias, constructoras cuenten con las medidas necesarias.

Se atiende de la siguiente manera:

Se añade al artículo 7, al glosario, el concepto de grupos en situación de vulnerabilidad para quedar de la siguiente manera:

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 LGBTTTIQ, así como mujeres, niñas, niños y adolescentes, y demás personas que por su condición particular enfrenten algún tipo de exclusión;

2) Que sean lesiones en general.

Se atiende al suprimir la porción normativa “...graves**...”, para quedar de la siguiente manera:**

Fracción IV. Infraestructura y factibilidad:

Inciso a: La infraestructura para todas las formas de movilidad deberá ser diseñada para tolerar el error humano, para que no se produzcan lesiones o muerte, así como reducir los factores

de riesgo e interseccionalidad que atenten contra la integridad y dignidad de los grupos en situación de vulnerabilidad,

4. Respecto del artículo 5, fracción V, inciso a) y b) del expediente legislativo 509/LXV-I, las opiniones o sugerencias fueron las siguientes:

Respecto del Inciso a)

- 1) Que los choferes puedan apoyar en la ejecución de este artículo.

La misma se encuentra atendida en el contenido de la fracción V, inciso a), que establece: *“Las autoridades estatales y municipales deberán incluir en los cursos de formación, capacitación y actualización de permisionarios, concesionarios y operadores”*.

- 2) Propuesta de redacción, personas cuidadoras y personas con discapacidad.
- 3) En lugar de "movilidad y cuidado" debe de ser "discapacidad" en todo el documento.

Las propuestas antes referidas se atienden en el sentido de que el artículo únicamente hace referencia a la movilidad de cuidado como concepto, mismo que fue definido en el glosario de Ley, en donde ya se impactaron las propuestas de

redacción.

Respecto del inciso b):

- 1) Si se habla de inclusión con esta norma se excluye. Para algunas es correcta la redacción. Atender el tipo de discapacidad y a la necesidad de cada persona.
- 2) Se debe de considerar a las personas mayores con problemas de movilidad.

Los comentarios o sugerencias ya se encuentran atendidos pues en el contenido del inciso se establece que la promoción de servicios de transporte público debe considerar "las condiciones y aspiraciones diferenciadas" de las personas.

5. Respecto del artículo 7, fracción VII bis, IX bis, XIII bis, XIV y XXI bis del expediente legislativo 509/LXV-I, las opiniones o sugerencias fueron las siguientes:

De la fracción VII bis.

- 1) Diseño universal, es un todo para todos.
- 2) Agregar "de infraestructura y de seguridad necesarias".
Quitar "de cada centro de población."
- 3) Agregar " y personas con discapacidad "

Se atiende al modificar el concepto de diseño universal, para adecuarlo al contenido en la Ley General, a fin de quedar de la siguiente manera:

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;

De la fracción IX bis.

- 1) Cambiar definición por una más completa.

Se atiende al realizar modificación a la definición del concepto de Lengua de Señas Mexicana, ajustandola a la Ley General, para quedar en los siguientes terminos:

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;

Fracción XIII bis.

- 1) Tomar en cuenta el concepto de asistencia social, es decir, en lugar de cuidar, asistir a las personas con discapacidad, apoyar, ayudar audio o visualmente e inclusive guiar.

Al respecto se atiende al incluir la porción normativa “... asistencia...” al concepto de movilidad del cuidado para quedar en los siguientes términos:

Fracción XIII bis. Movilidad del cuidado: viajes realizados en la consecución de actividades relacionadas con el trabajo no remunerado, de cuidados o **asistencia** a las personas que requieren de otra persona para su traslado, dependientes o con necesidades específicas;

- 2) Gabriel Castillo (Gabo) no estoy de acuerdo en la redacción como tal porque el tener la figura de un cuidador o asistente personal restringe mi capacidad de decisión como persona y nos deja en estado de indefensión para poder hacer cualquier acto jurídico a nombre propio.

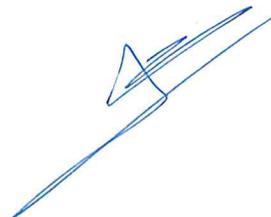
Al respecto se precisa que el cuidado y asistencia personal en la movilidad no tiene como finalidad restringir la capacidad de decisión o sustituir la voluntad jurídica de las personas que los reciben, pues su único propósito es el auxilio en viajes realizados para la consecución de sus actividades.

- 3) Hacer un ajuste de redacción de la fracción XIII bis. No solo movilidad del cuidado y discapacidad. Explicar movilidad de cuidado para cada persona y necesidad de cada persona.

Se encuentra atendida en el contenido de la fracción, en el señalamiento de personas “con necesidades específicas”.

Fracción XIV. Relativa al concepto de peatón.

- 1) Gustavo Cervantes que estoy de acuerdo con el artículo que me gustaría agregar como vehículo no motorizado se contemplen las herramientas de asistencia como sillas de ruedas, andaderas, carreolas entre otros.
- 2) Con la definición se logra una mayor inclusión.



Se atiende en el contenido del artículo 7, XXI bis, en donde se define vehículo no motorizado, incluyendo los que son utilizados por personas con discapacidad.

Y en lo que respecta al concepto de Vehículo no motorizado, este se define de la siguiente manera: 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;

3) Gabriel Castillo (Gabo) Estoy de acuerdo en parte porque deben de tomarse en cuenta los lineamientos mínimos de accesibilidad y se debe de tomar en cuenta el manual del lenguaje universal para accesibilidad que tiene en su poder el INGUDIS y el manual de estilo de informe de gobierno que tiene en su poder la coordinación de comunicación social de Gobierno del Estado.

Esta fracción se ajusta al contenido de la Ley General por ser ese un instrumento de mayor jerarquía. Los manuales y lineamientos referidos en el comentario, en todo caso deberán ajustarse al contenido de esta norma y la General, dado que dichos instrumentos tienen un rango inferior en el sistema jurídico.

Fracción XXI bis. Concepto de Vehículo no motorizado.

1) Gustavo Cervantes solo puntualizar que como mencioné anteriormente si se agregue el tema de silla de ruedas, andaderas y carreolas.

En la definición se incluyen a los que son utilizados por personas con discapacidad, para quedar como sigue el concepto:

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;**

- 2) Se manifestó que debe quedar establecido quién puede circular y quién no por las banquetas, para evitar peligros.
- 3) Regular a las personas que manipulen sillas de ruedas, etc. para cuidar a los peatones.

Ambos comentarios se atendieron en el artículo 44, el cual señala lo siguiente:

Artículo 44. Las banquetas de las vías públicas sólo podrán ser utilizadas para el tránsito de los peatones.

Las personas con discapacidad o movilidad reducida que utilicen sillas de ruedas o aparatos similares, por sí o con el auxilio de otra persona, tendrán preferencia para transitar por las banquetas.

- 4) 25 km es muy alto considerando que se hay lugares en los que se debe circular a 10 km y considerando a velocidad a la que puede ir una silla de ruedas. Se debe reducir el km máximo.

El kilometraje que se estableció como tope maximo de velocidad fue obtenido de la Ley General.

6. Respecto del artículo 8, fracción I, relativo el artículo al Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial del expediente legislativo 509/LXV-I, las opiniones o sugerencias fueron las siguientes:

- 1) Gabriel Castillo (Gabo) estoy de acuerdo en parte porque considero que los documentos de estudio a los que se refiere este artículo se tienen que simplificar para que las personas con discapacidad lo entiendan de acuerdo a su lenguaje y léxico y dicho estudio no debe ser tan técnico.

La propuesta fue atendida de la siguiente manera:

Artículo 8. El Programa Estatal...

El Programa se...

El Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial será emitido por el Gobernador del Estado dentro de los seis meses siguientes a la expedición del Programa de Gobierno, y podrá actualizarse de conformidad con lo establecido en la Ley de Planeación para el Estado de Guanajuato, o cuando ocurran cambios en la estrategia nacional de movilidad y seguridad vial.

El Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial deberá contener una versión en lenguaje sencillo con accesibilidad que posibilite a cualquier persona identificar, entender, poseer y usar la información en él contenida.

7. Respecto del artículo 9 del expediente legislativo 509/LXV-I, las opiniones o sugerencias fueron las siguientes:

- 1) Tomar en cuenta quien se transporta en caballo, burro, en alguna discapacidad.

La propuesta se encuentra atendida en el contenido de la fracción I, del citado artículo 9 al referir a “personas con discapacidad y movilidad limitada”.

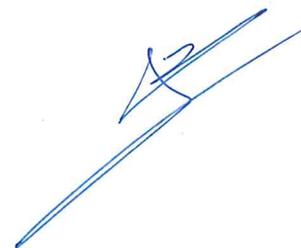
8. Respecto del artículo 10, fracción VI relativo a la conformación del Programa de Movilidad y Seguridad Vial del expediente legislativo 509/LXV-I, las opiniones o sugerencias fueron las siguientes:

- 1) Hacer una mayor difusión a las propuestas, para personas con discapacidad.

La propuesta fue atendida en el artículo 8, último párrafo de la siguiente forma:

Artículo 8. El Programa Estatal...

El Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial deberá contener una versión en lenguaje sencillo con accesibilidad que posibilite a cualquier persona identificar, entender, poseer y usar la información en él contenida.



9. Respecto del artículo 13, relativo a la publicación de los programas de movilidad y seguridad vial del expediente legislativo 509/LXV-I, las opiniones o sugerencias fueron las siguientes:

- 1) Más difusión a los programas.
- 2) Medios de difusión para personas con discapacidad y otros grupos vulnerables.

- 3) Agregar "en formatos accesibles." para todo la comunidad discapacidad. INGUDIS apoyará a través de los promotores.

Se atiende al impactarse en el artículo la porción normativa que a continuación se señala:

Artículo 13. Los programas....

La autoridad responsable de la elaboración de los programas deberá dar a conocer su actualización a la ciudadanía mediante formatos accesibles utilizando los medios más efectivos y accesibles para informar a la sociedad.

10. **Respecto del artículo 14 bis, fracción VIII del expediente legislativo 509/LXV-I, las opiniones o sugerencias fueron las siguientes:**

- 1) Es una buena propuesta que destine el recurso pero que también se les pida que comprueben que realmente se implementó en temas relacionados a personas con discapacidad y su inclusión.

Se atiende de la siguiente manera:

El destinar los recursos a temas relacionados a personas con discapacidad y su inclusión, se atendió en las fracciones siguientes:

I. Implementar mejoras a la infraestructura para la **movilidad** peatonal y **no motorizada**, así como efectuar acciones para la integración y fortalecimiento del servicio de transporte público, 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.

11. Respecto del artículo 14 quinquies del expediente legislativo 551/LXV-I, las opiniones o sugerencias fueron las siguientes:

1) Que se vigile y fiscalice que el presupuesto se destine correctamente.

Lo pretendido ya se encuentra dentro de las atribuciones del Observatorio ciudadano de movilidad y seguridad vial, cuando contempla “evaluación de políticas, programas y acciones”.

12. Respecto del artículo 16, fracción VII bis del expediente legislativo 509/LXV-I, las opiniones o sugerencias fueron las siguientes:

1) Coordinación entre Estados para libre movilidad.

- 2) Seguimiento para que se apliquen buenas prácticas de otros estados.

La coordinación para la libre movilidad ya se encuentra en el contenido de la fracción, cuando señala: “Celebrar convenios de coordinación con la Federación, otras entidades federativas y municipios para... así como aquellas que prioricen la movilidad”.

13. Respecto del artículo 29 del expediente legislativo 509/LXV-I, las opiniones o sugerencias fueron las siguientes:

- 1) Se externó que deben incluirse en este grupo a personas con discapacidad que opinen cómo resolver estas necesidades, pues son quienes realmente saben las dificultades que este grupo pasa.
- 2) El observatorio deberá de contar en su mayoría con representantes de ciudadanos con discapacidad.

La participación de personas con discapacidad en la integración del Observatorio, ya se encuentra contemplada en el 29 ter, de la siguiente manera:

Artículo 29 ter. La Secretaría...

En la integración del observatorio deberá estar garantizada la participación de la sociedad, pueblos y comunidades indígenas y

afromexicanas, personas con discapacidad y las organizaciones que les representan, instituciones académicas y de investigación, colegios de profesionistas organismos empresariales, y organizaciones de la sociedad civil, con incidencia directa en la materia de esta Ley y con la naturaleza y objeto del organismo de participación social referido

El contenido del artículo busca que, con independencia de la integración, se garantice la participación de las personas con discapacidad, y otros grupos sociales, sin limitar el número de personas participantes.

- 3) Contemplar que haya una remuneración económica para las personas que aporten y participen a estos estudios, investigaciones, etc.

La propuesta referida se encuentra atendida en el artículo 29 bis, fracción II.

Artículo 29 bis. Para apoyar el funcionamiento del observatorio, la Secretaría deberá realizar las siguientes acciones:

Fracción II. Promover, desarrollar y difundir investigaciones, estudios, diagnósticos y propuestas en la materia.

Lo anterior pues corresponde a la secretaria, con cargo a su presupuesto, el realizar acciones como la referida.

- 4) Que el OCMSV (Observatorio Ciudadano de Movilidad y Seguridad Vial) tenga comités dentro de los municipios.

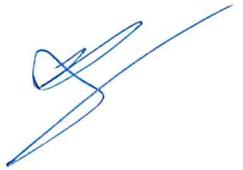
La propuesta se atendió de la siguiente forma:

Artículo 29. El Observatorio ciudadano...

A fin de garantizar la participación efectiva de la población en las políticas de movilidad, los municipios podrán prever la creación de consejos u observatorios intermunicipales o metropolitanos de movilidad.

Artículo 29 ter. La Secretaría...

En la integración del observatorio deberá estar garantizada 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 organismos empresariales, y organizaciones de la sociedad civil, con incidencia directa en la materia de esta Ley y con la naturaleza y objeto del organismo de participación social referido, así como los representantes de los observatorios municipales o sus equivalentes.



- 5) Es importante que exista una evaluación de un grupo externo que forme parte de la población con discapacidad.

La propuesta se atiende con la propia naturaleza del observatorio, en el apartado que señala “mecanismo de estudio, investigación y propuestas, evaluación de las políticas públicas, programas y acciones [...] de la movilidad y seguridad vial ”

Organismo que en su integración garantiza la participación de “personas con discapacidad y las organizaciones que les representan”.

14. Respecto del artículo 29 ter del expediente legislativo 509/LXV-I, las opiniones o sugerencias fueron las siguientes:

- 1) Identificar las variables en las distintas discapacidades.
- 2) incluir a más personas con diferentes tipos de discapacidad a fin de entender las necesidades de todas las personas con discapacidad.

La propuesta se atiende de la siguiente forma:

Artículo 29 ter. La Secretaría establecerá...

En la integración del observatorio deberá estar garantizada la participación de la sociedad, pueblos y comunidades indígenas y afroamericanas, personas con discapacidad en su diversidad y las organizaciones que les representan, instituciones académicas y de investigación, colegios de profesionistas organismos empresariales, y organizaciones de la sociedad civil, con incidencia directa en la materia de esta Ley y con la naturaleza y objeto del organismo de participación social referido.

15. Respecto del artículo 36 octies, fracción XIII del expediente legislativo 509/LXV-I, las opiniones o sugerencias fueron las siguientes:

- 1) Adicionar un integrante de protección civil aparte de seguridad pública.

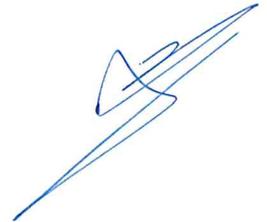
Se agregó la participación de la Coordinación Estatal de Protección Civil en la fracción X y recorremos numeración de municipios y de organizaciones civiles

Artículo 36 duodecies. El Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial se integra por:

X. Quien sea titular de la Coordinación Estatal de Protección Civil.

16. Respecto del artículo 39 Decies, fracción VII del expediente legislativo 509/LXV-I, las opiniones o sugerencias fueron las siguientes:

- 1) Se declaró que se requiere implementar más acciones, como acceso a los baños públicos porque no hay rampas o los espacios son muy reducidos;
- 2) Con las sillas de ruedas, garantizar accesibilidad.



