H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Presidencia del Congreso del Estado
P r e s e n t e.

La Comisión de Asuntos Municipales de la Sexagésima Sexta Legislatura recibió para efectos de estudio y dictamen, las propuestas de los puntos de acuerdo; el primero, suscrito por la diputada y el diputado integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Movimiento Ciudadano a efecto de exhortar a los 46 municipios del Estado de Guanajuato para que, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 25, fracciones I y III; incisos w, d, y e de la Ley para el Gobierno y Administración de los Municipios de Guanajuato, así como en lo estipulado en la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, realicen un análisis partiendo de la economía de la ciudadanía, verificando los impactos económicos que se tendrían con un aumento a las tarifas del transporte público; así también para que, en un plazo no mayor a 90 días, informen a esta soberanía sobre la adecuación y expedición de los reglamentos y demás disposiciones para su cumplimiento, en materia de armonización con la reciente reforma a la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios. 64/LXVI-PPA; y el segundo, formulado por la diputada María Eugenia García Oliveros integrante del Grupo Parlamentario del Partido MORENA a efecto de exhortar a los 46 ayuntamientos expidan o actualicen su Reglamento Municipal en materia de Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial, asegurando su congruencia con la Constitución, la Ley de Movilidad del Estado, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y la NOM-004-SEDATU2023, en un plazo no mayor a 90 días naturales; el Reglamento de Tránsito, a fin de tipificar y sancionar la obstrucción de banquetas, invasión de pasos peatonales, colocación de obstáculos y el incumplimiento de rampas y cruces accesibles, garantizando el derecho de paso preferencial de la persona peatona; y aprueben un Plan Anual de Infraestructura Peatonal con horizonte multianual (mediano y largo plazo), que incorpore metas e indicadores verificables —kilómetros de banqueta accesible, número de cruces seguros, porcentaje de esquinas con rampas funcionales y reducción anual de atropellamientos, entre otros—, así como su programación presupuestal y fuentes de financiamiento, bajo el principio de progresividad. 234/LXVI-PPA

Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 79, 92, fracción VI; 107, fracción II y 186 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato, esta comisión rinde el siguiente:

D I C T A M E N

I. Competencia

De conformidad con lo dispuesto por las fracciones II y VII del artículo 107, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato, es competencia de la Comisión de Asuntos Municipales el estudio de los asuntos que se relacionen con las funciones, atribuciones y organización de los ayuntamientos del Estado y, otros análogos, que a juicio de la Presidencia del Congreso del Estado, sean materia de tratamiento por esta Comisión. Supuestos que son materia de estudio de la propuesta del punto de acuerdo señalado en el proemio, y objeto del presente dictamen.

II. Proceso legislativo

Los puntos de acuerdo materia del presente dictamen, fueron presentados el 18 de diciembre del 2024 -64/LXVI-PPA- y el 22 de octubre del 2025 -234/LXVI-PPA-, y turnados a esta Comisión para su análisis y resolución mediante dictamen.

II.1. La proposición del punto de acuerdo suscrita por la diputada y el diputado integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Movimiento Ciudadano a efecto de exhortar a los 46 municipios del Estado de Guanajuato; fundan su petición en lo dispuesto por el artículo 57 de la Constitución Política para el Estado de Guanajuato; así como en el artículo 218 fracción III de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato, y argumentan:

> *«Actualmente, en diferentes municipios del Estado de Guanajuato se han instalado las comisiones mixtas tarifarias para analizar posibles incrementos a las tarifas de transporte público; en algunos otros, como León, Irapuato, Salamanca, Guanajuato y Dolores Hidalgo, ya se han incrementado las tarifas. Esta decisión, está lejos de representar una mejora en la economía de la ciudadanía.*
>
> *Los diversos aumentos tarifarios no solo carecen de sustentos técnicos claros y transparentes. Si bien es cierto que las personas –físicas y morales- concesionarias persiguen una ganancia, también resulta ser que la solución más inmediata suele ser el incremento tarifario sin explorar alternativas y sin cumplir, en la mayoría de los casos, con mejoras en la oferta de las condiciones de transporte público. Los aumentos tarifarios se fundamentan en decisiones opacas, discrecionales y profundamente regresivas que afectan desproporcionalmente a las personas que se*

encuentran en situaciones de vulnerabilidad o discriminación.

