

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

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

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

### **Exposición de Motivos**

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

Una definición completa del término gobernanza es la ofrecida por Whittingham<sup>1</sup>:

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

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

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

A este concepto, en fechas más recientes se le ha agregado el adjetivo “buena”. La Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos (ACNUDH), estableció que la *buena gobernanza* añade una dimensión normativa o de evaluación al proceso de gobernar. Desde la perspectiva de los derechos humanos, la gobernanza se refiere, sobre todo, al proceso mediante el cual las instituciones públicas dirigen los asuntos públicos, gestionan los recursos comunes y garantizan la realización de los derechos humanos<sup>2</sup>.

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

Estos elementos se encuentran condensados en cinco pilares:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**La aplicación del modelo de valores de Buena Gobernanza Urbana de Hendriks en México.** En nuestro país hay un estudio pionero que pone a prueba el modelo de buena gobernanza urbana de Hendriks aplicada específicamente al transporte público como componente de la movilidad y seguridad vial. Sandra Acosta-García y Alex Covarrubias<sup>4</sup> realizaron un análisis comparativo de la gobernanza del transporte público urbano en México, tomando como referencia a León, Guanajuato, y a Hermosillo, Sonora.

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

<sup>5</sup> Consultable en:

[https://drive.google.com/file/d/19Xz5lfbUl5atouK\\_yJRCf\\_25p3sdY88M/view?fbclid=IwAR0Hql473xBe1q6Z43zN8A2cem3WjW\\_jpFe8\\_o5cllgqYq9qJKk40PjmSq8](https://drive.google.com/file/d/19Xz5lfbUl5atouK_yJRCf_25p3sdY88M/view?fbclid=IwAR0Hql473xBe1q6Z43zN8A2cem3WjW_jpFe8_o5cllgqYq9qJKk40PjmSq8)

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

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

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

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

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

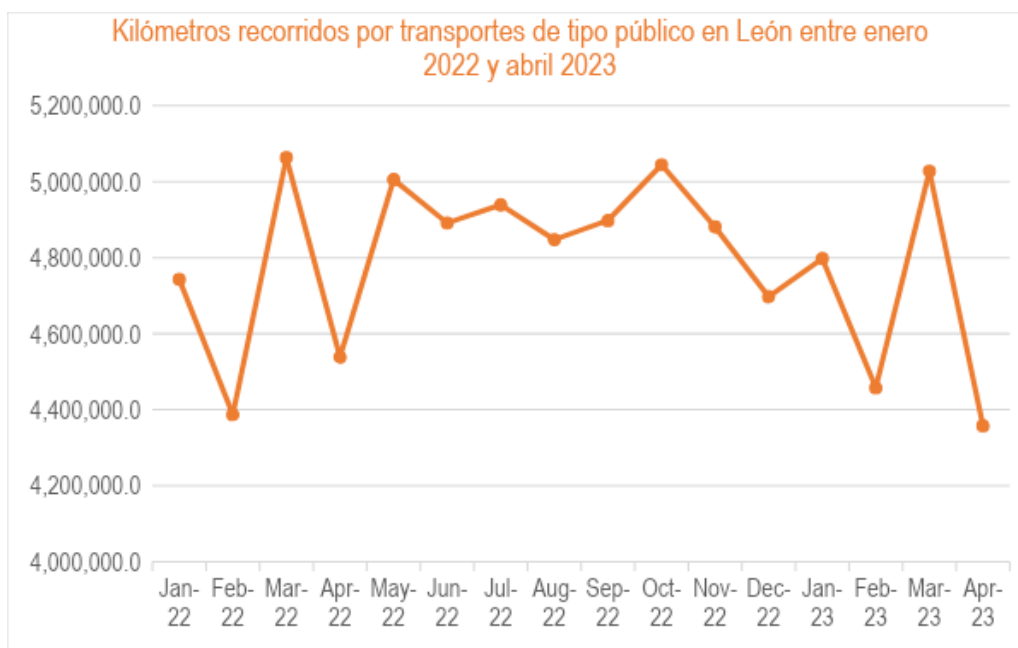
Si la política pública no se basa en datos confiables no dará resultados.