La implementación de estrategias y acciones que proporcionen acceso universal e inclusivo de las personas con discapacidad, al espacio público ya se encuentran contenidas en la fracción VII del artículo 8 ter.

Fracción VII. Espacio público. Proporcionar **acceso universal** a zonas verdes y espacios públicos seguros, **inclusivos y accesibles**, en particular **para** las mujeres, niñas, niños y adolescentes, adultos mayores y **las personas con discapacidad**.

17. Respecto del artículo 50 ter del expediente legislativo 533/LXV-I, las opiniones o sugerencias fueron las siguientes:

- 1) Agregar "en materia de discapacidad y género" tendrán carácter [...]

La propuesta se atendió de la siguiente forma:

Artículo 50, fracción I. ...mecanismos para fortalecer la información disponible y los diagnósticos, que promuevan la ejecución de acciones afirmativas con perspectiva de género y reconocimiento de los diversos patrones de movilidad por género para mejorar y hacer más segura, incluyente y eficiente la experiencia de la movilidad de las mujeres, incluías las mujeres con discapacidad, y de la movilidad del cuidado;

18. Respecto del artículo 50 Quáter del expediente legislativo 533/LXV-I, las opiniones o sugerencias fueron las siguientes:

1) Movilidad reducida a personas embarazadas.

Se atiende la propuesta partiendo de la definición incluida en glosario de movilidad limitada incluido el embarazo, para correlacionar la aplicación con los artículos 2, fracción IV, 4 fracciones I y XXI, 5 fracción V inciso b y VI inciso a.

19. Respecto del artículo 65 ter, fracción II y VI del expediente legislativo 544/LXV-I, las opiniones o sugerencias

fueron las siguientes:

Fracción II:

- 1) Se solicita que la supervisión de obra se realice con sentido de personas con discapacidad.

La propuesta se atendió de la siguiente forma:

Artículo 65 septies. *Deberán implementarse 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.*

Las auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial deberán realizarse incorporando la perspectiva de la discapacidad y conforme lo dispuesto en los lineamientos en la materia emitidos por el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

Fracción VI:

- 1) Tema de movilidad limitada, cambiar a movilidad reducida.

El concepto "movilidad limitada", es correcto según la Ley General, se optó mantenerlo para lograr congruencia.

20. Respecto del artículo 65 quáter, fracción I, inciso b) del expediente legislativo 544/LXV-I, las opiniones o sugerencias fueron las siguientes:

1) Hacer adecuación en "movilidad reducida".

El concepto "movilidad limitada", es correcto según la Ley General, se optó mantenerlo para lograr congruencia.

21. Respecto del artículo 65 quáter, fracción I, incisos a), b), c) y d) del expediente legislativo 509/LXV-I, las opiniones o sugerencias fueron las siguientes:

1) Y espacios de descanso para personas con discapacidad.

La propuesta ya forma parte del contenido del artículo, específicamente en el texto "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".

22. Respecto del artículo 65 quáter, fracción IX del expediente legislativo 509/LXV-I, las opiniones o sugerencias fueron las siguientes:

- 1) En lugar de "fácil" de manera "eficiente y accesible."

Se atiende la propuesta de la siguiente manera:

Fracción 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, fácil y accesible. También deben permitir el desplazamiento libre de personas peatonas, personas usuarias de movilidad activa o no motorizada y otros prioritarios, incluidos vehículos de emergencia;

23. Respecto del artículo 138 Quáter del expediente legislativo 548/LXV-I, las opiniones o sugerencias fueron las siguientes:

- 1) Agregar después de "quejas": Accesible para las personas con discapacidad.

La propuesta ya está atendida en el contenido del artículo 272, cuando señala: "para ello, se observarán los principios de accesibilidad...".

Toda vez que, de conformidad con la ley de movilidad, por accesibilidad se entiende: "Las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad..."

24. Respecto del artículo 138 Undecies del expediente legislativo 548/LXV-I, las opiniones o sugerencias fueron las siguientes:

- 1) Agregar como fracción XII. Equipo, adaptaciones o accesorios para choferes con discapacidad.

Es atendido, pues conforme el principio rector de la movilidad y seguridad vial, accesibilidad, dispuesto en la fracción I del artículo 4, se debe Garantizar el acceso pleno 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 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;

25. Respecto del artículo 138 Duodecies del expediente legislativo 548/LXV-I, las opiniones o sugerencias fueron las siguientes:

- 1) Se cuestionó cómo pueden identificarlo las personas con discapacidad.

Se atiende conforme lo señalado en su segundo párrafo de la fracción VIII del artículo 65 quáter, en el que se indica conforme el criterio de Legibilidad y autoexplicabilidad que las vías autoexplicables integran sus elementos de manera coherente y entendible como señales, marcas, dispositivos, geometría, superficies, iluminación y gestión de la velocidad, para evitar siniestros de tránsito y generar accesibilidad para las personas con discapacidad.

26. Respecto del artículo 127-2, fracción VII de la Ley del Sistema de Seguridad Pública del Estado de Guanajuato, del expediente legislativo 509/LXV-I, las opiniones o sugerencias fueron las siguientes:

- 1) Establecer normas para solicitar requisitos.

El artículo tiene por objeto justo lo señalado en el comentario, es decir, el establecimiento de normas en que se regulen los requisitos.

- 2) Es importante que se incluyan todas las discapacidades en la licencia.

Se atiende la propuesta, al quedar redactada de la siguiente manera la fracción de mérito.

Fracción VII. Requisitos y condiciones que garanticen que las

personas con discapacidad en su diversidad puedan presentar sus exámenes en formatos accesibles y obtener su licencia en igualdad de condiciones.

PETICIONES NO IMPACTADAS DENTRO DEL DICTAMEN EN TEXTO NORMATIVO:

Ahora bien, existieron peticiones de las personas consultadas que no permitieron su inclusión en los acuerdos formalizados y bajo el principio de “mayor conceso posible, por lo cual las peticiones se clasificaron en rubros temáticos, dependiendo de la naturaleza de la misma, y se estableció la atención que se daría a las mismas y en su caso la justificación sobre la no idoneidad de las propuestas para su aplicación al texto normativo, lo cual es conforme a lo siguiente:

1. Rubro temático: Servicio de Transporte Público.

A) En la clasificación específica: Adaptaciones/ Modernización, las peticiones fueron las siguientes:

- 1) El transporte cuando pago con tarjeta, me tomo todo el saldo y yo me moleste, problemas de comunicación con la tarjeta
- 2) Más transporte con mayor calidad
- 3) Que las unidades de transporte cuenten con cámaras.
- 4) Tener obligatoriamente los camiones adecuados.

- 5) Que se adapten los transportes, porque no hay concientización sobre nuestras necesidades.
- 6) Hicieron muchos cambios drásticos en los autobuses y me afecto porque camino mucho, está muy retirado donde tomo el autobús, en vez de mejorar empeoró.
- 7) Para el diseño de los escalones de los autobuses consideren que suben personas con sillas de ruedas o muletas; los primeros asientos se reserven para personas con discapacidad
- 8) Abríamos de implementar el que el chofer del transporte público mencionara la parada para que aquellos con alguna discapacidad visual supieran donde deben bajar, implementar pictogramas de lectura fácil o visuales.
- 9) Obligatorio la rampa para subir al transporte público,
- 10) Dentro de los camiones deberían de poner, que haya una persona o un tiraje que tipo de discapacidad.
- 11) En la parte de los asientos considerar un señalamiento hasta cierto número de sillas
- 12) Es mucho más fácil que prendiera un foco, para anticipar la parada.
- 13) Una guía de destinos
- 14) Estableciendo horarios fijos de las rutas, así como contar con un sistema de identificación digital.

Por lo cual la atención es la siguiente:

Como parte de la atención a los derechos en materia de movilidad para personas con discapacidad, regulados conforme a la Ley vigente, en materia de servicio y modernización del transporte, se encuentran las siguientes obligaciones:

De las autoridades

Determinar e instalar los señalamientos que se requieran a fin de facilitar la protección, accesibilidad al transporte público, servicios e instalaciones, movilidad y el desplazamiento de las personas con discapacidad o movilidad reducida; debiendo coordinarse las acciones entre las autoridades de movilidad respectivas, para que en las nuevas urbanizaciones se incluyan los servicios, dispositivos o la infraestructura que contribuyan a esta finalidad. Título segundo Movilidad, capítulo primero Vehículos, artículo 47.

Corresponde al reglamento de la Ley y los reglamentos municipales que deriven de la misma, establecer las características o requisitos de equipamiento u operación en los servicios de transporte, adoptando al efecto las medidas que aseguren la prestación del servicio de manera eficaz, oportuna, eficiente (sic) y privilegiando la accesibilidad universal. (Artículo 132)

Así mismo corresponde a las autoridades correspondientes, proponer las medidas necesarias de infraestructura urbana y vehicular, con perspectiva de accesibilidad universal, que faciliten a las personas con discapacidad o movilidad reducida el ascenso y descenso de los vehículos de los servicios público y especial de transporte; asimismo, deberán determinar, en su caso, el número, ubicación y características

que deberán reunir los espacios que serán destinados a las personas con discapacidad o movilidad reducida en los vehículos de los servicios público y especial de transporte. Artículo 133.

Para atender la petición, además se añade el correspondiente un transitorio.

B) En la clasificación específica: Transporte exclusivo, las peticiones fueron las siguientes:

1. Debería existir la obligación para las empresas, un camión especial para personas con discapacidad.
2. Quisiera que existieran autobuses especiales para las personas con discapacidad,
3. Propuesta de transporte público exclusivo para personas con discapacidad.
4. Que haya más transporte.
5. Más unidades de transporte especiales.

La atención es la siguiente:

El servicio público de transporte de personas con discapacidad o movilidad reducida ya se encuentra regulado en el artículo 154, mismo que tiene por objeto asegurar la accesibilidad del servicio público de transporte en vehículos adecuados o adaptados para dichas personas.

Ese artículo establece que la operación del servicio y las especificaciones técnicas y especiales de los vehículos para la prestación de este servicio, así como sus adecuaciones deberán cumplir con lo establecido en las leyes en materia de discapacidad y el reglamento de la presente Ley.

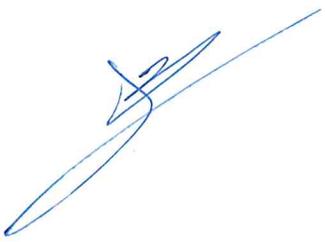
Los artículos 204 y 205 establecen también el procedimiento para la obtención de permiso de transporte público, cuyo contenido también remite al reglamento.

Para atender la petición, además se añade el correspondiente un transitorio.

2. Rubro temático: Capacitación.

A) En la clasificación específica: Capacitación, las peticiones fueron las siguientes:

1. Se manifestó que los choferes en ocasiones no se detienen hasta que hay personas que los apoyan y los paran, por lo que se requiere dar seguimiento al cumplimiento.
2. No sabemos si el chofer se va a detener, y

- 
3. que los choferes respeten.
 4. Que se les permita bajar por la parte de adelante.
 5. De igual forma, que los choferes sean más sensibles.
 6. Capacitar al personal de transporte en primeros auxilios, previniendo algún accidente, y ser más específico en cuanto a si cuenta con algún lugar específico para el cuidado de la persona con discapacidad.
 7. También capacitaciones a conductores para una mejor atención a personas con discapacidad.
 8. Capacitación integral y transversal a servidores públicos
 9. no estoy de acuerdo de los autobuses se les hace la parada y cuando nos ven que tenemos una discapacidad, se van de largo y nos dejan con la mano estirada y hay choferes groseros hacia las personas con discapacidad y es mi opinión y estemos mejor y tengamos más seguridad.
 10. Las personas asistentes expresaron que sí se requiere más atención del chofer, más capacitación y que se respeten los asientos preferenciales.
 11. De lo más importante, el transporte ha sido enfocado para las personas de la tercera edad, no hay tolerancia para respetar, la capacidad no es visible para nosotros, y piensan que nosotros estamos abusando y se burlan de nosotros.
 12. los choferes no tienen capacitación
 13. Que las unidades de transporte también respeten el tiempo para el cerrado de las puertas para que las personas tengan el tiempo necesario para abordar.
 14. Se pide que se considere la capacitación de los operarios y autoridades dentro del contenido de esta fracción.

15. que la dirección General de Transito Movilidad y Transporte que se encarga de dar los permisos les exija a los conductores que cursen cursos permanentes de discapacidad y movilidad y civismo en general, para garantizar así el trato a las personas con discapacidad y
16. Se dificulta el transporte público en silla de ruedas, muchas veces los choferes no tienen empatía, se molestan, para ellos son invisibles las personas con discapacidad.
17. Que haya sensibilidad y capacitación por parte de los conductores del transporte para que comprendan la condición por el simple hecho de que no se les nota su discapacidad y los diferentes niveles de discapacidad.
18. Capacitar a las personas que dirigen dependencias u oficinas de movilidad, que entienda a profundidad las necesidades de las personas con discapacidad.
19. Se manifestó que los choferes deben ser más empáticos con este sector de la población, pues en ocasiones no realizan descuentos a personas con discapacidad, y han tenido que hablar directamente con concesionarios de transporte.
20. Sensibilizar a los choferes.
21. Que se respeten sus credenciales de identificación.
22. Capacitación y concientización. Autoridades municipales (sensibilización/infraestructura).
23. En el transporte ha mucha discriminación y
24. Capacitación a operadores
25. Capacitación a personal de transporte público para poder atender a personas con debilidad visual, agregar tema de capacitación.

26. No sabemos si el chofer se va a detener.

B). En la clasificación específica: Participación de autoridades, las peticiones fueron:

1. En las capacitaciones debe existir el acercamiento con asociaciones que representan a los usuarios que se pretende proteger.

2. Capacitar a las personas que dirigen dependencias u oficinas de movilidad (ser asesorado por una persona con discapacidad).

La atención para ambas clasificaciones específicas es la siguiente:

La ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios prevé en el artículo 64, fracción VII establece la obligación los conductores y operadores de vehículos, respetar los derechos previstos en esta Ley e integridad física de los peatones, en especial escolares, personas con discapacidad o movilidad reducida y de los conductores de vehículos no motorizados.

Ademas, acorde a lo dispuesto por los artículos 225 y 226 de Ley vigente, corresponde a la unidad administrativa de transporte impartir cursos y programas permanentes de capacitación a los operadores de los servicios público y especial de transporte en los términos que establezca el reglamento de la Ley y fijará los costos que deberán aplicarse por su realización.

Podrá autorizar a personas físicas o jurídico colectivas, así como a entidades públicas y privadas reconocidas por la autoridad educativa respectiva que cumplan con las características legales, técnicas y administrativas para tal fin. Entre los cuales podrán participar los propios concesionarios o permisionarios o a quienes ellos contraten.

Los cursos y programas de capacitación para los operadores de los servicios público y especial de transporte tendrán como finalidad mejorar las actitudes y aptitudes en la prestación del citado servicio. Siendo incluso obligación de los concesionarios y permisionarios la verificación de que los operadores acudan de forma permanente a los cursos y programas de capacitación y actualización que establezca la unidad administrativa de transporte, conforme la fracción IV del artículo 236.

Sin embargo, se adiciona al artículo 5, una fracción VI, en los guientes terminos:

Bases de la movilidad

Articulo 5. La modernización y...