Adicionalmente, cuando se analizan desde una visión crítica las decisiones que se toman para autorizar los incrementos, se evidencia una desconexión alarmante entre la legislación vigente, los derechos fundamentales de las personas usuarias y sus condiciones económicas. Resulta inaceptable que, en lugar de fortalecer un sistema de transporte público accesible y eficiente, se prioricen intereses que no reflejan las necesidades de la ciudadanía.

Por ello, debemos recordar que garantizar un servicio de transporte público accesible, eficiente y digno no es solo una aspiración, sino que constituye una obligación conforme a las leyes locales, nacionales e internacionales.

Esto incluye principios como la calidad, la equidad y la progresividad, consagrados en nuestro marco jurídico y en los tratados internacionales de derechos humanos que México ha ratificado. En este contexto, la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, en su artículo 5°, establece que el transporte público debe garantizar condiciones de calidad, accesibilidad universal, seguridad, eficiencia, sustentabilidad y perspectiva de género.

Estas disposiciones no son sugerencias, son mandatos claros y categóricos; la prestación del servicio de transporte público debe satisfacer las necesidades de la ciudadanía y no convertirse en un obstáculo más para su bienestar.

Cuando confrontamos estas leyes locales y estatales con nuestra Constitución, resulta evidente que el aumento tarifario vulnera derechos fundamentales. El artículo 4º, párrafo veinte, de la Constitución señala que: "Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, inclusión e igualdad". Esta situación evidencia que el aumento limita el acceso efectivo a la movilidad, una condición fundamental para el ejercicio de otros derechos.

De igual forma, el artículo 11º Constitucional protege la libertad de tránsito, lo que implica que la ciudadanía debe contar con un transporte público que facilite su movilidad sin enfrentarse a obstáculos económicos, físicos o de calidad.

El derecho individual de movilidad, inicialmente concebido como una facultad personal de tránsito, ha evolucionado para convertirse en un eje fundamental en la organización del transporte público. Este derecho no solo implica la libertad de moverse, sino que, al ser reconocido como un derecho colectivo, ha obligado a los municipios a asumirlo como un deber. Es por ello que encontramos su fundamentación en el artículo 115, fracción III, de la Constitución. En este dispositivo constitucional se establece que los Municipios, están facultados para intervenir en la formulación y aplicación de programas de transporte público de pasajeros cuando aquellos afecten su ámbito territorial.

El derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial al ser un derecho humano es interdependiente de otros derechos, entre ellos, el derecho a la Ciudad.

A nivel internacional, la Declaración Universal de los Derechos Humanos (DUDH) en su artículo 13 y la Convención Americana sobre Derechos Humanos (Pacto de San José) en el artículo 22, establecen el derecho de toda persona circular libremente en el territorio que se halle con sujeción a las disposiciones legales.

Por otra parte, la Convención sobre la Eliminación de Todas Formas de Discriminación Contra la Mujer, en su artículo 14.2; la Convención Interamericana sobre la Protección de los Derechos Humanos de las Personas Mayores, en su artículo 26; la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, en su artículo 20; exigen todos ellos, garantizar la accesibilidad universal en todos los servicios públicos, incluido el transporte, bajo la protección de su materia.

La Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación emitió la tesis: 1a. civil 2015 (10a). Derecho Humano a la movilidad personal de las personas con discapacidad, artículo 20 de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. En esta tesis se destaca la obligación que tiene el Estado mexicano de adoptar medidas que garanticen que las personas con discapacidad puedan ejercer su movilidad personal como parte del ejercicio pleno de sus derechos fundamentales.