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

**Transporte Urbano de Pasajeros en León, Guanajuato.** Acorde a la plataforma del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), en sus registros estadísticos sobre transporte urbano de pasajeros en los que ha expuesto datos específicos del transporte urbano del municipio de León<sup>6</sup>, se presentaron las siguientes tendencias sobre los kilómetros recorridos por transporte público y el cambio en las rutas:

**Gráfico 1: Distancia recorrida por transporte público en León.**

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



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

A pesar de las variaciones en los kilómetros recorridos por el transporte público de la ciudad, no existió tal cambio en el número de rutas que hasta noviembre de 2021 eran 158; desde diciembre de 2021 hasta junio de 2022 fueron 162; el último cambio registrado fue en agosto 2022 cuando aumentaron a 164 rutas<sup>7</sup>. Se desconoce la calidad de las unidades que cumplen con las rutas mencionadas.

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

**Contaminación y calidad del aire en Guanajuato.** Acorde al Informe Ambiental del Estado de Guanajuato 2020<sup>8</sup>, la contaminación antropogénica es aquella generada por las actividades humanas que se realizan para satisfacer necesidades básicas y generar bienes y servicios. Las fuentes fijas de la contaminación antropogénica son las que se realizan en un lugar determinado y se dividen en actividades industriales, comercios y servicios. La calidad del aire representa el nivel de contaminantes que se encuentran en el aire y que éstos determinan si es apto o no para los seres vivos.

<sup>7</sup> INEGI. (2023). Estadística de Transporte Urbano de Pasajeros. Consultado en: [https://www.inegi.org.mx/app/tabulados/interactivos/?px=ETUP\\_LEON\\_T1&bd=ETUP](https://www.inegi.org.mx/app/tabulados/interactivos/?px=ETUP_LEON_T1&bd=ETUP)

<sup>8</sup> Secretaría de Medio Ambiente y Ordenamiento Territorial (SMAOT). (2021). Informe Ambiental del Estado de Guanajuato 2020. Consultado en: [https://portalsocial.guanajuato.gob.mx/sites/default/files/documentos/2021\\_SMAOT\\_Informe\\_ambiental\\_estado\\_guanajuato\\_2020\\_20210324.pdf](https://portalsocial.guanajuato.gob.mx/sites/default/files/documentos/2021_SMAOT_Informe_ambiental_estado_guanajuato_2020_20210324.pdf)

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

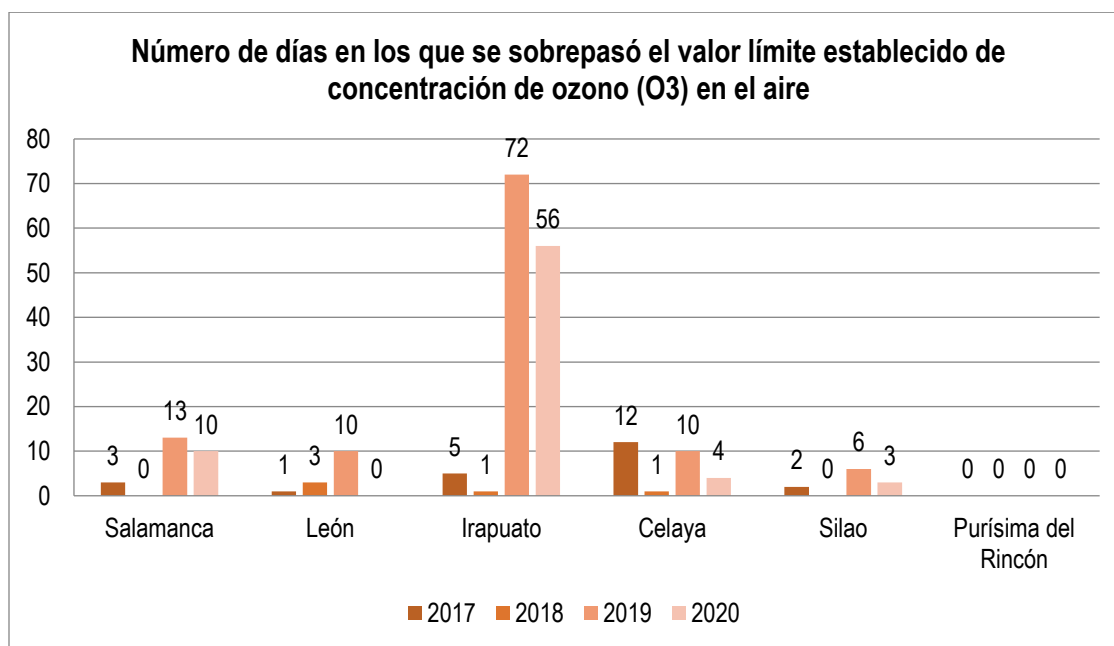
**Cuadro 1: Emisiones de contaminantes.**