I. a V. ...

VI. Movilidad inclusiva con enfoque de derechos

a) Las autoridades estatales y municipales promoverán servicios de transporte público de personas que consideren las condiciones y requerimientos diferenciados con especial atención a las personas con discapacidad y movilidad limitada, así como personas indígenas y afroamericanas;

b) Las autoridades estatales y municipales, con la participación de las organizaciones de la sociedad civil especializadas, deberán incluir en los cursos de formación, capacitación y sensibilización de permisionarios, concesionarios y operadores, estrategias que promuevan la implementación de acciones afirmativas que concienticen y garanticen el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía al servicio público de transporte personas con discapacidad y movilidad limitada, así como personas indígenas y afroamericanas.

C). En la clasificación específica: Lengua de señas, las peticiones fueron:

1. Tener a personal capacitado de acuerdo con las necesidades de las personas con discapacidad, en ámbitos como y choferes de transporte (lenguaje de señas, etc.).
2. Como observación se requiere mayor capacitación para el conocimiento de lo que es este lenguaje
3. Es de gran relevancia el incorporar la Lengua de Señas para la inclusión de todas las personas con discapacidad;

4. Que los tránsitos aprendan lenguajes de señas.
5. que se promueva el uso de lenguaje de señas y se capacite a personal que atiende en instituciones para que puedan guiar a las personas principalmente en trámites, etc.
6. Se solicita que sea obligado la lengua de señas mexicana.

La atención es en el siguiente sentido:

Conforme a la fracción VIII del artículo 8 Bis del ELD 509, como parte de las acciones de integración de los principios y la jerarquía de la movilidad a los instrumentos de planeación de la movilidad se debe promover la capacitación de las personas que operan los servicios de transporte público y servicios de emergencia en Lengua de Señas Mexicana.

3. Rubro temático: Sensibilización.

A) En la clasificación específica: Sensibilización, las peticiones fueron las siguientes:

1. Capacitación para todas las personas con discapacidad.
2. Capacitación integral y transversal a personas con discapacidad y ciudadanía en general
3. Que en el transporte público las personas respeten los lugares asignados para personas con discapacidad, que medidas se pueden tomar porque no todas respetan los señalamientos.

4. Que los lugares asignados para personas con discapacidad sean respetados.
5. Que se tenga la cultura para manifestar que la persona tiene una discapacidad.
6. Existir la capacitación general para todas las personas, para brindar la atención a una persona con discapacidad.
7. sensibilización en la sociedad
8. que se válida la credencial nacional de discapacidad



La atención a las mismas se colma con lo establecido en el artículo 5, fracción VI, inciso c) del decreto del proyecto de dictamen, que en lo que importa dice:

Artículo 5. La modernización y...

I. a V. ...

VI. Movilidad inclusiva con enfoque de derechos

a) Las autoridades estatales...

b) Las autoridades estatales....

c) Las autoridades estatales y municipales establecerán y ejecutarán programas y campañas de respeto, sensibilización y empatía hacia las

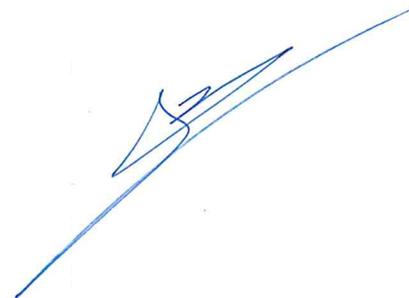
personas con discapacidad y movilidad limitada, así como personas indígenas y afroamericanas para evitar cualquier tipo de discriminación en su tránsito por la vía y en el uso del transporte público.

4. Rubro temático: Descuentos/Incentivos.

A) En la clasificación específica: A las personas con discapacidad, las peticiones fueron las siguientes:

1. No saben si tienen descuentos, se necesita que difundan los derechos que tienen
2. El financiamiento para los concesionarios para adaptar las flotillas, aportaciones de gobierno federal y estatal.
3. Es relevante la propuesta, pero de deberá vigilar que los transportistas respeten los descuentos o tarifas especiales para las personas con discapacidad ya que muchas veces no se respetan o no los hacen válidos.
4. Se regule el descuento a personas con discapacidad.
5. no nos cobran la tarifa que debe de ser.
6. Anteriormente, nos daban un descuento en la tarjeta para discapacidad, hace falta difusión.
7. Que cuenten con una tarjeta especial donde el gobierno absorba el cobro monetario por el hecho de ser personas con discapacidad.

8. no nos cobran la tarifa que debe de ser.
9. Anteriormente nos daban un descuento en la tarjeta para discapacidad, hace falta difusión.
10. Transporte costoso para ser accesible
11. Darles mayor difusión a las tarifas especiales, no limitar el número de personas en condición vulnerable.
12. Que el transporte fuese gratuito para las personas con discapacidad.
13. Que fuera gratuito como en la ciudad de México, el periférico, y que fuera gratuito presentando su credencial y tener un mejor apoyo.
14. En todos los medios de transporte, sea al apoyo de la misma manera.
15. Que se incentivará con algún beneficio a las personas o empresas que trasladen a personas con discapacidad.
16. Se deben de contemplar los costos.



La atención a dichas peticiones corresponde en el siguiente sentido:

La posibilidad de establecer tarifas preferenciales a personas con discapacidad o movilidad reducida, así como a personas adultas mayores se encuentra regulado en el artículo 232; debiendo remitirse al reglamento respectivo la determinación de los porcentajes de descuento y los requisitos para acreditar la condición de usuario.

B) En la clasificación específica: A las personas que auxilian a las personas con discapacidad, las peticiones fueron las siguientes:

1. Que los descuentos se hagan a las personas que las acompañan.
2. Agregar a las personas que los acompañan.
3. Comentario general personas cuidadores reciban un apoyo en la tarifa del transporte, que estas personas cambien reciban apoyos especiales
4. Que a las que nos acompañan en los traslados les hagan el mismo descuento que a nosotros los discapacitados.
5. Considerar tarifa especial para las personas cuidadoras de las personas con discapacidad.

La atención es el siguiente sentido:

Al efecto se dispone conforme la fracción IV del artículo 50 corresponde a las autoridades estatales y municipales competentes proponer e implementar estrategias y políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial con perspectiva de género para disminuir las desigualdades de las mujeres en materia de cuidados, entre las que se pueda considerar fijar subsidios o subvenciones a la movilidad del cuidado mediante excepciones a las tarifas generales o estableciendo modalidades preferenciales, especiales o integradas.

5. Rubro temático: Infraestructura Segura.

A) En la clasificación específica: Intersecciones Seguras, las peticiones fueron las siguientes:

1. Contemplar el tiempo de los semáforos y la coordinación de los mismos atendiendo a las necesidades de las personas con discapacidad ya que no es factible el tiempo para cruzar la calle.
2. Agregar "altavoces, de sonido y/o sistema braille", que sea en los postes o semáforos, para que pueda indicar a la persona con discapacidad donde se encuentra.
3. Revisar la necesidad de las personas con discapacidad auditiva para implementar señalética para este grupo de personas. Considerar el diseño de topes, caminos libres para el acceso de personas que transitan en silla de ruedas.
4. Aplicar uso de señalética auditiva y visual, en cuanto a los semáforos ampliar el tiempo para que una persona con discapacidad pueda desplazarse.
5. Líneas de tránsito para personas ciegas y semáforos auditivos.
6. proponer que tengas las condiciones adecuadas las rampas, lejanos los señalamientos para las personas débiles visuales.
7. Contemplar los cruces peatonales, para las necesidades de las personas con discapacidad, es decir, poner algún botón que permita parar el tráfico para asegurar el cruce de manera segura.

8. poner un semáforo auditivo en el municipio considero que no es factible por ser un municipio pequeño, pero pueden reemplazarlo por las guías podo táctiles y a lo mejor puentes peatonales en calles estratégicas donde es muy intensa la afluencia de vehículos.
9. "Las personas que deben de participar si son sordociegas, que muchas de las veces no alcanzaran a ver el semáforo.
10. Una solución sería poner un botón.
11. Si el botón tuviera una vibración (táctil).
12. Dar prioridad a las personas con discapacidad al cruzar la calle.
13. Que las autoridades modifiquen las bardas que no les permite transitar son muy alta y los vehículos respeten los pasos peatonales.
14. Los tiempos de los semáforos que permitan el tránsito para personas con discapacidad
15. Especificar las dimensiones de cada rampa, medidas adecuadas como señalética, los poste y barandales adecuados y dimensiones para cada rampa.
16. Rampas y topes se adapten y sean más accesibles, así como los espacios de las boyas para que personas con sillas de ruedas se puedan desplazar.
17. contemplar el posicionamiento del alcantarillado, letreros, postes y todos aquellos objetos que obstruyan el libre tránsito de las personas con discapacidad.
18. Incluir las guías podo-táctil, atendiendo a que no todas las discapacidades son iguales y requieren de diferentes ayudas.
19. En los semáforos tengan un sonido para el paso peatonal.
20. Y es mucho más fácil que prendiera un foco, para anticipar la parada.

B) En la clasificación específica: Señalética, las peticiones fueron las siguientes:

Señalética

1. Inclusión de señalética en lenguaje braille
2. Que los espacios públicos tengan señalética de calidad.
3. Mantenimiento de la infraestructura.
4. Observación, señalética y braille para nombre de las calles.
5. señalamientos viales porque cada caso es distinto. Tomar en cuenta los casos de otros países. Que los planes y programas educativos sensibilicen en esta materia.
6. Considerar la señalética para cualquier tipo de discapacidad, el acceso adecuado al transporte,
7. Que también tengan las líneas pintadas de color amarillo y señalitas o cruces del peatón y las banquetas.
8. Señalética y atención a las personas sea de manera integral.
9. Es importante que se cuente con la señalética adecuada, y se incorporen señaléticas de otras discapacidades



La atención dichas clasificaciones específicas es en el siguiente sentido:

Para mejorar las condiciones de seguridad vial para todas las personas usuarias, y en específico para las personas con discapacidad y movilidad limitada, conforme la de adición del artículo 65 quáter, fracciones I, V y VIII, -en atención a las iniciativas en análisis-, se propone que además de los principios establecidos en la presente Ley, las autoridades encargadas del diseño y operación de la infraestructura vial, urbana y carretera aplicarán criterios para garantizar una movilidad segura, eficiente y de calidad, entre los que se encuentran el Diseño Universal el cual indica que las construcciones de infraestructura vial deberán considerar espacios de calidad, accesibles y seguros que permitan la inclusión de todas las personas sin discriminación alguna con condiciones mínimas de infraestructura como pasos peatonales que garanticen zonas de intersección seguras entre la circulación rodada y el tránsito peatonal y señales de control de tráfico peatonal, motorizado y no motorizado que regule el paso seguro de personas peatonas.

En este orden deberán también aplicarse el criterio de Intersecciones Seguras para todas las personas usuarias de las vialidades, especialmente a las y los peatones y personas con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad; así como el de Legibilidad y Autoexplicabilidad que implica la integración coherente y entendible de elementos como señales, marcas, dispositivos, geometría, superficies, iluminación y gestión de la velocidad, para evitar siniestros de tránsito y generar accesibilidad para las personas con discapacidad.

6. Rubro temático: Sanciones.

A) En la clasificación específica: Sanciones para concesionarios y operadores, las peticiones fueron las siguientes:

1. Las y los participantes declararon que el transporte urbano en ocasiones se para en doble fila, lo que pone en riesgo a este sector y se debe hacer que cumplan.
2. Revisar sanciones que para estos sujetos.
3. Mi opinión y se engloba en todos los artículos y es el tema de las sanciones.
4. Implementación de multas considerables.
5. implementar mecanismos para sancionar a los choferes que no den el servicio a las personas con discapacidad.
6. Se deben agregar a todas las iniciativas sanciones cuando no se cumplan las iniciativas y en el largo plazo no terminen siendo solo un documento.

B) En la clasificación específica: Sanciones para particulares, las peticiones fueron las siguientes:

1. Para poder respetar los espacios de estacionamiento se requiere que todo el Estado homologue el criterio y el monto de las multas a 8 veces el salario mínimo mensual vigente en el Estado.
2. Y multas para quienes no respeten los lugares.

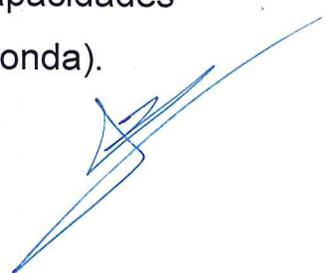
3. Multa para las personas que no respeten en los señalamientos.
4. Implementar sanciones para las personas que pongan obstáculos en las banquetas, calles.
5. Debe haber multas para las personas que obstruyen las banquetas, con los puestos o carros.
6. Cómo se va a ejecutar estas acciones y cuáles serán las consecuencias de no cumplirse.

La atención es el siguiente sentido:

La Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios en sus artículos 248 ya establecen la facultad de sancionar de las autoridades estatales y municipales, además en el numeral 249 se enlistan las sanciones, lo cual es desarrollado en el Reglamento de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, específicamente en los artículos del 703 al 711 que, entre otras, establecen:

- Por no ceder el paso a escolares, peatones o personas discapacitadas o con movilidad reducida;
- Estacionarse en los accesos para las personas con discapacidad
- Por permitir el uso de lugares o espacios reservados para persona con discapacidad o movilidad reducida en el vehículo, por personas sin esa condición;
- Poner en movimiento o no detener el vehículo completamente durante el ascenso o descenso de pasajeros;
- Ser descortés con el usuario, terceros o con la autoridad;

- Negar el servicio al usuario en razón de género apariencia física, discapacidad y edad;
- Por no respetar la tarifa preferencial (estudiantes, personas con discapacidad o movilidad reducida, adultos mayores y menores de seis años;
- Por no portar la bitácora de servicios brindados (servicio público de transporte de personas con discapacidad o movilidad reducida); y
- No contar con lugares destinados a personas con capacidades diferentes o movilidad reducida (en los servicios que corresponda).



7. Rubro temático: Normatividad y Adecuaciones Normativas, las peticiones fueron las siguientes:

1. Promulgar reglamentos
2. Dicha propuesta también debería de reflejarse en el reglamento de tránsito.
3. Respetando los controles de convencionalidad
4. Diseño universal y basado en las normas oficiales mexicanas aplicables en la materia. Basarse en el artículo 4 fracción VIII.
5. Agregar la normativa según la convención para que se atienda a la movilidad de todas las personas en sus diferentes grados.

6. incluir en los reglamentos municipales los conceptos de accesibilidad universal y normas relacionadas.
7. Que se incorpore en el reglamento de tránsito
8. Verificar normas oficiales.
9. Se de cumplimiento a la norma oficial respecto a accesibilidad y movilidad, que existan inspectores que verifiquen el cumplimiento.
10. Tomar en cuenta las normas oficiales mexicanas aplicables en la materia.
11. Diseñar conforme a los lineamientos y normas técnicas.
12. Atender esta norma en los nuevos asentamientos y colonias.
13. Atender a la jerarquía de la Movilidad. Tener amplia flexibilidad en la aplicación.

Tales peticiones se atienden de la siguiente manera:

Se atenderá a través de la adición de un artículo transitorio:

Segundo. El ejecutivo del Estado y los Ayuntamientos, en un plazo no mayor a 180 días, contados a partir de la entrada en vigor del presente decreto, deberán aprobar las reformas reglamentarias necesarias, a fin de armonizarlas con lo dispuesto en esta Ley, permaneciendo entre tanto vigentes los reglamentos existentes, en todo aquello que no se oponga al contenido de la presente.

Al efecto se considera exhortar a las autoridades en materia de movilidad, atendiendo el marco normativo nacional e internacional

vigente en materia de discapacidad.

8. Rubro temático: Cumplimiento. En la clasificación específica: Transitorios, las peticiones fueron las siguientes:

1. Hacer explícita el cumplimiento a la norma.
2. Qué medidas se van a tomar para que se cumpla.
3. Mencionar un tiempo determinado en los transitorios para que se cumpla con esta propuesta.