Sin embargo, los problemas actuales en los municipios de Guanajuato, excluyen sistemáticamente a personas con discapacidad, representan una clara violación de este principio fundamental.

Del mismo modo, la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible impone metas específicas que exigen sistemas de movilidad inclusivos, seguros y crecientes. En particular, los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) destacan lo siguiente:

- *ODS 11: Promueve el desarrollo de ciudades inclusivas, seguras y sostenibles, con un énfasis especial en la mejora del transporte público, como un elemento clave para garantizar la equidad y la movilidad.*
- *ODS 10: Busca reducir las desigualdades, incluyendo el acceso equitativo a servicios esenciales como el transporte, asegurando que ninguna persona sea excluida por razones económicas o sociales.*

En este sentido, los recientes incrementos tarifarios no solo contradicen las disposiciones constitucionales y convencionales, sino que también evidencian la falta de una visión integral que priorice los derechos humanos y el bienestar de la ciudadanía más vulnerable.

El reto de los municipios no radica únicamente en regular un sistema de transporte público, sino en hacerlo de manera que sea accesible, inclusivo y acorde con los estándares internacionales de derechos humanos y sostenibilidad.

Es indispensable cuestionar cómo se toman decisiones que afectan directamente a la ciudadanía. La población debe saber que muchos de quienes aprobaron este incremento tarifario no dependen del transporte público para trasladarse. Este es un problema de representación: quienes deciden no enfrentan las carencias del sistema y, por ende, no dimensionan el impacto real de sus decisiones. Como bien expresó el filósofo político John Rawls: "Una sociedad justa es aquella en la que las instituciones velan por los intereses de los más desfavorecidos".

Por otro lado, ¿dónde quedó la voz de las personas usuarias en los municipios en los que se aprobaron aumentos tarifarios al transporte público? La Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato establece la participación ciudadana como un principio rector en la toma de decisiones. Sin embargo, esta participación no se reflejó en foros públicos, encuestas ni mesas de diálogo. Ignorar a las principales personas afectadas no solo es una omisión grave, sino también una violación del principio democrático de representación.

El sistema de transporte público está lejos de cumplir con los estándares de calidad y accesibilidad. Las personas usuarias enfrentan una serie de problemáticas estructurales y operativas que impactan directamente su calidad de vida. Entre las principales quejas destacan:

I. Tiempos de espera prolongados. En zonas de alta demanda, es común que las personas tengan que esperar entre 30 y 45 minutos, dificultando la movilidad de las personas, especialmente de aquellas que tienen horarios laborales o escolares estrictos.
II. Saturación de las unidades. Las unidades suelen operar al límite de su capacidad, lo que compromete tanto la comodidad como la seguridad de las personas pasajeras, quienes deben viajar de pie en espacios reducidos, exponiéndose a situaciones riesgosas, especialmente durante frenados bruscos o accidentes.
III. Personas conductoras poco capacitadas. Se han registrado casos de personas conductoras que no respetan las normas de tránsito, exceden los límites de velocidad o muestran actitudes descorteses hacia las personas usuarias. Esto no solo afecta la experiencia del trayecto, sino que también pone en riesgo la integridad de quienes viajan en el transporte público.
IV. Unidades en estado precario. Las unidades carecen de mantenimiento básico; presentan asientos rotos, ventanas sin funcionalidad y sistemas de ventilación deficientes. Esto convierte los trayectos en experiencias incómodas e insalubres, especialmente durante el verano o en días lluviosos.
V. Exclusión de personas con alguna discapacidad. La mayoría de las unidades no están adaptadas para personas con discapacidad, lo que viola directamente disposiciones legales locales e internacionales, como la Convención sobre los Derechos de las personas con discapacidad.