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

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

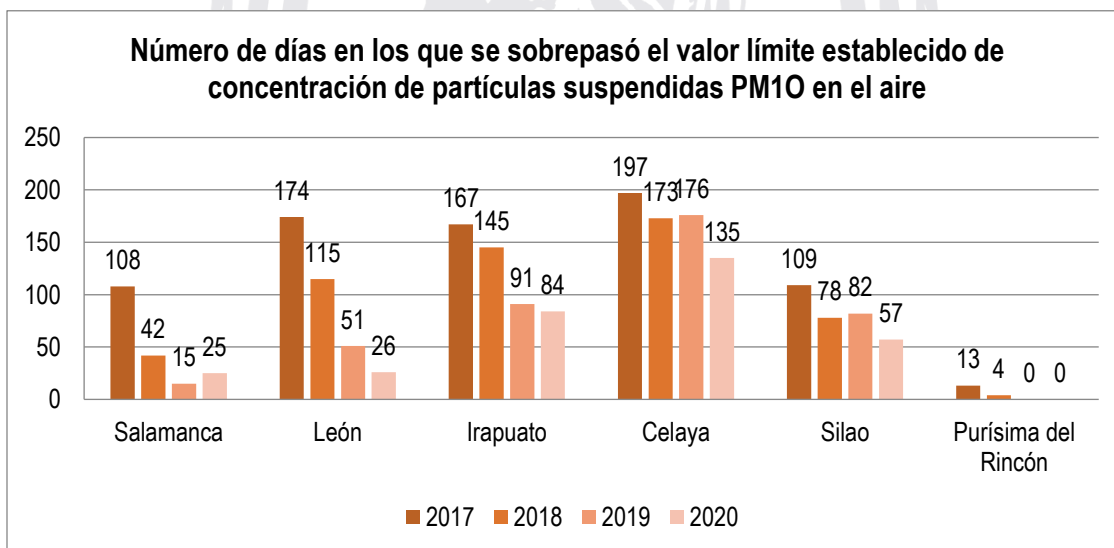
El monóxido de carbono y el óxido de nitrógeno son los principales compuestos que emiten las fuentes que incluyen el servicio de transporte, además de esto también contribuyen a la emisión de otros gases que influyen en el calentamiento global y eventualmente sobre el cambio climático. Es importante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

**Gráfico 2: Concentración de ozono en el aire.**



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

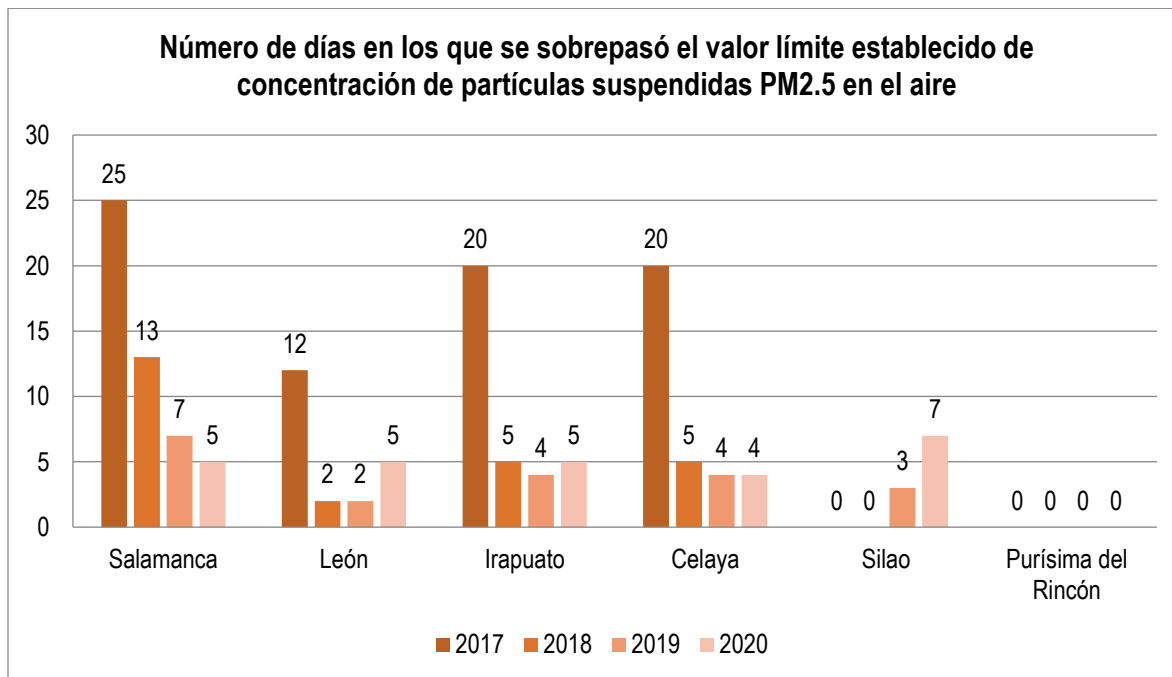
**Gráfico 3: Concentración de partículas suspendidas PM10 en el aire.**