Para atender la petición, se añade el correspondiente transitorio.

9. Rubro temático: Participación, las peticiones fueron las siguientes:

1. Integración de una comisión y su difusión.
2. Mesas de trabajo en los municipios y que involucren a los choferes de transporte público y a las personas con esta capacidad diferente.
3. Hacer un comité ciudadano de vigilancia de estas acciones.

Se atiende de la siguiente manera:

En armonización y cumplimiento a lo dispuesto por la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial se dispone la creación de un mecanismo de 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, denominado Observatorio Ciudadano.

En la integración del referido observatorio se indica deberá estar garantizada 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 organismos empresariales, y organizaciones de la sociedad civil, con incidencia directa en la materia de esta Ley y con la naturaleza y objeto del organismo de participación social referido.

Complementariamente en las propuestas legislativas se considera la posibilidad de que dichos mecanismos de participación ciudadana puedan establecerse a nivel municipal e incluso con carácter y operación metropolitana.

10. Rubro temático: Consultas, las peticiones fueron las siguientes:

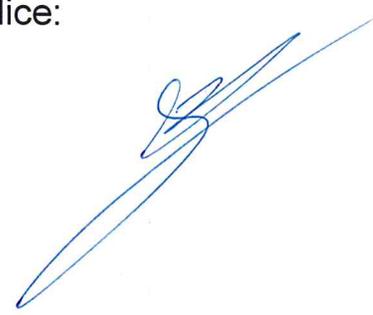
1. Consultar desde un principio del diseño de la Ley.
2. Que nos pregunten donde y cuando podemos hacer valer nuestra opinión.

La atención procedente es conforme a los siguientes razonamientos:

Dicha obligación ya existe en el marco jurídico vigente, de hecho, el presente proceso de consulta se realiza en cumplimiento a la serie de criterios mínimos para que el ejercicio al derecho a la consulta previa pueda considerarse efectivo, y que ha desprendido nuestro máximo tribunal del propio texto del artículo 4.3 de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.

Se atiende a través de la incorporación de un párrafo segundo de la fracción XII, artículo 4, del presente decreto, el cual dice:

Artículo 4.



XII. Participación: 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 creación conjunta enfocadas en resolver las necesidades de las personas en relación con su movilidad y la de bienes y mercancías.

En los supuestos de impacto diferenciado a los pueblos y comunidades indígenas o afromexicanos, y a las personas con discapacidad se considerarán mecanismos de consulta previa que garanticen su participación efectiva.

11. Rubro temático: Auditorías e Inspección, las peticiones fueron las siguientes:

1. Propongo que para la implementación de este artículo en particular y para implementar las opiniones que anteceden a mi comentario, debería de participar en forma permanente el Instituto Estatal de Construcción de Carreteras, el cual en México se conoce como el Instituto Nacional de Infraestructura Vial para que la figura homóloga en el Estado de Guanajuato sea la encargada de supervisar permanentemente todos los ajustes razonables que deben de contar con infraestructura
2. Y que en general, se les invite a supervisar las obras para que se cumplan con las condiciones de accesibilidad.
3. Proponer una dependencia que vigile y controle la normatividad y requerimientos de la obra para garantizar el libre tránsito seguro.

La atención es bajo los siguientes razonamientos:

En el contenido de las propuestas legislativas en estudio, hoy materia de dictamen, se contempla la adición del artículo 65 septies- el cual señala que deberán implementarse 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. Las auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial deberán realizarse conforme lo dispuesto en los lineamientos en la materia emitidos por el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

12. Rubro temático: Conformación de Programa de Movilidad, las peticiones fueron las siguientes:

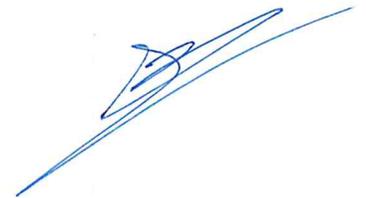
1. Se manifestó que se deben pensar bien las cosas con anterioridad para que resulten en beneficio posterior.
2. Se debe de tomar en cuenta a las personas que estudian diseño, ingeniería y arquitectura en la universidades públicas y privadas en el Estado para que ayuden a las direcciones municipales de discapacidad para que puedan hacer en conjunto el proyecto ejecutivo de las vialidades municipales que se puedan adaptar o diseñar tomando en cuenta los lineamientos de accesibilidad de la fundación 11 en España.

Se atienden de la siguiente manera:

Conforme las modificaciones al artículo 10 que regula en sus fracciones V y VI para la conformación del Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial deberán considerarse y en su caso integrar las propuestas y recomendaciones de las siguientes instancias:

- Los colegios de ingenieros civiles, arquitectos, topógrafos y, en su caso, de las cámaras y organismos de la industria de la construcción, logística y de la vivienda; y
- Dependencias, entidades, institutos estatales y municipales, y organizaciones de la sociedad civil, cuyo objeto sea la implementación

de acciones afirmativas, de protección de grupos vulnerables o con perspectiva de género; a fin de permitir que mejoren y hagan más segura, incluyente y eficiente la experiencia de la movilidad de las mujeres, de personas de grupos vulnerables y de la movilidad de cuidado.



13. Rubro temático: Vialidades Seguras, las peticiones fueron las siguientes:

1. Establecer lineamientos generales para la infraestructura de banquetas y movilidad.
2. Se manifestó la necesidad de que se regule la altura de los tubos y los toldos de los comerciantes, al igual que los anuncios de 'No Estacionarse' y los maniquíes de las tiendas donde venden ropa.
3. existir cinta podó táctil, para salir a la calle sin acompañante
4. Regular los toldos en la calle, para personas con discapacidad visual, se considere la norma vigente.
5. Tener una medida específica para la altura y el ancho de banquetas, contemplando que no todas las sillas de ruedas o instrumento de apoyo para las personas con discapacidad cuentan con la misma medida,
6. Las y los participantes declararon que en el municipio de Comonfort en ocasiones está invadida la vía pública, por comerciantes, vehículos, personas u otros obstáculos, por lo que les obligan a bajar al arroyo vehicular y se ponen en riesgo.
7. Que se integre como propuesta en obra pública sobre los espacios adecuado en banquetas

8. Aplicar el diseño de las rampas en las banquetas y que sean de la medida estandarizada.
9. Que se garantice el acceso libre a las sillas de ruedas en las casas.
10. Los permisos de para realizar rampas de acceso a negocios o casa habitación, se solicita flexibilidad para modificar las rampas en las calles.
11. Para acceder a edificios, empresas, casas, también se dé el acceso con calles adecuadas para las personas con discapacidad. Considerar que las obras cuenten con los requisitos mínimos para su adecuado funcionamiento.
12. Se regule los negocios y vendedores ambulantes para que no obstruyan rampas y banquetas. Que toda la obra pública, construcciones privadas, casas, etc., deben construirse siguiendo las adaptaciones para la accesibilidad de personas con discapacidad.
13. cambio de uso de suelo en las cocheras cuando se conviertan a comerciales y las canales de agua se modifiquen para no mojen a los usuarios, capacitación de concesionarios y conductores en materia del trato a la ciudadanía.
14. todas las banquetas se conté con todo lo necesarias, constructoras cuenten con las medidas necesarias.
15. Que las rampas no estén tan altas sean diseñadas adecuadamente sobre todo para las personas con discapacidad y adultas mayores.
16. Se manifestó que debe quedar establecido quién puede circular y quién no por las banquetas, para evitar peligros.

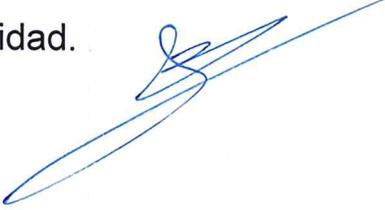
17. Contemplar en estos estudios las adaptaciones en banquetas y calles para garantizar el libre y seguro tránsito de las personas con discapacidad, con especial atención al diseño de las banquetas.
18. Las rampas de los vehículos deben tendrán que atender las normas de vialidad para personas con discapacidad.
19. Regulaciones a los negocios en la construcción de los espacios de estacionamientos y rampas.
20. Se declaró que es importante que haya más regulación, porque existen diversos obstáculos en las calles, rejillas sueltas, postes que reducen el espacio, dificultan el libre tránsito o pueden provocar que se atoren las sillas de ruedas, por lo que es necesario que no existan barreras para acceder a espacios públicos. Se propuso que no se toque ni un centímetro del espacio de las banquetas cuando se construyan rampas de cocheras.
21. En caso de los topes hay muchos que no permiten el uso de las sillas de ruedas.

La atención a dichas peticiones es la siguiente:

Vialidades seguras

El tema de vialidades seguras y las propuestas referidas se atiende con la propuesta del expediente 509, que en su artículo 65 septies refiere que deberán implementarse auditorías e inspecciones como parte de un instrumento preventivo, correctivo y evaluativo que analice la operación de infraestructura de movilidad e identifique las medidas

necesarias que deban emprender para que se cumplan los principios y criterios establecidos en la ley de movilidad, así como el 65 octies que establece que todos los proyectos de infraestructura vial a implementar, deberán procurar la generación de 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.



Ello implica que en la instalación física de elementos denominados mobiliarios urbanos que son caracterizados por ser espacios públicos, multifuncionales y de uso social y colectivo, tales como las paradas de transporte público deberá considerarse los elementos de seguridad (7); la creación de ciclovías para la circulación de personas en vehículos no motorizados (8 y 9); así como la prioridad de paso y continuidad de superficie para la circulación de personas en sillas de ruedas (10) en la que además se atiende su preferencia de movilidad consignada en el inciso a) de la fracción II del artículo 5 y 44, ambos de la Ley vigente de movilidad.

14. Rubro temático: Glosario, las peticiones fueron las siguientes:

1. Se sugiere revisar que exista la definición de ayuda técnica.
2. Que se considere el apoyo de perros guías.
3. Mencionar a los perros guías.

Se atiende en el siguiente sentido:

Agregar a glosario y en texto aplicable en resto de artículos los siguientes conceptos:

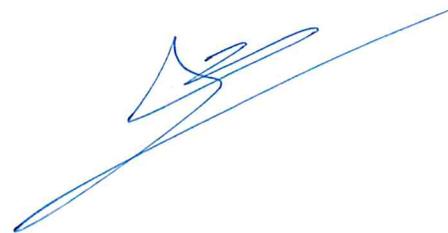
- Perro guía o animal de servicio. Son aquellos que han sido certificados para el acompañamiento, conducción y auxilio de personas con discapacidad;
- Ayudas Técnicas. Dispositivos tecnológicos y materiales que permiten habilitar, rehabilitar o compensar una o más limitaciones funcionales, motrices, sensoriales o intelectuales de las personas con discapacidad;

15. Rubro temático: Banco de Datos para personas Diputadas.

A) En la clasificación específica: Accesibilidad y Obra Pública, las peticiones fueron las siguientes:

1. Están haciendo calles, pero no como quisieran, con todas las accesibilidades.

2. más que construir tienen que reparar todo lo que está hecho porque las rampas están mal hechas.
3. Cuidar la ubicación de las oficinas, en cuanto a accesibilidad y ubicación de pisos. privilegiando el uso de los primeros niveles para los trámites.
4. Yo propondría la creación de un programa estatal de accesibilidad a inmuebles públicos con la facultad de que cada municipio tenga su programa municipal con su respectivo reglamento operativo para garantizar que este artículo se baje a nivel municipal.
5. Se declaró que se requiere implementar más acciones, como acceso a los baños públicos porque no hay rampas o los espacios son muy reducidos; se mencionó que en Jaral del Progreso se construyó un parque incluyente donde se les tomó en cuenta y que puede tomarse como ejemplo en otros municipios, resaltando la importancia de incluirlos en las obras.
6. en las banquetas muchos baches, que en los mercados los comerciantes sean sensibles a las personas con discapacidad.
7. Se externó que se tiene que hacer presión a las constructoras en materia de accesibilidad, porque si hay postes, agujeros o alcantarillas abiertas, no se quitan, lo que puede ocasionar accidentes, así como contemplar rampas desde el inicio y recojan después de las obras.



B) En la clasificación específica: Trabajo, las peticiones fueron las siguientes:

1. Mayor acceso a puestos de trabajo públicos como privados para las personas con discapacidad, que cuenten por lo menos con una persona.

C) En la clasificación específica: Nuevos Instrumentos Normativos, las peticiones fueron las siguientes:

1. deben de tomar en cuenta la creación del reglamento municipal de accesibilidad universal para garantizar la aplicación exacta de este artículo y también crear la Ley de Accesibilidad Universal en el Estado.
2. considero que debe tener conocimiento en materia de educación vial y conocer en su totalidad el Manual de recomendaciones de accesibilidad que emite el instituto INGUDIS para así generar una Ley de Accesibilidad Universal que tenga aplicación en todo el Estado y también homologar esta propuesta con lo que dice la convención de los Derechos de las Personas con Discapacidad en Materia de Accesibilidad.
3. Protocolo de atención en materia de Protección Civil, albergues adaptados para personas con alguna discapacidad
4. propongo que para garantizar que todas las dependencias del estado que tengan programas y proyectos de accesibilidad universal puedan crear la figura del promotor municipal de discapacidad para garantizar la simplificación administrativa y que esta persona garantice las necesidades de las personas con discapacidad.

5. Que el Estado y los municipios desarrollen su manual de accesibilidad hacia estas personas.
6. Garantizar la creación de la Ley de Movilidad Universal para el Estado de Guanajuato ya presentada.

D) En la clasificación específica: Visibilización, Capacitación y Sensibilización, las peticiones fueron las siguientes:

1. Las y los participantes declararon que las personas con discapacidad necesitan salir y estar presentes para hacerse visibles y cambiar las cosas.
2. Además de la vía pública también las instituciones y edificios gubernamentales (edificios públicos) se incorporen dichas modificaciones.
3. Normas de accesibilidad. Sensibilizar a los profesionistas y diputados que vivan la experiencia de silla de ruedas y las demás discapacidades, personas bajas, leyes de acuerdos a necesidades de discapacidad.
4. Tener a personal capacitado de acuerdo con las necesidades de las personas con discapacidad, en ámbitos como: el personal de gobierno, instituciones médicas (lenguaje de señas, etc.).

E) En la clasificación específica: Lengua de Señas, las peticiones fueron las siguientes:

1. Persona con discapacidad auditiva, no sabe hablar lenguaje de señas, es complicado.
2. Integración en la currícula de educación desde primaria, el utilizar lengua de señas.
3. Integrar el lenguaje de señas en la educación primaria.
4. Implementar este tipo de lenguaje en los edificios públicos.
5. debemos de hacer crecer el número de intérpretes de la lengua de señas mexicana y que el Instituto Estatal de capacitación (IECA) de cursos permanentes de esta materia pero que sean con certificación a nivel nacional.
6. Que sea política pública enseñar a los funcionarios que usen este tipo de lenguaje
7. Que se eleve a rango de lengua oficial del país y obligatorio en nivel superior.
8. Transporte público considerar el lenguaje de señas, de manera nacional, creación de lengua de señas a nivel nacional.

F) En la clasificación específica: Sistema de Cuidados, las peticiones fueron las siguientes:

1. Tener el derecho de tener un asistente pagado por el estado para las personas con discapacidad (asistencia personalizada) o inclusive apoyar con una capacitación a un familiar para asistir a una persona con discapacidad.

2. Capacitación a las personas que apoyan a las personas con discapacidad para moverlos, trasladarlos, en cualquier medio de vehículos.