Entonces, ¿Cómo justificar un incremento cuando el servicio no mejora? consideramos que estas problemáticas son un claro síntoma de un sistema de transporte público que ha fallado en priorizar las necesidades de sus personas

usuarias. El transporte público no debe ser una fuente de frustración y desventaja, sino un facilitador de la movilidad y un motor para la inclusión social.

Es urgente atender estas problemáticas desde una perspectiva integral, que ponga a la ciudadanía en el centro de las decisiones y garantice un servicio eficiente, seguro y digno.

La Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios es clara: cualquier ajuste tarifario debe estar plenamente justificado, sustentado en estudios técnicos y transparentado ante la ciudadanía. No obstante, estos recientes incrementos parecen responder más a los intereses económicos de quienes prestan un servicio, que es público, que a las necesidades reales de las personas usuarias.

El transporte público no debe ser una mercancía que beneficie intereses económicos; debe ser un derecho que garantice movilidad para todas y todos. Ya lo decía el filósofo político John Stuart Mill: "El bienestar de la sociedad no debe ser sacrificado por los beneficios de unos pocos". Esta idea se aplica aquí. No es posible que decisiones tan cruciales sean tomadas por personas que no utilizan el transporte público, desconociendo las dificultades que enfrentan las personas usuarias diariamente.

Finalmente, cabe señalar que la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios fue armonizada con las disposiciones constitucionales y de la Ley General en la materia, en este mismo año, y su actualización data del cinco de junio de 2024. En el régimen transitorio de la reforma, se omitió establecer una temporalidad para que los Municipios actualizaran sus reglamentos y demás disposiciones en la materia.»

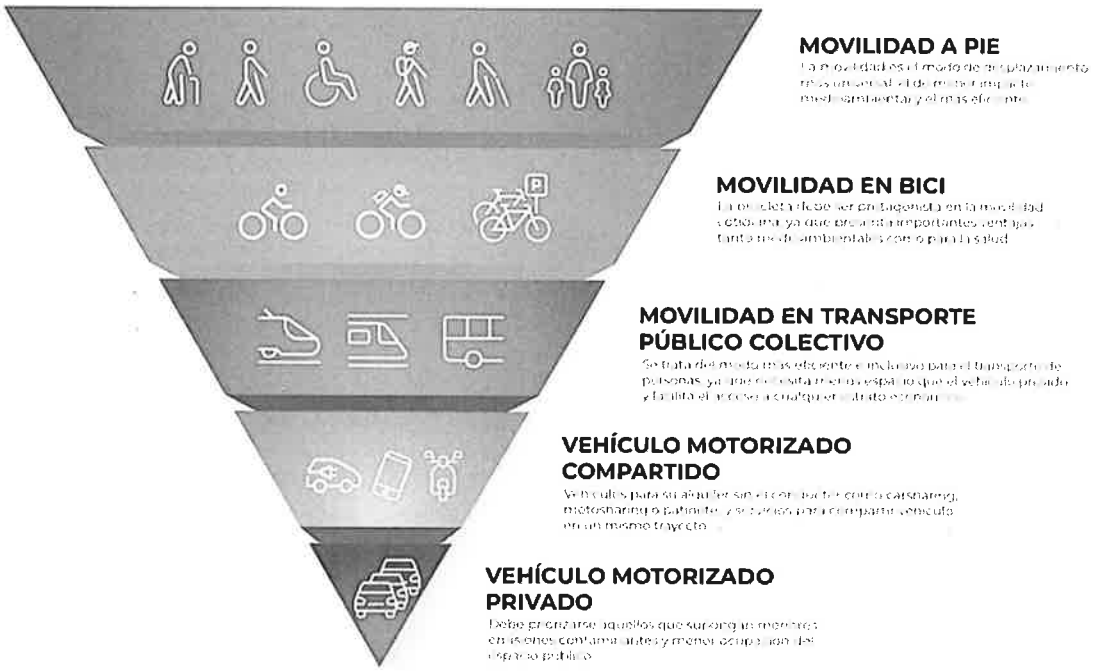
II.2. La proposición del punto de acuerdo formulado por la diputada María Eugenia García Oliveros integrante del Grupo Parlamentario del Partido MORENA a efecto de exhortar a los 46 ayuntamientos expidan o actualicen su Reglamento Municipal en materia de Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial, expone:

«En nuestro país se han dado grandes avances en el tema de la movilidad, desde el reconocimiento constitucional del Derecho a la Movilidad y del Derecho a la Ciudad hasta el reconocimiento de los Derechos Peatonales en la normatividad jurídica de algunos estados y municipios.