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



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



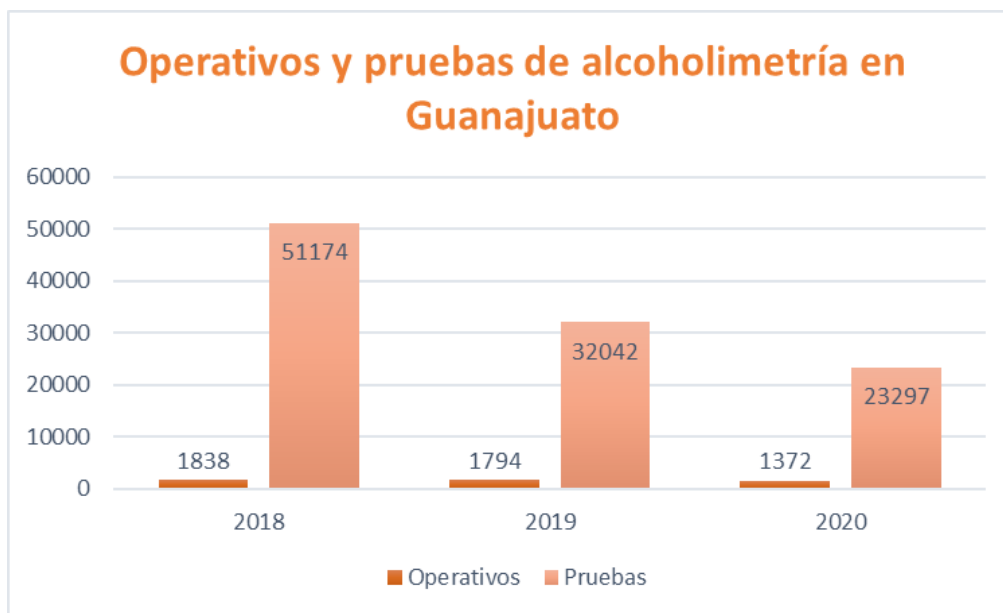
Fuente: Elaboración propia con datos del Informe Ambiental del Estado de Guanajuato 2020, basado en la Norma Oficial Mexicana NOM-025-SSAI-2014, Salud ambiental. Valores límite permisibles para la concentración de partículas suspendidas PM10 y PM2.5 en el aire ambiente y criterios para su evaluación.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

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

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

**Factores de riesgo: alcoholemia en Guanajuato.** Acorde al Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial México 2020<sup>9</sup>, en lo respectivo a materia de alcoholimetría, la siguiente gráfica muestra el comportamiento del estado entre 2018 a 2020 respecto a la realización de operativos y pruebas:

**Gráfico 5: Pruebas de alcoholimetría.**



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

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

Entre 2018 y 2020 han disminuido los operativos y pruebas de alcoholimetría en Guanajuato, contrario al aumento de obtención de vehículos de motor particulares como los autos y motocicletas<sup>10</sup>. Es decir, mientras que más personas tienen medios de transporte particulares, son menos las pruebas de alcoholimetría que se realizan por la seguridad de todas las personas que se están movilizándose.