G) En la clasificación específica: Apoyo Económico y reasignación de recursos, las peticiones fueron las siguientes:

1. Somos muchas personas y queremos apoyos para todas.
2. Necesitamos apoyos económicos.
3. Proponen recibir una tarjeta de acuerdo a la discapacidad de la persona reciba un monto monetario mensualmente que sirva para transporte, medicamentos, despensa, cuestiones personales.
4. En los restaurantes o camiones sale muy caro, en las afueras y no se tiene el dinero, no solo los traslados para el suicidio y que sea considerado.
5. considero que la cuestión presupuestal del municipio no corresponde a las personas con discapacidad el conocerlas, solo considero que el que debe conocer es la dirección de tránsito y vialidad del Estado u municipio y el DIF Municipal de cada municipio y también propongo que las organizaciones de la sociedad civil que manejen programas de esta naturaleza se queden con los fondos económicos que se generen por concepto de multas y sanciones que se generen por ponerse en lugares de estacionamiento para personas con discapacidad cuando estos no la presenten y que se apliquen los fondos para programas de accesibilidad de las organizaciones de la sociedad civil.

6. creación de un presupuesto, para apoyar a las personas con discapacidad.
7. Todas las multas concernientes al tema se utilicen a beneficio de personas con discapacidad.

H) En la clasificación específica: Otros, las peticiones fueron las siguientes:

1. Que las licencias se pongan que tenemos discapacidad auditiva, y en el auto en la placa.
2. Es mejor la licencia que aparezca que tipo de discapacidad y homologarlo.
3. Propongo que se genere un padrón estatal de usuarios de estos implementos y que el control de este lo tenga la Dirección de Tránsito y Movilidad en el Estado y el homólogo en cada municipio para garantizar el libre tránsito y movilidad de las personas con discapacidad que los usan.
4. Que hagan estudios para apoyarnos en nuestro traslado porque somos algunas veces lentos.

5. Crear un distintivo a nivel estatal para poder estacionarse en los espacios designados, candado vial a nivel estatal, para personas con discapacidad.
6. que en los municipios más pequeños se replique el tema de las rutas del vehículo público adaptado tomando parte de este presupuesto ya que los DIF municipales cuentan con los vehículos adaptados que se podrían utilizar para esta propuesta.

La atención para dicho rubro temático es la siguiente:

En este apartado se concentran las propuestas que no se encuentran propiamente relacionadas con el presente proceso legislativo, sin embargo, al haberse obtenido como resultado del proceso de consulta, se pondrán a disposición y conocimiento de las personas diputadas, a fin de que se sirvan de insumo para futuras iniciativas o propuestas de puntos de acuerdo conforme a la competencia material que como legisladores tenemos.

- 16. Rubro temático: No relacionadas ni identificables, en el cual se clasificaron las siguientes peticiones:**

1. Porcentaje mínimo para este grupo de personas.
2. Una planeación de gobierno para el futuro, para que realmente se avance.
3. Que le pongan el color azul.
4. Internacionalización de la mejor con discapacidad.
5. Coordinación entre dependencias, al realizar modificaciones.

Por lo que toca a este apartado se concentran las propuestas que además no encontrarse relacionadas con los artículos en los cuales fueron referidas, tampoco se logró identificar el objeto de estas, ante lo cual resultó imposible su atención.

Lo anterior es cuanto respecto de la consulta a personas con discapacidad.

PUEBLOS Y COMUNIDADES INDÍGENAS Y AFROMEXICANAS

Procede a llevar a cabo la misma sistemática respecto a la consulta a pueblos y comunidades indígenas y afromexicanas, respecto de las iniciativas materia del presente dictamen.

ACUERDOS FORMALIZADOS.

Por lo que respecta a la consulta a las personas de los pueblos y

comunidades indígenas y afromexicanas, los acuerdos formalizados que se tomaron entre ellos y las diputadas y diputados participantes en la Asamblea General de Consulta fueron:

- 1. Revisar definiciones de “persona indígena” y “Grupos vulnerables”, a fin de ser más explícitos.**

Para efecto del análisis, estudio y dictaminación de las iniciativas en comento, sobre el concepto *persona indígena* fue tomada en consideración la definición establecida en el párrafo cuarto de nuestra Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y por lo que corresponde al concepto *Grupos vulnerables* se indica que fue agregada la fracción VIII bis identificando y definiendo el concepto *Grupos en situación de vulnerabilidad*.

- 2. Garantizar la presencia de un representante de pueblos indígenas en áreas de decisiones.**

Conforme lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo 29 ter se señala que en la integración del observatorio ciudadano de movilidad y seguridad vial deberá estar garantizada la participación de la sociedad, pueblos y *comunidades indígenas y afromexicanas* como mecanismo de estudio, investigación y propuestas, de evaluación de las políticas públicas, programas y acciones, de capacitación a la comunidad, así como de la 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.

Además se considera que, como parte del principios rector de la movilidad y seguridad vial denominado *Participación* se establecer la obligación que como parte de los mecanismos para que la sociedad se involucre activamente en cada etapa del ciclo de la política pública, específicamente en los supuestos de impacto diferenciado a los pueblos y comunidades indígenas o afroamericanos, y a las personas con discapacidad deberán considerarse mecanismos de consulta previa que garanticen su participación efectiva; esto conforme lo indicado en la propuesta de modificación al artículo 4 en su fracción XII.

3. Precisar la obligación de revisar los mecanismos para el otorgamiento de concesiones y garantizar el aumento de concesiones para que las rutas lleguen a las comunidades indígenas.

Conforme las adiciones realizadas al artículo 5 que establece la base para la modernización y racionalización de la movilidad y el servicio público y especial de transporte en el Estado de Guanajuato y en sus municipios denominada *Movilidad inclusiva con enfoque de derechos* se dispone que las autoridades estatales y municipales promoverán servicios de transporte público de personas que consideren las condiciones y

requerimientos diferenciados con especial atención a las personas con discapacidad y movilidad limitada, así como personas indígenas y afromexicanas; esto en artículo 5, fracción VI, inciso a.

4. Establecer la obligatoriedad de fijar topes, cruces peatonales o puentes vehiculares en espacios cercanos a vía del tren, ciclovías, reductores de velocidad, líneas divisorias y señalética carreteras.

Conforme lo dispuesto en el artículo 65 quáter, fracciones VI y VII, se dispone que además de los principios establecidos en Ley, las autoridades encargadas del diseño y operación de la infraestructura vial, urbana y carretera aplicarán criterios para garantizar una movilidad segura, eficiente y de calidad, tales como el de *Pacificación del tránsito* el cual señala que los diseños en infraestructura vial, sentidos y operación vial, deberán priorizar la reducción de flujos y velocidades vehiculares, para dar lugar al transporte público y a la movilidad activa y no motorizada y de tracción humana, a fin de lograr una sana convivencia en las vías.

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

de igual forma el relativo a *Velocidades seguras* que indica que 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.

- 5. Prever en el articulado la obligatoriedad de que las autoridades competentes establezcan en la normativa específica las medidas o sanciones correspondientes en los supuestos de infracción a las normas, tanto para particulares como para servidores públicos.**

Al efecto se disponen las sanciones correspondientes conforme el título noveno y capítulo único de la ley, sin perjuicio del marco jurídico estatal que establece las responsabilidades administrativas de los servidores públicos, sus obligaciones, las sanciones aplicables por los actos u omisiones en que estos incurran, así como los procedimientos para su aplicación, denominada como *Ley de Responsabilidades Administrativas para el Estado de Guanajuato*.

- 6. Valorar la incorporación en la Ley de la obligatoriedad de contar con ventanilla de quejas y denuncias del incumplimiento de la norma.**

Conforme lo señalado en el artículo 272, correspondiente al Capítulo Único *Quejas y Denuncias, Medios de Defensa y*

Responsabilidades del Título Décimo Disposiciones Complementarias se establece que las autoridades en materia de transporte establecerán y facilitarán los medios, mecanismos y procedimientos para la presentación de quejas, denuncias, reclamaciones o sugerencias cuando los concesionarios, permisionarios, prestadores de los servicios conexos y prestadores del servicio de transporte privado incumplan con las disposiciones que señala la presente Ley y los reglamentos que deriven de ella, sin perjuicio de la responsabilidad en que se incurra; debiendo observar 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.

- 7. Prever la capacitación a choferes sobre la prestación del servicio en general, sensibilidad en la prestación a personas indígenas, y personas adultas mayores indígenas, y capacitación con perspectiva de género, pues no se otorga servicio a mujeres embarazadas.**

Conforme las adiciones realizadas al artículo 5 que establece la base para la modernización y racionalización de la movilidad y el servicio público y especial de transporte en el Estado de Guanajuato y en sus municipios denominada *Movilidad inclusiva con enfoque de derechos* se dispone que las autoridades estatales y municipales, con la participación de los organizaciones de la sociedad civil especializadas, deberán incluir en los cursos

de formación, capacitación y sensibilización de permisionarios, concesionarios y operadores, estrategias que promuevan la implementación de acciones afirmativas que concienticen y garanticen el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía al servicio público de transporte personas con discapacidad y movilidad limitada, así como personas indígenas y afromexicanas; esto en artículo 5, fracción VI, inciso b.

8. Visibilizar y promover la lengua indígena en señalética, letreros, etc., leyes y reglamentos municipales.

Se armoniza con el contenido del artículo 13, fracción XV de la Ley General de Derechos Lingüísticos de los Pueblos indígenas, aplicando modificaciones a los artículos 16 bis, en su fracción XII y 33, en su fracción XX quinquies, ordenando se instrumenten las medidas necesarias para que en los municipios en donde al menos un veinte por ciento de la población hable una lengua indígena, las señales informativas de nomenclatura oficial, así como sus topónimos, sean inscritos en español y en las lenguas indígenas de uso en el territorio.

ACUERDOS ADOPTADOS BAJO EL PRINCIPIO DE MAYOR CONSENSO POSIBLE.

Ahora pasaré a dar lectura de los acuerdos adoptados bajo el

principio de “mayor consenso posible”.

Precisión y constancia de las propuestas incorporadas como parte del proyecto de decreto, exponiendo y justificando sobre la idoneidad de las opiniones de los participantes.

Derivado de los procesos de consulta de pueblos y comunidades indígenas y afromexicanas de conformidad a los acuerdos formalizados y la atención a las propuestas específicas al texto normativo consultado, la atención y en su caso justificación sobre la no idoneidad de las propuestas para su aplicación al texto normativo, es conforme lo siguiente:

1. Respecto del artículo 8 del expediente legislativo 509/LXV-I, las opiniones o sugerencias fueron las siguientes:

1) Ampliar el término “planeación”.

Se atiende la propuesta:

Artículo 8. Para los efectos de esta Ley se entiende por planeación de la movilidad y la seguridad vial, a la ordenación racional y sistemática de acciones que garanticen el ejercicio del derecho a la movilidad y la seguridad vial.

El Programa Estatal...

2. Respecto del artículo 65 sexies del expediente legislativo 509/LXV-I, las opiniones o sugerencias fueron las siguientes:

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

Se atiende en los siguientes términos:

La propuesta ya se encuentra contenida en el párrafo primero, pues ya se contempla *“la colocación de dispositivos de desvíos, reducción de velocidades”*, segunda parte del párrafo cuarto, que contempla *“En caso de carreteras y autopistas ya existentes, se colocarán reductores de velocidad en los puntos críticos”* y párrafo quinto., en el apartado *“Cuando un tramo de vía de jurisdicción estatal se adentre en una zona urbana, ésta deberá adaptar su vocación, velocidad y diseño”*

- 2) Que haya señalamiento para la fauna que está en el monte.

El comentario ya se encuentra en el contenido del artículo, específicamente en el apartado que señala: *“Para la construcción de nuevas carreteras y autopistas, así como para ampliaciones de aquellas ya existentes, se deberán prever pasos de fauna”*

3. Respecto del artículo 40, fracción XIII del expediente legislativo 509/LXV-I, las opiniones o sugerencias fueron las siguientes:

- 1) Que se adicione como finalidad el derecho a tener acceso a transporte oportuno, continuo y seguro, que se les permita un buen desplazamiento a su destino.

Se atiende en el sentido de que el referido artículo señala:

Artículo 40. El derecho a la movilidad tiene como finalidad el reconocimiento y protección de:

III. La accesibilidad de todas las personas, en igualdad de condiciones, con calidad, eficiencia, oportunidad, continuidad, seguridad, dignidad y autonomía a las calles y a los sistemas de transporte, priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad;

PETICIONES NO IMPACTADAS DENTRO DEL DICTAMEN EN TEXTO NORMATIVO:

Ahora bien, existieron peticiones de las personas consultadas que no permitieron su inclusión en los acuerdos formalizados y bajo el principio de “mayor conceso posible, por lo cual las peticiones se clasificaron en rubros temáticos, dependiendo de la naturaleza de

la misma, y se estableció la atención que se daría a las mismas y en su caso la justificación sobre la no idoneidad de las propuestas para su aplicación al texto normativo, lo cual es conforme a lo siguiente:

1. Rubro temático: No relacionada.

A) Clasificación específica denominada: Banco de datos para personas diputadas, en las cuales se incluyen las peticiones que resultan ser un insumo a fin de que en ejercicio de sus facultades constitucionales y legales de las personas diputadas presenten propuestas legislativas respecto de las mismas, siendo las siguientes peticiones:

1. Las autoridades deben reubicar el paradero de la plazuela Álvaro Obregón para evitar accidentes.
2. Que los reglamentos se traduzcan a lenguas maternas
3. La difusión de nuestros derechos como persona peatona
4. Se considera necesario que el Gobernador esté enterado de las necesidades viales de la comunidad.
5. Determinar reglamentos que definan a las comunidades indígenas.
6. y hacer campañas de concientización vial tanto para peatones como para automovilistas.
7. Especificar qué acciones van a mejorar la movilidad de la comunidad.
8. Las cuestiones de género también tienen su condición de una subdivisión de idioma y/o dialecto.

9. Debe existir un capítulo especial para desarrollar en la educación de temas en lengua y/o idioma.
10. Con respecto al servicio público vehicular las comunidades deben ser tomadas en cuenta para que sean ellas las concesionarias, debe entender el estatus económico, dialecto y su necesidad, así como se otorguen los permisos adicionales solo a integrantes de la misma comunidad.

B) Clasificación específica: Topes (65 quater fracción sexta, 65 sexies), resultando las siguientes peticiones:

1. Las integrantes proponen que se les permita poner topes en caso de que sea necesario para prevenir accidentes, pues les preocupa la seguridad de los niños que juegan en las calles.
2. De acuerdo, sin embargo, se añade la propuesta de que haya más topes a las salidas de escuelas y carreteras
3. Que se vea lo que realmente beneficie a la comunidad, ya que ponen topes o vibradores que no son de utilidad.
4. Se considera necesario el uso de topes peatonales para la seguridad del peatón
5. Se añade la propuesta de reduzca la velocidad en carretera y que haya más topes en los cruces peatonales.
6. Se deberían poner plumas como en los ferrocarriles para tener más seguridad.

La atención es en el siguiente sentido:

Los comentarios ya forman parte de una de las propuestas del ELD 509, como elementos reductores de velocidad, en el artículo 65 Quáter, fracción VI, dentro del criterio Pacificación del tránsito, como uno de los aplicables para garantizar una movilidad segura, eficiente y de calidad, se encuentra establecido que 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.

Se considera realizar exhorto dirigido a SICOM mencionando las comunidades consultadas para su respectiva atención.

2. Rubro temático: Capacitación y Certificación, bajo este rubro se establecieron las siguientes peticiones:

CAPACITACION

1. Los conductores de camiones no respetan a los ciudadanos, en ocasiones cuando llueve y hay charcos, los conductores aceleran y avientan el agua a los ciudadanos
2. Los conductores van viendo el celular cuando manejan y también no respetan a los adultos mayores.
3. Deberán capacitar a los operadores para que respeten a las mujeres y a las adultas mayores

4. Existe un abuso por parte de la autoridad, la capacitación de los servidores.
5. Se les respete las paradas de camión, donde siempre han sido habitualmente, así, para que los choferes respeten la parada que se les esta solicitando con anticipación
6. En relación a las calles debe existir el respeto a usos y costumbres en el establecimiento de las mismas.