A pesar de esos avances legales, pareciera que a los Derechos Peatonales no se les ha dado la importancia necesaria para lograr una movilidad integral en la gran mayoría de las ciudades del país en gran parte debido a la priorización de la movilidad motorizada que ha creado una serie de efectos negativos como pérdidas de tiempo en el tráfico, aumento de la contaminación atmosférica y acústica, segregación espacial y el deterioro de la calidad de vida.

La Pirámide de la Movilidad es un referente fundamental para la planeación, la ejecución y evaluación de políticas públicas que permitan a los ciudadanos el derecho a desplazarse libremente mediante la existencia de políticas de movilidad inclusiva no solo en los centros de las ciudades sino también en las zonas más vulnerables por donde transitan diariamente.

PIRÁMIDE DE LA MOVILIDAD



La pirámide de la movilidad es la imagen que representa el respeto y la prioridad de paso de todas y todos los que nos movemos por la ciudad. La pirámide prioriza al peatón por su vulnerabilidad, contaminación emitida y espacio urbano ocupado. Por ello su importancia.

Revalorar la movilidad peatonal en nuestras ciudades no es un ideal inalcanzable, sino una necesidad apremiante y completamente factible a través de políticas públicas informadas y un compromiso firme de las autoridades locales.

Una ciudad caminable es un entorno urbano diseñado y gestionado para permitir que el tránsito a pie o con ayudas técnicas sea una opción posible y deseable de viaje cotidiano para cualquier persona, sin importar su edad, género o discapacidad. Hoy en día basta con salir de nuestra casa y prestar atención para darnos cuenta de cómo se ha entregado el espacio público a los autos. Dedicamos casi una tercera

parte de nuestras calles a estacionar vehículos privados, a costa de otros usos de mayor beneficio comunitario como vegetación, cultura o convivencia.

Hay que recordar que, desde el origen de las ciudades, caminar ha sido el modo fundamental de desplazamiento. Hasta nuestros días, cada viaje realizado en transporte público e incluso los realizados en vehículos privados, comienzan y terminan con un trayecto andado. Por ello, caminar es la base de cualquier sistema de transporte, sin importar el tamaño o tipo de ciudad.

El funcionalismo ha acentuado la marginación de la movilidad peatonal, pues las políticas funcionalistas de transporte promueven la continuidad y conectividad de las redes de transporte motorizado.
¿Qué se requiere o qué elementos son fundamentales para que los derechos peatonales sean respetados y revalorados?, una infraestructura peatonal.

Desde el punto de vista restringido de las políticas de transporte, la infraestructura peatonal es considerada como la parte de la infraestructura vial que soporta la movilidad peatonal.

Abarca, entonces, diferentes elementos materiales como banquetas, cruces, pasos elevados y subterráneos, calles peatonales, caminos y senderos en espacios verdes, alumbrado, señalización, así como diseños para personas con discapacidad sensorio-motriz, como rampas, pisos podo táctiles y semáforos auditivos.

Las banquetas no representan únicamente una parte de la infraestructura de transporte, sino, también, un elemento esencial para la vida social y las necesidades ligadas al espacio público.

La infraestructura peatonal tiene un papel ambiguo basado en dos lógicas distintas: la primera que consiste en proteger a los peatones de los riesgos e inconvenientes ligados al tránsito vehicular; y, la segunda que radica en priorizar el tránsito vehicular liberando a las vialidades de los peatones, considerados como obstáculos para los vehículos motorizados.