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

<sup>9</sup> Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (STCONAPRA). (2022). Informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2020. Secretaría de Salud. Consultado en: [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/741479/Informe\\_SV\\_2020\\_Autorizado.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/741479/Informe_SV_2020_Autorizado.pdf)

<sup>10</sup> Secretaría de Finanzas, Inversión y Administración del Estado de Guanajuato (2023). Padrón Vehicular del Estado de Guanajuato. Consultado en: [https://finanzas.guanajuato.gob.mx/c\\_padrones/index.php](https://finanzas.guanajuato.gob.mx/c_padrones/index.php)

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

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

Acorde a los informes sobre la situación de la seguridad vial de los años 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020 y 2021<sup>12</sup>, los datos obtenidos y presentados sobre seguridad vial, en sentido general, son los siguientes:

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

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

<sup>11</sup> Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. (2020). LINEAMIENTOS PARA LA ORGANIZACIÓN Y OPERACIÓN DEL SISTEMA NACIONAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL. Consultado en: [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/769432/Lineamientos\\_Sistema\\_Nacional\\_de\\_Movilidad\\_y\\_Seguridad\\_Vial.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/769432/Lineamientos_Sistema_Nacional_de_Movilidad_y_Seguridad_Vial.pdf)

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

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

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

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

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

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

### Propuesta

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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





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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### Comparativo de reformas y adiciones propuestas

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

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

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

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

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

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

Para adicionar dos artículos al capítulo sobre participación ciudadana:

Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios

Texto vigente

Reformas y adiciones propuestas

Viene de...

Viene de...



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

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

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

Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios

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

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

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

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

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

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

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



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

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

### Impactos

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

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

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

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

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

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

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

#### **Objetivo 11: Ciudades y comunidades sostenibles.**

Específicamente en las siguientes metas:

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

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

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

### **Decreto**

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

### **Título Primero**

### **Disposiciones Generales**

(...)

### **Capítulo II-A**

### **Instrumentos financieros, fiscales y de inversión**

#### ***Destino de recursos para la movilidad***

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

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

#### ***Instrumentos financieros***

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



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

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

#### ***Estrategias fiscales y tarifarias***

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

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

#### ***Instrumentos fiscales y tarifarios***

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

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



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

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

#### ***Criterio de movilidad sustentable en los presupuestos***

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

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

#### ***Fondo de Movilidad Sustentable y Segura***

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

El Fondo financiará los siguientes rubros:

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



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

#### ***Evaluación social de proyectos***

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

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

(...)

#### **Capítulo IV Participación Ciudadana y oficinas regionales**

(...)

#### ***Participación ciudadana***

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

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



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

#### ***Instancias intermunicipales y metropolitanas de participación***

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

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

(...)

### **Capítulo VIII**

#### **Planeación, información, evaluación y seguimiento**

##### ***Planeación***

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

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



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

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

### ***Instrumentos de Planeación***

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

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

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

### ***Contenido de los programas de movilidad y seguridad vial***

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

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





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

#### ***Objetivos de los programas de movilidad y seguridad vial***

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

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

#### ***Seguimiento y evaluación de los programas***

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



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

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

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

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

#### ***Sistema de información y seguimiento de movilidad***

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

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

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

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

#### ***Materias que integran el Registro Estatal de Movilidad y Seguridad Vial***

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

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



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

### ***Información de los Registros***

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

### ***Información pública***

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

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

### ***Evaluación y seguimiento***

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

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

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

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



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

#### ***Datos abiertos***

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

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

#### **Transitorios**

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

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

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

*Dessire Ángel R.*  
**Dessire Ángel Rocha**  
Diputada

AUTORIDAD  
CERTIFICADORA

e.congresogto.gob.mx

## Información Notificación Electrónica

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

Evidencia Criptográfica  
Hoja de Firmantes

## FIRMA

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

## OCSF

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

## TSP

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

## CONSTANCIA NOM 151

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

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

## FIRMA

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

## OCSF

## TSP

## CONSTANCIA NOM 151

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

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

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

---

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

---