CERTIFICACION

1. Capacitar y certificar a los conductores del transporte,

La atención a dicho rubro temático es en el siguiente sentido:

Acorde a lo dispuesto por los artículos 225 y 226 de Ley vigente, corresponde a la unidad administrativa de transporte impartir cursos y programas permanentes de capacitación a los operadores de los servicios público y especial de transporte en los términos que establezca el reglamento de la Ley y fijará los costos que deberán aplicarse por su realización.

Podrá autorizar a personas físicas o jurídico colectivas, así como a entidades públicas y privadas reconocidas por la autoridad educativa respectiva que cumplan con las características legales, técnicas y administrativas para tal fin. Entre los cuales podrán participar los propios concesionarios o permisionarios o a quienes ellos contraten.

Los cursos y programas de capacitación para los operadores de los servicios público y especial de transporte tendrán como finalidad mejorar las actitudes y aptitudes en la prestación del citado servicio. Siendo incluso obligación de los concesionarios y permisionarios la verificación de que los operadores acudan de forma permanente a los cursos y programas de capacitación y actualización que establezca la unidad administrativa de transporte, conforme la fracción IV del artículo 236.

Sin embargo, se realiza la adición de una fracción VI al artículo 5, para quedar de la siguiente manera :

Bases de la movilidad

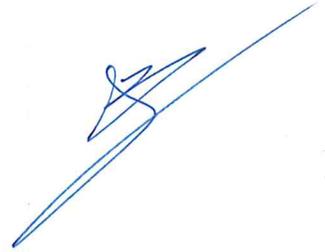
Artículo 5. La modernización y...

I. a V. ...

VI. Movilidad inclusiva con enfoque de derechos

a) Las autoridades estatales y municipales promoverán servicios de transporte público de personas que consideren las condiciones y requerimientos diferenciados con especial atención a las personas con discapacidad y movilidad limitada, así como personas indígenas y afroamericanas;

b) Las autoridades estatales y municipales, con la participación de los organizaciones de la sociedad civil especializadas, deberán incluir en los cursos de formación, capacitación y sensibilización de permisionarios, concesionarios y operadores, estrategias que



promuevan la implementación de acciones afirmativas que concienticen y garanticen el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía al servicio público de transporte personas con discapacidad y movilidad limitada, así como personas indígenas y afroamericanas.

c) Las autoridades estatales y municipales establecerán y ejecutarán programas y campañas de respeto, sensibilización y empatía hacia las personas con discapacidad y movilidad limitada, así como personas indígenas y afroamericanas para evitar cualquier tipo de discriminación en su tránsito por la vía y en el uso del transporte público.

3. Rubro temático: Prestación de Servicio, bajo este rubro se establecieron las siguientes peticiones:

1. No hay rutas de transporte suficientes.
2. Garantizando la calidad en el servicio.
3. que cuenten con anuncios de paradas y subidas de los usuarios,
4. Que se asegure la accesibilidad y la frecuencia del transporte.
5. Que haya más transporte para llegar a su comunidad.
6. Revisar que su condición de salud, les permita a los choferes operar el transporte público.
7. Comentario: Considerar en la ley de movilidad, transporte para personas adultas mayores, que los mueva con seguridad.

A los cuales corresponde la siguiente atención:

Como parte de la integración de los principios y jerarquía de la movilidad a las políticas y los instrumentos de planeación, conforme la propuesta de actualización legislativa ELD 509 al artículo 8 bis, se propone en su fracción V establecer medidas que fomenten una movilidad sustentable y que satisfagan las necesidades de desplazamiento 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, así como lo señalado en la fracción VII establecer acciones 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.

De igual forma, con la actualización propuesta al artículo 14 bis, en sus fracciones I, IV y V se indica que los recursos destinados por el Ejecutivo del Estado y los ayuntamientos en sus procesos de planeación en materia de movilidad y seguridad vial deberán aplicarse en programas, acciones y proyectos que se enfoquen prioritariamente para implementar mejoras a la infraestructura para la movilidad peatonal y no motorizada, así como efectuar acciones para la integración y fortalecimiento del servicio de transporte público, con el fin de promover su uso y cumplir con el objeto de esta Ley; 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; y realizar

estudios para la innovación, el desarrollo tecnológico e informático, así como para promover la movilidad no motorizada y el transporte público en los municipios con menores ingresos.



Se analiza realizar exhorto dirigido a la dirección general de transporte de la Secretaria de Gobierno, y a la unidad administrativa correspondiente en los municipios, de conformidad con artículos 144 y 149.

Las revisiones de condición de salud de los operadores del transporte público, es un tema regulado conforme el artículo 238 que indica a la Medicina del Transporte como la actividad a través de la cual se practican los exámenes médicos, psicofísicos, de alcoholemia y toxicológicos, para determinar, con base en los resultados que se obtengan, la salud y aptitud de los operadores de los servicios público y especial de transporte, para lo cual la unidad administrativa de transporte o los municipios podrán contar con unidades médicas en los términos que se establezcan en el reglamento correspondiente, o bien establecer acciones de coordinación con la dependencia respectiva en materia de salud o entre sí, para la práctica de los exámenes médicos.

Se establece especial atención a los requerimientos de personas con discapacidad y movilidad limitada, y otros grupos en situación de vulnerabilidad que así lo requieran, conforme la obligación de establecer acciones afirmativas y ajustes razonables en materia de accesibilidad y diseño universal, en los sistemas de movilidad y en la estructura vial,

como parte de la integración de los principios y jerarquía de la movilidad a las políticas y los instrumentos de planeación, ello en la propuesta de actualización legislativa ELD 509 al artículo 8 bis en su fracción VII; sin embargo, y derivado también de las opiniones obtenidas en el proceso de consulta a personas con discapacidad se modifica la denominación del concepto movilidad reducida a movilidad limitada, indicada en la fracción XII del artículo 7 ajustandose con ello a ley general.

4. Rubro temático: Cumplimiento de normas.

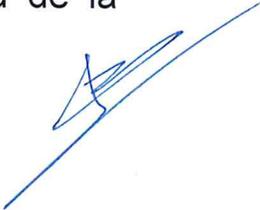
A) En la clasificación específica: Otras normas, se establecieron las siguientes peticiones:

1. Que en el diseño vial y servicio de transporte se consideren y respeten las zonas históricas y patrimoniales de los pueblos y comunidades Afromexicanas.
2. Que se respeten las zonas históricas y patrimoniales de los pueblos y comunidades Afromexicanas.

A lo cual procede la siguiente atención:

Lo relativo al procedimiento para la elaboración del diagnóstico, formulación y actualización del programa estatal de ordenamiento sustentable del territorio, se encuentra regulado por una norma diversa, a saber, en el Código Territorial.

De conformidad con el artículo 49, fracción XII, los instrumentos de planeación (incluida la planificación de vialidades) deben considerar las medidas de protección y conservación establecidas en las declaratorias de áreas o centros de población como Patrimonio Cultural, en los términos de la Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural, así como aquéllas relativas a las zonas de monumentos arqueológicos, artísticos o históricos, y en las demás disposiciones legales aplicables en los sitios en que existan o se presuma la existencia de elementos arqueológicos propiedad de la Nación.



En este orden, la conservación de los centros de población, señalada en el artículo 169 del mismo ordenamiento, esta protección constituye acciones públicas tendentes para mantener y restaurar las edificaciones y monumentos públicos, la imagen urbana, el patrimonio natural, cultural urbano y arquitectónico, el paisaje y las áreas de valor escénico en los centros de población.

Dichas acciones deben además estar contempladas en las disposiciones reglamentarias que en materia de paisaje e imagen urbana expidan los ayuntamientos para establecer las modalidades, restricciones, especificaciones y características a que se sujetará el diseño, ubicación, construcción, mantenimiento, mejoramiento y conservación del patrimonio natural, cultural urbano y arquitectónico,

áreas de valor escénico y zonas de entorno de monumentos arqueológicos, artísticos o históricos, esto conforme el artículo 268, fracción VIII.

B) En la clasificación específica: Transitorios, se establecieron las siguientes peticiones:

- 1) Se pide fortalecer los reglamentos.

Se atiende en el siguiente sentido:

A fin de cumplir con la adecuación de los reglamentos que deriven de la modificación de la norma se incorpora la siguiente disposición Transitoria:

Sexto. El ejecutivo del Estado y los Ayuntamientos, en un plazo no mayor a 180 días, contados a partir de la entrada en vigor del presente decreto, deberán aprobar las reformas reglamentarias necesarias, a fin de armonizarlas con lo dispuesto en esta Ley, permaneciendo entre tanto vigentes los reglamentos existentes, en todo aquello que no se oponga al contenido de la presente.

5. Rubro temático: Señalética, se establecieron las siguientes peticiones:

1. Agregar la palabra bilingüe.
2. Promover el uso de las lenguas indígenas en las señaléticas de vialidad.

3. Señalética incluya asuntos culturales.
4. Es importante que se realice una revisión constante de la señalética

Se atiende en el siguiente sentido:

Se armoniza con el contenido del artículo 13, fracción XV de la Ley General de Derechos Lingüísticos de los Pueblos Indígenas, a los artículos 16 bis y 33 para que se instrumenten las medidas necesarias para que en los municipios en donde al menos un veinte por ciento de la población hable una lengua indígena, las señales informativas de nomenclatura oficial, así como sus topónimos, sean inscritos en español y en las lenguas indígenas de uso en el territorio.

6. Rubro temático: Consulta, se establecieron las siguientes peticiones:

1. Que realmente se consulte a la comunidad.
2. Se considera necesario que se les pregunte a la ciudadanía sobre los asuntos de movilidad
3. Hacer una consulta previa con las comunidades y pueblos indígenas antes de desarrollar el proyecto vial
4. Consultas a las comunidades en tema de diseño y operaciones relevantes al artículo que conciernen a las dichas.
5. Mecanismos de escucha a las personas de comunidades, para no caer en perjuicio.

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

Se atiende a través de la incorporación de un párrafo segundo de la fracción XII, artículo 4, del presente decreto de dictamen el cual señala:

“Artículo 4....

XII. Participación: 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 creación conjunta enfocadas en resolver las necesidades de las personas en relación con su movilidad y la de bienes y mercancías.

En los supuestos de impacto diferenciado a los pueblos y comunidades indígenas o afroamericanos, y a las personas con discapacidad se considerarán mecanismos de consulta previa que garanticen su participación efectiva.”

7. Rubro temático: Intersecciones seguras, se establecieron las siguientes peticiones:

1. comentan la falta de cruces peatonales.
2. Se considera necesario la creación de puentes peatonales en el municipio.

3. Se propone la revisión de semáforos que aseguren la movilidad de los peatones.
4. Establecer puentes vehiculares en las intersecciones de caminos y vías férreas.

El tema de intersecciones seguras se atiende con lo previsto en los artículos siguientes de la Ley de Movilidad estatal el 43 que hace referencia al derecho de paso preferencial; 46, tránsito de escolares y 47 relativo a personas con discapacidad o movilidad reducida.

Así como en la propuesta del expediente 509, se contempla en el artículo 65 quáter, en los criterios para el diseño de infraestructura vial que las autoridades encargadas del diseño y operación de la infraestructura vial, urbana y carretera aplicarán los siguientes criterios para garantizar una movilidad segura, eficiente y de calidad, en el diseño universal deberán establecerse como condiciones mínimas de infraestructura se ordenan de la siguiente manera: c) Pasos peatonales que garanticen zonas de intersección seguras entre la circulación rodada y el tránsito peatonal; y d) Señales de control de tráfico peatonal, motorizado y no motorizado que regule el paso seguro de personas peatonas

Así como en la fracción VII de las 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;

8. Rubro temático: Vialidades continuas, seguras y libres de obstáculos, se establecieron las siguientes peticiones:

1. Que se garantice la seguridad e infraestructura de las vialidades y paradas de camión.
2. Se manifestó que la mayoría de las personas en la comunidad utilizan bicicleta, pero no hay espacios para ellos, por lo que consideran importante poder hacer este tipo de aportaciones y poder proponer, por ejemplo, la creación de ciclovías y mejorar la iluminación
3. Añadir a los proyectos viales las ciclovías y caminos peatonales.
4. Que se garantice la construcción de banquetas y que se regularice a los comerciantes, ya que obstruyen banquetas y pasos peatonales, así como rampas para personas con sillas de ruedas.
5. Que haya seguridad.
6. Se propone añadir rampas y camellones a las vialidades.

Se atienden las peticiones de la siguiente manera:

A fin de permitir la movilidad y el libre tránsito en las vialidades se establece una propuesta de actualización normativa con la adición del artículo 65 octies donde todos los proyectos de infraestructura vial a implementar, deberán procurar la generación de 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.



Ello implica que en la instalación física de elementos denominados mobiliarios urbanos que son caracterizados por ser espacios públicos, multifuncionales y de uso social y colectivo, tales como las paradas de transporte público deberá considerarse los elementos de seguridad (7); la creación de ciclovías para la circulación de personas en vehículos no motorizados (8 y 9); así como la prioridad de paso y continuidad de superficie para la circulación de personas en sillas de ruedas (10) en la que además se atiende su preferencia de movilidad consignada en el inciso a) de la fracción II del artículo 5 y 44, ambos de la Ley vigente de movilidad.

9. Rubro temático: Medios de Defensa, se establecieron las

siguientes peticiones:

1. Y así mismo y medios de defensa.

La Ley vigente atiende la observación en los artículos 272 y 273, en donde preve mecanismos de Quejas y denuncias, y Recurso de inconformidad, además como obra en el presente dictamen el artículo 272, fue sujeto a propuesta de reforma, con lo cual se atiende la petición.

10. Rubro temático: Participación Ciudadana, se establecieron las siguientes peticiones:

1. Se considera necesario que se les tome en cuenta en la seguridad vial.
2. Las personas serían de la misma comunidad.
3. "asignar presupuesto para la persona integrante de las comunidades indígenas que pertenezca al OC".
4. Añadir: "Vigilará el uso de recurso público de observatorio".
5. En la Fracción II: además de "habitabilidad", agregar la palabra "recursos naturales".

La atención es en el siguiente sentido:

Conforme a la propuesta legislativa del ELD 509 -29 Ter segundo párrafo- se establece que en la integración del observatorio ciudadano -a crearse- deberá estar garantizada 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, organismos empresariales, y organizaciones de la sociedad civil, con incidencia directa en la materia de esta Ley y con la naturaleza y objeto del organismo de participación social referido; cuyos cargos son de carácter honorífico. El apoyo para funcionamiento y operación de este órgano de participación ciudadana estará a cargo de la SICOM, conforme a lo propuesto en el artículo 29 bis, quien en su caso tendrá recursos presupuestales asignados cuyo ejercicio será fiscalizable tanto en el cumplimiento de resultados como en su gasto tanto por la Secretaría de Transparencia y Rendición de Cuentas como por la Auditoría Superior del Estado.



En cuanto a la atención de la petición 5 de este rubro, al respecto se precisa que se complementan las finalidades de la ley conforme a la propuesta legislativa ELD 509 con una fracción VIII al artículo 2, para establecer 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. De igual forma, se establece como principio rector de la movilidad, en su artículo 4 fracción XVIII, la sostenibilidad como responsabilidad de la actuación pública dirigida a 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.

Concluyendo con ello lo que respecta a los acuerdos formalizados, las peticiones atendidas bajo el principio de “mayor consenso posible” y las peticiones que ameritaron una atención en los términos aquí precisados, respecto de las consultas a dichos grupos vulnerables.