De dicho dilema depende el cumplimiento de los derechos peatonales teniendo como prioridad de la movilidad a los ciudadanos, tal como está establecido en la pirámide de la movilidad.

MARCO JURIDICO.
Como ya se hizo mención, el marco jurídico de nuestro país incluye ya el reconocimiento de los derechos a: la Ciudad y la Movilidad.

El artículo 4º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que:

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

En el ámbito federal se cuenta con tres respaldos normativos para transformar las calles de Mexicanas: La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042 y la Norma Oficial Mexicana de Estructura y Diseño para Vías Urbanas (NOM-004-SEDATU-2023). Así mismo, a partir del año 2023, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Guanajuato estableció en su artículo 1º párrafo 20 que:
"Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad."

En particular, la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato con respecto a la movilidad peatonal establece en su artículo 41 que:
"Las autoridades estatales y municipales propiciarán y fomentarán el tránsito seguro de los peatones, mediante la infraestructura y los señalamientos viales necesarios y deberán garantizar que las vías públicas peatonales no sean obstruidas ni invadidas, implementando las acciones que se requieran para evitarlo."

Sobre el Derecho de paso preferencial, el artículo 43 dice:
"Los peatones gozarán del derecho de paso en las intersecciones, así como el paso preferencial en todas las zonas que tengan señalamientos al respecto y en aquellos lugares en que el tránsito sea controlado por la autoridad de tránsito, quien en todo tiempo deberá cuidar su seguridad."

El artículo 44 hace alusión al Tránsito por las banquetas. "Las banquetas de las vías públicas sólo podrán ser utilizadas para el tránsito de los peatones.

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

Desafortunadamente en lo que respecta a la Ley para el Gobierno y Administración de los Municipios del Estado de Guanajuato no hay una sola mención a la movilidad peatonal como un derecho al que deban tener acceso los ciudadanos.

LOS DERECHOS PEATONALES.
Los Derechos Peatonales son normas que buscan garantizar la protección, accesibilidad y establecer las condiciones adecuadas para las personas que caminan o se trasladan sin un vehículo motorizado. Estos derechos son fundamentales para definir las reglas que deben respetar tanto los peatones como los y las conductoras, promoviendo una convivencia segura y ordenada en la vía pública.

Los derechos peatonales incluyen:
- *Transitar con seguridad en banquetas, cruces y vías públicas.*
- *Tener prioridad absoluta frente a vehículos automotores en la vía pública.*

• Disfrutar libremente de los espacios públicos, en condiciones que aseguren su bienestar físico y psicológico.
• La infraestructura urbana debe estar diseñada a escala humana, pensando en las personas y no en los vehículos.
• Caminar con calma una vía.
• Tener accesos, rampas y señalizaciones incluidas, además de zonas peatonales amplias y conectadas.
• Reconocer la prioridad de los peatones con discapacidad o movilidad limitada.
• A la iluminación en el espacio público.
• Circular sin discriminación ni restricciones injustas.
• Las calles deben ser accesibles para todas las personas.
Estos derechos son esenciales para la construcción de ciudades más justas, seguras y sostenibles, y son un derecho fundamental para la protección de los peatones.

Los peatones son las y los andantes del espacio público: personas con discapacidad, los infantes, las personas adultas mayores, mujeres y hombres.

¿Cuáles son las condiciones bajo las cuales andamos diariamente en nuestras ciudades? Banquetas o aceras en mal estado y/o estrechas, infraestructura inaccesible (cruces, bajadas, etc.), desagües de casas que caen sobre nuestros cuerpos, cruces peligrosos, falta de iluminación, rampas mal hechas, etc.

Más que andadores tenemos campos de batalla: pavimentos rotos, pendientes inclinadas, con postes atravesados, registros abiertos, vehículos estacionados, negocios y comercios con anuncios, en nuestro país sólo el 37.2% de las manzanas o cuadras tienen banquetas, de las banquetas existentes solo el 22.7% tienen rampas en las esquinas y esto sin considerar su calidad de diseño o de mantenimiento.

Según la OMS, las lesiones no intencionales por caídas en la vía pública constituyen un problema de salud pública creciente y poco conocido. El informe sobre la Prevención de Accidentes en Grupos Vulnerables 2021 (STCONAPRA, 2024) muestra que en México las caídas ocasionaron un total de 2,111 defunciones y 3,122, 190 lesiones accidentales. El riesgo por lesiones de caídas aumenta con la edad y generan secuelas como limitación o dificultad para moverse o caminar, lo cual contribuye al incremento en el número de personas que viven con discapacidad o movilidad limitada en México.

Por lo anterior, resulta indispensable contar con banquetas amplias y continuas, bien iluminadas, con rutas podo-táctiles y semáforos sonoros, rutas peatonales accesibles con cruces seguros y señalética incluyente. Solo logrando asegurar los recursos financieros necesarios para la implementación de proyectos peatonales que sean accesibles para todas las personas, será posible hacerlo.

En nuestro estado es poca la información centrada en la movilidad sostenible y mucho menos a lo relacionado con los derechos peatonales.

En la ciudad de León se tiene conocimiento de una asociación civil denominada URBE, que en los últimos años se ha ocupado de buscar proponer, co-elaborar y crear comunidad en eventos de incidencia inmediata para generar diálogo sobre la ciudad de León, uno de sus temas centrales es el de la movilidad.

Gracias a URBE se tiene conocimiento sobre la problemática de la movilidad al menos en la ciudad más grande del estado, León.

La organización civil URBE advirtió la infraestructura vial deficiente con la seguridad de peatones y ciclistas, como la principal causa en el incremento de accidentes fatales. Según un diagnóstico elaborado por la organización en 2024, llamado Calles Seguras, el bulevar Juan Alonso de Torres fue identificado como uno de los que mayor número de cruces peligrosos presenta, de acuerdo a la cantidad de accidentes automovilísticos registrados por la compañía aseguradora AXA, reportando el mayor número de percances en sus intersecciones con bulevar Hidalgo, Adolfo López Mateos y con la avenida Paseo del Moral.

De acuerdo a dicho informe se contabilizaron 107 muertes de las cuales 20 fueron peatones, 15 ciclistas y 10 no determinadas; mientras que el mayor número lo concentraron los motociclistas con 34 casos y los automovilistas con 28 fallecimientos derivados de un choque.

Por su parte, el Observatorio Ciudadano de León, contabilizo de enero a abril 30 homicidios culposos relacionados todos con accidentes viales, de los cuales 11 fueron peatones arrollados, 8 colisiones de motociclistas contra otro vehículo, 7 conductores y pasajeros en un choque contra otros vehículos, y 4 ciclistas atropellados.

Esta realidad no es ajena a lo que sucede en las demás ciudades grandes del corredor industrial (Salamanca, Irapuato, Celaya) y demás municipios del estado, desde luego, en proporción a su población, infraestructura vial y parque vehicular.

Partiendo de que actualmente es una obligación para todos los municipios contar con su Reglamento de movilidad y que dichos reglamentos rigen el transporte público, la circulación de vehículos, la infraestructura vial y la seguridad en un municipio, estableciendo normas para garantizar un desplazamiento seguro, ordenado y eficiente para peatones, ciclistas y automovilistas. Los reglamentos varían según el municipio, pero suelen incluir disposiciones como límites de velocidad, requisitos para vehículos, sanciones por infracciones (como conducir en estado de ebriedad o no usar cinturón de seguridad), normativas para el transporte público y la creación de programas de movilidad.»

II.3. Desarrollo de las metodologías.