Al respecto es cuanto Diputado Presidente.

Con lo expuesto, tenemos como finalidad dejar constancia del cumplimiento puntual al proceso de consulta pública en los términos establecidos por el máximo tribunal del país, cumpliendo así con los estándares constitucionales y convencionales respecto del proceso de consulta a grupos vulnerables.

Agradezco a las y los integrantes de la Junta de Gobierno y Coordinación Política de este Honorable Congreso, por autorizar que las Direcciones de Evaluación y monitoreo Legislativo y la Dirección de Proceso Legislativo y Desarrollo Parlamentario, llevaran a cabo los procesos de consulta referidos.

De igual manera agradezco a la persona que integra dichas Direcciones, por su profesionalismo y entrega en pro de esta labor, así como al Secretario Técnico de la Comisión de Seguridad Pública y Comunicaciones, a las Asesoras y Asesores de los diversos Grupos Parlamentarios y de la Representación Parlamentaria, que estuvieron

trabajando arduamente a fin lograr la armonización de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, con lo establecido en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Esta armonización, es sin duda alguna, una reforma estructural en materia de movilidad, en la cual el derecho humano a la movilidad en condiciones de seguridad vial es el eje rector de la presente reforma.

Por lo cual pido su voto a favor del presente dictamen.

Hago entrega de lo aquí manifestado a la Presidencia de este Honorable Congreso, a fin de que se anexe al Acta de la Presente Sesión Ordinaria así como a los respectivos expedientes legislativos.

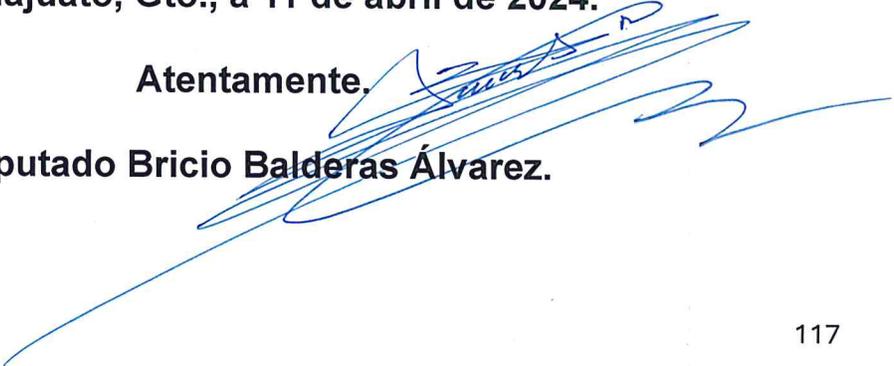
Es cuanto.

Por su atención gracias.

Guanajuato, Gto., a 11 de abril de 2024.

Atentamente,

Diputado Bricio Balderas Álvarez.



Posicionamiento de la Diputada Dessire Ángel Rocha, de la Representación Parlamentaria de Movimiento Ciudadano, a favor del dictamen de la Comisión de Seguridad Pública y Comunicaciones relativo a las iniciativas de reformas, adiciones y derogaciones a la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, al Código Territorial para el Estado y los Municipios de Guanajuato y a la Ley del Sistema de Seguridad Pública del Estado de Guanajuato (ELD 509/LXV-I, ELD 533/LXV-I, ELD 544/LXV-I, ELD 548/LXV-I y ELD 551/LXV-I).

Con el permiso de la Presidencia y la Mesa Directiva

Compañeras y compañeros diputados

La seguridad vial salva vidas. Por eso, a Guanajuato le urge adoptar este nuevo paradigma, porque somos la tercera entidad con mayor porcentaje de defunciones por accidentes de tránsito con un 7%, después de Estado de México (8%) y Jalisco (7.2%). Tan solo en León en el 2023 se registraron 41 muertes viales y en lo que va del 2024, las últimas semanas han sido particularmente difíciles. El derecho humano a la movilidad se completa si el Estado provee las condiciones necesarias para desplazarse con seguridad y garantizar la vida.

Las personas, los vehículos y la infraestructura vial deben interactuar de una manera que garantice el más alto nivel de seguridad posible. Y en Guanajuato, a partir de hoy, hablaremos de un enfoque de sistemas seguros integrados, que reconoce que el transporte es un sistema complejo y sitúa la seguridad en su centro. Implica un gran reto.

Transformar lo urbano para colocar en el centro a las personas y hacer efectiva la jerarquía de la movilidad, implica dejar de construir infraestructura solo para los vehículos y poner la prioridad en crear entornos que fomenten la movilidad sostenible y eficiente.

“La infraestructura crea cultura” es lo que hemos aprendido de los colectivos a favor de la movilidad, y desde la Bancada Naranja, estamos convencidas de que la ruta es precisamente crear nueva cultura. La que demandan las nuevas generaciones, su forma de entender la sustentabilidad y su derecho a la ciudad, pero también el deseo de volver a habitar las calles en las que jugamos en la infancia las personas adultas, o las personas adultas mayores que quieren recorrerlas a su paso y a su ritmo; calles para las personas con discapacidades y para los grupos en situación de exclusión y calles para las mujeres que cada vez más nos habituamos a cambiar de ruta “por seguridad”.

Por eso, desde la Bancada Feminista primero, presentamos una iniciativa gracias a la que hoy se está reconociendo la **movilidad con perspectiva de género, sobre todo para disminuir las desigualdades en materia de cuidados con la posibilidad de que las autoridades puedan considerar fijar subsidios o subvenciones a la movilidad del cuidado mediante excepciones a las tarifas generales o estableciendo modalidades preferenciales, especiales o integradas**. Para ello, esta reforma sienta las bases para estudiar los patrones diferenciados de movilidad de las mujeres con su participación en la generación de datos que sustenten esas decisiones y políticas públicas, que estoy segura pronto serán realidades en distintas ciudades de nuestro Estado. Mi agradecimiento a mis compañeras Yulma y Martha por acompañar esta propuesta y a las demás compañeras diputadas por su voluntad para complementar este tema.

Quisiera brevemente hacer aquí un paréntesis para reconocer el trabajo de la Comisión de Seguridad Pública y Comunicaciones, de su Presidente, de la

Secretaría Técnica, asesoras y asesores y el equipo institucional del Congreso por el desdoblamiento de las consultas constitucionales a personas con discapacidades y personas indígenas que requirieron de un gran esfuerzo sostenido por todo el tiempo de la larga metodología que nos permitió llegar a estas 499 páginas de dictamen. Gracias a todas y todos.

Principalmente a las y los ciudadanos, por poner en alto el gran valor del civismo al participar en las consultas, por cierto, atendiendo a comentarios ciudadanos, se derogan en este dictamen los artículos 45 y 51 para dejar de culpar a las personas y responsabilizarlas de las consecuencias de las decisiones de infraestructura vial de las autoridades.

Desde la Bancada Naranja, hoy nos sentimos muy honradas de dar respuesta con esta reforma a algunas de las demandas ciudadanas y colectivas para tener en la Ley:

Gobernanza vial, es decir, participación social desde la planeación hasta la evaluación de la política pública de movilidad para que se prioricen los grupos en situación de vulnerabilidad y para reducir las brechas de desigualdad que también se expresan en las condiciones de movilidad y seguridad vial.

Criterios de diseño vial seguro, para que las obras de infraestructura vial urbana y carretera sean concebidas y realizadas tomando en cuenta la jerarquía de la movilidad. Las calles planeadas y diseñadas con un enfoque de sistema seguro orientado a reducir los riesgos, a mitigar la posibilidad del error humano reconociendo que las calles deben ser de todas las personas usuarias aplicando un enfoque interseccional.

Vías recreativas, para que las y los ciudadanos tengamos más espacios públicos suficientes, seguros y de calidad, en las que se pueda convivir y practicar actividad física, que las autoridades estatales y municipales deberán centrar en ello sus esfuerzos.

Estándares de servicio en el transporte público, aplicables a la planeación, la operación, las características que los vehículos deben cumplir, las consideraciones para las personas conductoras y aquellos relacionados con la prestación de servicios auxiliares, así como la seguridad y la prevención del delito a bordo del transporte. Recordemos que, tan solo en León, se registran picos que al final del mes reportan haber movido entre 15 y 20 millones de personas.

Para ello, también incorporamos la obligación de que las autoridades cuenten con **unidades, mecanismos y procedimientos para recibir quejas, denuncias, reclamaciones o sugerencias** con relación al servicio público y privado de transporte.

Finalmente, pero no menos importante, al presentar nuestra cuarta iniciativa en materia de movilidad dijimos que: No solo tenemos derecho a la movilidad y la seguridad vial, también tenemos derecho a la buena administración pública, a la buena gobernanza.

Y por eso este dictamen contiene, regulación para explicitar que el destino de los recursos presupuestarios en términos reales del Estado y los ayuntamientos, deben traducirse en criterios para la mejora de la movilidad y la seguridad vial, bajo los principios de las calles completas y el diseño universal, para desincentivar el transporte que por sus externalidades negativas produzcan mayores daños sociales y ambientales, para promover estudios y diagnósticos y la generación de

información confiable para la toma de decisiones públicas, entre ellas las tarifas. Se incluyen también criterios para integrar estrategias financieras y tarifarias a los servicios de transporte, y muy importante, se constituye el Fondo de Movilidad Sustentable y Segura, como programa presupuestal con el objetivo de financiar programas y proyectos de movilidad urbana que van desde la implementación de registros, sistemas de información y datos para la toma de decisiones públicas o la reducción de factores de riesgo vial, hasta la implementación de servicios de vehículos eléctricos de transporte público, micro movilidad y bicicletas compartidas.

Para consolidar estos avances, y con el mejor deseo de verlos convertidos pronto en realidades, pido su voto a favor del presente dictamen.

Por ciudades seguras, diversas, inclusivas e intergeneracionales, pido su apoyo para un Guanajuato que siempre estará en movimiento.

Posicionamiento: “Ley de Movilidad”

Con su permiso Presidente...

Saludo con gusto a las Diputadas y Diputados que nos acompañan en esta Sesión.

De igual manera saludo al personal institucional y de los grupos parlamentarios presentes.

Así mismo mando un respetuoso saludo a las personas que nos siguen a través de los diversos medios de comunicación.

He pedido el uso de la voz en esta tribuna a fin de hablar a favor del dictamen emitido por la Comisión de Seguridad Pública y Comunicaciones relativo a 5 iniciativas en materia de movilidad y seguridad vial.

El pasado 25 de mayo de 2023, se presentó en este Pleno por un servidor iniciativa respecto de reformas, adiciones y derogaciones a la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, del Código Territorial para el Estado y los Municipios de Guanajuato y de la Ley del Sistema de Seguridad Pública del Estado de Guanajuato.

Propuesta legislativa con la cual el Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, asumió la responsabilidad de dar cumplimiento a lo establecido en el Artículo Transitorio Segundo del Decreto por el que se expidió la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, el cual fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 17 de mayo de 2022, en el sentido de aprobar las reformas necesarias a las leyes locales, a fin de armonizarlas con lo dispuesto en la citada Ley General.

Hoy, con su apoyo, se dará puntual cumplimiento a dicho transitorio.

Como lo señalé al momento de presentar la iniciativa, tanto la Ley General, como el presente Dictamen, tienen como antecedente el *Decreto por el que se declara reformadas diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de Movilidad y Seguridad Vial*¹, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 18 de diciembre de 2020, enmienda constitucional en la cual se fijó como uno de los pilares fundamentales para guiar la actividad legislativa del Congreso de la Unión, y por ende de los Congresos Locales, el relativo a:

El reconocimiento del derecho que toda persona tiene a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Es decir, se colocó a la persona como eje primario de la movilidad, acorde con la progresividad de los derechos humanos.

La iniciativa de armonización será, con su apoyo, una reforma estructural en materia del derecho humano a la movilidad en condiciones de seguridad vial.

A la primera propuesta de armonización, se sumaron 4 iniciativas más, con enfoques específicos de reforma, en el siguiente orden:

- 1. Iniciativa presentada por las Diputadas Dessire Ángel Rocha, Yulma Rocha Aguilar y Martha Lourdes Ortega Roque, con enfoque de fortalecimiento a la perspectiva de género en la movilidad.**
- 2. Tres Iniciativas presentadas por la Diputada Dessire Ángel Rocha, de la Representación Parlamentaria del Partido Movimiento Ciudadano, las cuales tuvieron como materia respectivamente: La priorización en las obras de infraestructura vial urbana y carretera a las personas peatonas, a los vehículos no motorizados y al transporte público; el servicio de transporte intermunicipal o integrado; y la relativa a presupuestos, participación ciudadana,**

planeación, información, evaluación y seguimiento de la movilidad, en este último destacando la creación del Fondo de Movilidad Sustentable y Segura.

A la luz de las iniciativas que fueron presentadas en la materia de movilidad, se determinó, dentro de la Comisión de Seguridad Pública y Comunicaciones, una sola metodología, para efectos de emitir un solo dictamen en beneficio de las y los guanajuatenses.

La metodología aprobada dentro del proceso legislativo otorgó de relevancia absoluta a la figura del Parlamento Abierto, pues se llevaron a cabo 4 Foros de Consulta.

- 1. El primero con los funcionarios municipales a través de la Convención Legislativa de Seguridad Pública y Prevención Social de la Violencia y la Delincuencia.**
- 2. El segundo con concesionarios de transporte y propietarios de vehículos destinados al servicio público y operadores.**
- 3. El tercero con colectivos y asociaciones civiles.**
- 4. El cuarto con colegios de profesionistas y cámaras empresariales.**

Además, se llevó a cabo una Mesa de Trabajo con la Agencia Alemana de Cooperación para el Desarrollo Sustentable, por su acrónimo GIZ, en materia de enfoque sistémico y de sistemas seguros.

Aunado a esos ejercicios de participación ciudadana, las iniciativas presentaron un punto diferenciador, el que las mismas, al contener disposiciones de impacto directo e indirecto a personas con discapacidad y pueblos y comunidades indígenas y afromexicanas, hacían necesario llevar a cabo respectivamente:

El Proceso de Consulta Previa, Pública, Abierta y Regular; Estrecha y con participación de las personas con discapacidad, con participación efectiva y accesible, en lo que respecta a las personas con discapacidad ello en cumplimiento a los criterios de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, que tienen su fundamento en la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y en la Convención Interamericana para la Eliminación de todas las Formas de Discriminación; y

El Proceso de Consulta Previa, libre, informada, culturalmente adecuada y de buena fe a pueblos y comunidades indígenas Chichimeca, Ezar o Jonaz; Otomí o Nãhñu y Pame. Así como a los migrantes de los pueblos Nahua, Mazahua, Purépecha, Zapotecos, Wixárika, Mixtecos, Mixes y Mayas, y demás pueblos y comunidades indígenas que transiten o residan de forma temporal o permanente en la entidad. Y Adicionalmente a las comunidades afromexicanas del estado de Guanajuato, respecto de reformas y adiciones legislativas que impacten en sus derechos. Consulta fundamentada en el Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo, sobre Pueblos y Comunidades Indígenas y Tribales.

Procesos de Consulta que retribuyeron grandes aportaciones en materia de movilidad, arribando a acuerdos formalizados respecto de las propuestas estrictamente relacionadas con los artículos materia de consulta, así como a la adopción bajo el criterio de máximo consenso de otras propuestas, que fueron impactadas en el dictamen que estamos por votar; aportaciones que sin duda son retomadas en el presente dictamen, en beneficio de las personas consultadas.

La metodología, como los procesos de consulta señalados, han sido, por parte de los integrantes de la Comisión, escrupulosamente cumplidos, siguiendo los parámetros establecidos por nuestro máximo tribunal, garantizando así a las y los guanajuatenses la constitucionalidad y convencionalidad de nuestra labor legislativa.

La reforma estructural en materia de movilidad y seguridad vial, contenida en el presente dictamen, tiene por objeto lo siguiente:

- 1. Se crea el Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial.**
- 2. Se establecen en su integridad los principios rectores de movilidad y seguridad vial que señala la Ley General los cuales son: la accesibilidad, calidad, confiabilidad, diseño universal, eficiencia, equidad, habitabilidad, inclusión e igualdad, movilidad activa, multimodalidad, participación,**

perspectiva de género, progresividad, resiliencia, seguridad, seguridad vehicular, sostenibilidad, transparencia y rendición de cuentas, transversalidad, uso prioritario de la vía o del servicio, y de manera adicional se mantiene el principio de innovación tecnológica tal y como está en la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, el cual es el sustento legal de la aplicación SIGO Gto.

- 3. Se incluye un enfoque sistémico de seguros con la finalidad de garantizar la protección de la vida y la integridad física de las personas a través de la prevención, que disminuya los factores de riesgo y la incidencia de lesiones en sus desplazamientos y uso o disfrute en las vías públicas.**
- 4. Se establecen las acciones que se deben observar en las políticas y Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, a los cuales se integraran los principios y jerarquía de la movilidad.**
- 5. Se crea el Fondo de Movilidad Sustentable y Segura, como un programa presupuestal, cuyo objetivo será financiar programas y proyectos de movilidad urbana sustentable en el estado.**
- 6. Se contempla que el Ejecutivo del Estado y los Ayuntamientos destinaran recursos económicos prioritarios**

en sus presupuestos para la movilidad y seguridad vial; recursos que priorizaran para mejoras a la infraestructura para la movilidad peatonal y no motorizada, fortalecimiento del servicio de transporte público; diseño de políticas para la reducción de los siniestros, ello para proteger la vida e integridad de las personas usuarias de las vías.

7. **Se crean los Observatorios Ciudadanos como mecanismos de estudio, investigación, propuestas y evaluación de las políticas públicas en la materia. En la integración del Observatorio deberá estar garantizada la participación de la sociedad, pueblos y comunidades indígenas y afroamericanas, personas con discapacidad y las organizaciones que les representen, instituciones académicas y de investigación, colegios de profesionistas, organismos empresariales y organizaciones de la sociedad civil.**

8. **Se señala que en los objetivos, estrategias e indicadores del Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial deben estar alineados a la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.**

9. **Se establece la jerarquía de movilidad, a fin de garantizar la prioridad en el uso y disposición de las vías a favor de las personas y los grupos en situación de vulnerabilidad.**

- 10. Se contempla que en la conformación del Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial deben considerarse e integrarse las propuestas y recomendaciones de los colegios de ingenieros civiles, arquitectos, topógrafos y, en su caso, de las cámaras y organismos de la industria de la construcción, logística y de la vivienda; así como de las Dependencias, entidades, institutos estatales y municipales, y organizaciones de la sociedad civil, cuyo objeto sea la implementación de acciones afirmativas, de protección de grupos vulnerables o con perspectiva de género; a fin de permitir que mejoren y hagan más segura, incluyente y eficiente la experiencia de la movilidad de las mujeres, de personas de grupos vulnerables y de la movilidad del cuidado. Debiendo en dicho programa señalarse de forma expresa las propuestas que fueron tomadas en cuenta y la autoría u origen de estas.**
- 11. Se crea un Subsistema Estatal de Información el que tiene por objeto integrar y operar la información en materia de movilidad y seguridad vial, el cual será administrado por la Secretaría de Infraestructura, Conectividad y Movilidad.**
- 12. Se define el derecho a la movilidad como aquel que tiene toda persona a trasladarse y disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible para su desplazamiento en condiciones de igualdad y sostenibilidad.**

- 13. Se establece la movilidad con perspectiva de género, a fin de que las autoridades estatales y municipales fomenten y garanticen la participación de las mujeres, considerando su interseccionalidad, en la planeación y diseño de la movilidad y seguridad vial.**

- 14. Las obras de infraestructura vial urbana y carretera deberán diseñarse y ejecutarse bajo los principios rectores de la ley, la jerarquía de movilidad y los criterios establecidos en la ley, tales como diseño universal, priorizar a grupos en situación de vulnerabilidad, participación social, por mencionar solo algunos, priorizando en todo momento a las personas peatonas, vehículos no motorizados y transporte público.**

- 15. Se establece la seguridad vial como el conjunto de medidas, normas, políticas u acciones adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de estos. Que para hacerla efectiva las autoridades en el ámbito de su competencia aplicaran las directrices de infraestructura segura, velocidades seguras, vehículos seguros, personas usuarias seguras y atención medica prehospitalaria.**

- 16. Se señalan las velocidades máximas en las vías públicas de jurisdicción estatal y municipal.**

- 17. También se contemplan los derechos de las personas involucradas en los hechos de tránsito, dentro de los que destacan recibir atención médica y psicológica de manera integral y reparación integral del daño.**

- 18. Se establecen los derechos en materia de movilidad, que contempla: la libre elección de forma de traslado, protección de la integridad física y prevención de lesiones de todas las personas usuarias de las calles y del sistema de transporte.**

- 19. De igual manera con la presente iniciativa se reforma el artículo 298 del Código Territorial del Estado y los Municipios de Guanajuato a fin de que los proyectos de nuevas vialidades urbanas, semiurbanas y rurales, o de rediseño de las existentes deberán considerar asignar secciones adecuadas a personas peatonas, carriles exclusivos para vehículos no motorizados y carriles exclusivos al transporte público, cuando se trate de un corredor de alta demanda o el contexto así lo amerite.**

- 20. Así mismo se reforman y adicionan dos artículos de la Ley del Sistema de Seguridad Pública del Estado de Guanajuato, en materia de Lineamientos para la expedición de licencias y permisos para conducir y en materia de acreditación y obtención de licencias y permisos para conducir.**

Sin duda alguna con el presente dictamen se promueve, se respeta, se protege y garantiza el derecho humano que tiene toda persona a la movilidad *en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.*

Por lo cual pido su voto a favor.

Es cuanto.

Por su atención gracias.

Gracias.

CON EL PERMISO DE LAS Y LOS
DIPUTADOS INTEGRANTES DE LA MESA
DIRECTIVA.

AGRADEZCO LA ATENCIÓN DE LAS Y LOS
COMPAÑEROS DIPUTADOS.

SALUDO A LAS Y LOS QUE NOS SIGUEN A
TRAVÉS DE LOS DIVERSOS MEDIOS
DIGITALES Y A LOS MEDIOS DE
COMUNICACIÓN...

A LAS PERSONAS QUE NOS
ACOMPAÑAN... GRACIAS POR SU
PRESENCIA...

BIENVENIDOS....

En la actualidad, nuestras ciudades parecieran no estar diseñadas para las y los ciudadanos “de a pie” como comúnmente se dice, por el contrario, siempre se busca brindar mayor movilidad a los vehículos de motor, incluso la mayor parte del presupuesto se destina a este fin, olvidándose del transeúnte, incluyendo a las personas que viven con una discapacidad.

Es claro que la movilidad urbana ha evolucionado de manera lenta, ya que aún carecemos de una accesibilidad universal para personas que transitan en la vía pública en sillas de ruedas y que

decir, de las que utilizan el transporte público.

A través de esta reforma se centra la problemática en las necesidades de una accesibilidad universal y una movilidad incluyente, que permitirá generar ajustes razonables en el transporte público, que traerá sin duda grandes beneficios en la vida de las personas con discapacidad, las mujeres y los grupos vulnerables.

El reto que tiene hoy nuestro Estado es diseñar una distribución urbana acorde al crecimiento de las ciudades, ya que la

vialidad y la dependencia del automóvil y del transporte ha generado inequidades en el acceso a empleos, servicios y bienes, especialmente para las personas con discapacidad y las mujeres.

Hoy celebro que las mujeres sean incluidas de manera expresa, ya que las mujeres son las que principalmente tienden a depender del uso del transporte público, para llevar a los hijos e hijas a la escuela, ir de compras, al trabajo, por lo que resulta necesario garantizar la prestación del servicio de manera que este bien sea conectado y seguro, de lo contrario se pudieran generar

consecuencias de tipo económico y social.

Celebro que estemos hablando de la movilidad inclusiva en el transporte público, ya era indispensable que la accesibilidad fuera universal, con igualdad de oportunidades, pero, sobre todo, no discriminatorias en el acceso al transporte público, es decir, todas las personas, con independencia de su discapacidad puedan acceder al transporte público en igualdad de condiciones que las personas que no tienen discapacidad.

Con esta reforma, se lograrán reducir esas brechas de desigualdad y discriminación, al implementarse medidas como:

- El diseño universal y accesible de las estaciones y vehículos, lo que seguramente se podría traducir en rampas de acceso, ascensores, puertas automáticas, baños accesibles y señalización en braille y en audio.
- La formación de autoridades estatales y municipales, es decir, del

personal que trabaja en el transporte público para que reciban capacitación y sensibilización sobre la atención a personas con discapacidad, a fin de poder ofrecer un servicio adecuado y respetuoso.

- El uso de Tecnología y sistemas de información accesibles para todas las personas, incluyendo a las personas con discapacidad visual o auditiva, donde seguramente se implementarán mecanismos de información a través de pantallas y megafonía, lo que implicaría contar con formatos en Braille o audio.

Hablar hoy de la movilidad inclusiva para las personas con discapacidad en sus distintas modalidades, tiene un sinfín de beneficios, entre ellos:

- Acceso a la educación y el empleo. Lo que se traduce en mejorar o en su caso aumentar su independencia económica o su desarrollo profesional de las personas con discapacidad.
- Mejora de la calidad de vida. Que implica mejorar su calidad de vida de las personas con discapacidad y sus familias, al lograr acceder a servicios

y actividades que antes no estaban disponibles.

- Reducción de la exclusión social de las personas con discapacidad, al poder participar activamente en la sociedad y en la vida pública.
- Mayor seguridad y comodidad de todas las personas que utilizan el transporte público para garantizar un servicio adecuado, inclusivo y seguro.

Con todo esto, generaremos acciones y proyectos integrales para lograr una mejor inclusión social, cuyos resultados a futuro serán contar con ciudades incluyentes que permitan superar los diversos problemas relacionados con la exclusión, la viabilidad, el espacio urbano y la calidad de vida de las y los guanajuatenses con y sin discapacidad.

El voto a favor del presente dictamen significa el voto a favor de las ciudades incluyentes y de las personas con discapacidad.

Es cuanto

1. Reserva Diputado Bricio Balderas Álvarez.

En dictamen aprobado se estableció en el artículo 36 undecies lo siguiente:

Lineamientos

Artículo 36 undecies. La Presidencia, para la mejor organización del trabajo interno del Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, deberá emitir los lineamientos para su operación.

Debe decir:

Lineamientos

*Artículo 36 undecies. La Presidencia, para la mejor organización del trabajo interno del Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, deberá **proponer a éste los lineamientos de operación, para su aprobación por sus integrantes.***

Justificación de la reserva.

La presente reserva se justifica en motivo de que, en el presente dictamen, el se contiene el artículo 36 octies, en cuya fracción V se establece que es atribución del Consejo Estatal aprobar sus lineamientos.

Atentamente.

Diputado Bricio Balderas Álvarez.

Guanajuato, Gto., a 11 de abril de 2024.

2. Reserva Diputado Bricio Balderas Álvarez.

En dictamen aprobado se estableció, en el artículo 64, fracción V bis, lo siguiente:

**Obligaciones de las personas conductoras y operadoras de vehículos
motorizados**

Artículo 64. Las personas conductoras y operadoras de vehículo motorizado tendrán las siguientes obligaciones:

I. a V.

V bis. En el caso de motocicletas, sólo podrán viajar las personas que ocupen asientos acondicionados para dicho efecto y deberán utilizar debidamente colocado y ajustado, casco protector para motociclista que cumpla con las especificaciones o características establecidas por la norma oficial mexicana aplicable;

VI.

Debe decir:

**Obligaciones de las personas conductoras y operadoras de vehículos
motorizados**

Artículo 64. Las personas conductoras y operadoras de vehículo motorizado tendrán las siguientes obligaciones:

I. a V.

V bis. En el caso de motocicletas, sólo podrán viajar las personas que ocupen asientos acondicionados para dicho efecto, **según conste en la tarjeta de circulación y puedan sujetarse por sus propios medios. Los menores de edad que no cumplan con este criterio no podrán viajar en motocicleta.**

Toda persona que viaje en motocicleta deberá utilizar debidamente colocado, ajustado y de su talla, casco protector para motocicleta que cumpla con las especificaciones o características establecidas por la norma oficial mexicana aplicable.

VI.

Justificación de la reserva.

La presente reserva se justifica al resultar imperante adicionar que los asientos acondicionados a dicho efecto deben ser los marcados en la tarjeta de circulación, evitando así las improvisaciones no seguras, que los pies de los pasajeros deben alcanzar el reposapiés o los estribos de la moto, excluyendo así a menores de edad que por su naturaleza anatómica se expone a lesiones mortales a la par de que se favorece la estabilidad del vehículo. Así como el casco además de estar debidamente colocado y ajustado debe ser de la medida ya que se puede inferir al solo mencionar "ajustado" que el estar abrochado es suficiente.

Atentamente.

Diputado Bricio Balderas Alvarez.

Guanajuato, Gto., a 11 de abril de 2024.

3. Reserva Diputado Bricio Balderas Álvarez.

En dictamen aprobado se estableció el Artículo Tercero Transitorio, en los siguientes términos:

Conformación del Primer Consejo

Artículo Tercero. La sesión de conformación del Primer Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, será convocada previo acuerdo con el Titular del Ejecutivo, por el Secretario de Infraestructura, Conectividad y Movilidad.

Debe decir:

Conformación del Primer Consejo

Artículo Tercero. La sesión de conformación del Primer Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, será convocada previo acuerdo con **la persona** el Titular del Ejecutivo, por el Secretario de Infraestructura, Conectividad y Movilidad, **dentro de los 90 días siguientes, contados a partir del 26 de septiembre de 2024, de conformidad con el artículo 71 de la Constitución Política para el Estado de Guanajuato.**

Justificación de la reserva.

El artículo 36 nonies del presente dictamen establece que la conformación del Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial se hará conforme inicie el periodo constitucional del Poder Ejecutivo Estatal, por lo que atendiendo a lo mandado por el artículo en cita y atendiendo al plazo para que concluya la administración pública estatal, lo más conveniente es que el Primer Consejo se conforme en la próxima administración.

Por lo que con la reserva aquí propuesta se elimina el Artículo Quinto Transitorio del presente dictamen, que la letra dice:

Conclusión de funciones del Primer Consejo

Artículo Quinto. El Primer Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, concluirá sus funciones el día 25 de septiembre de 2024,

Recorriéndose en su orden numérico el artículo transitorio Sexto, relativo al Plazo para las adecuaciones reglamentarias, a fin de establecerse su contenido en el Artículo Quinto Transitorio.

Atentamente.

Diputado Bricio Balderas Álvarez.

Guanajuato, Gto., a 11 de abril de 2024.

Particular

Reserva a la fracción XII del artículo 7 que se refiere al glosario, que a la letra señalar:

(fracción) XII. Movilidad del cuidado: Viajes realizados en la consecución de actividades relacionadas con el trabajo no remunerado, de cuidados o asistencia a las personas que requieren de otra persona para su traslado, dependientes o con necesidades específicas.

Para quedar como:

XII. Movilidad del cuidado: Viajes realizados en la consecución de actividades relacionadas con el trabajo no remunerado, de cuidados, asistencia o apoyo a las personas que requieren de otra persona para su traslado, dependientes o con necesidades específicas.

JUSTIFICACIÓN DE RESERVA:

Ello para eliminar de dicho concepto la afectación observada a la autonomía e individualidad de las personas con discapacidad.