Señalamos que, para el estudio y dictamen de la proposición del punto de acuerdo suscrito por la diputada y el diputado integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Movimiento Ciudadano a efecto de exhortar a los 46 municipios del Estado de Guanajuato, identificado con Expediente Legislativo Digital 64/LXVI-PPA; se acordó el 22 de enero del 2025, solicitar información a los ayuntamientos sobre lo pretendido por las personas iniciantes, hasta por un término de 15 días hábiles; de igual manera, a la Unidad de Seguimiento y Análisis Legislativo de esta Congreso del Estado, para que realizara un análisis e informe los municipios que han dado cumplimiento a lo antes citado.

Los ayuntamientos que dieron respuesta son: San Diego de la Unión (enterados), Uriangato (se turnó a la Dirección de Movilidad y Transporte para su estudio y dictamen), Santa Cruz de Juventino Rosas (enterados), Tarimoro (enterados), Irapuato (sin observaciones), Cortazar (a favor), Romita (opinión favorable), San Miguel de Allende (enterados), Guanajuato (opinión positiva), y Santiago Maravatío (enterados).

Doctor Mora.

«Con base a la información mencionada, consideramos que es importante que como autoridades municipales y en ejercicio de nuestras funciones velemos y garanticemos por el bienestar de los ciudadanos de nuestro Municipio, por lo que compartimos la idea de que se haga un análisis y se considere el no aumentar las tarifas en razón de transporte público, hasta que se garantice que el servicio de transporte público brinde las siguientes condiciones: En tema de calidad: Un servicio que cuente con unidades vehiculares en buenas condiciones mecánicas y estéticas; que se le brinde mantenimiento regularmente a éstas; que los operadores cuenten con las capacidades necesarias para brindar este servicio. En tema de accesibilidad: Rutas cerca de cada uno de nuestros ciudadanos para su fácil acceso en cuestión de utilizar el servicio, así como en tema económico; tarifas que se apeguen a la situación económica de nuestros ciudadanos. En tema de seguridad: Unidades vehiculares seguras, que cuenten con seguro de pasajeros vigente; además de proporcionar los elementos necesarios para que todos y cada uno de los usuarios se sientan seguros dentro de las unidades de transporte público y durante su trayecto. En tema de inclusión: Unidades que cuenten con las adecuaciones pertinentes que permitan el fácil acceso de aquellas personas que cuentan con una discapacidad. Solo mejorando el servicio de transporte público en los temas mencionados anteriormente podrá justificarse un aumento tarifario a este, por lo que coincidimos en la idea de que dicho aumento no cuenta con una justificación; por lo que será un alto impacto económico negativamente hablando dentro de los ciudadanos del

Municipio; afectando con ello la situación financiera de las familias doctormorenses; pasando de ser un facilitador de movilidad a un problema colectivo.»

Guanajuato.
«Se argumenta que los aumentos tarifarios actuales carecen de sustento técnico y transparente, y que afectan desproporcionadamente a la población vulnerable. Además, se señala que no se ha explorado alternativas ni se han mejorado las condiciones del transporte público...»

«...»

«En ese sentido, se manifiesta en sentido positivo respecto a la propuesta, a lo cual únicamente se realizan las siguientes observaciones, en aras de contribuir a la propuesta de origen:

Que en el estudio a solicitar a los municipios se incluya:
Tipos de economías en el municipio y salario promedio.
Tipos de camiones y tipos de rutas por separado: urbano y rural.
Promedio de número de camiones que toma un estudiante por semana y por trabajador...»

Jaral del Progreso.
«...TERCERA. Derivado del análisis a la petición anterior, es necesario que se realicen actividades de exhorto y peticiones de cumplimiento, asi como acuerdo para que quienes ofrecen el servicio de transporte público cumplan con las disposiciones actuales dictadas en la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, así como mesas de trabajo con todos los actores involucrados en el servicio de transporte y la calidad del mismo (gobiernos o autoridades municipales, estatales y federales) así como concesionarios de dicho servicio y quienes ofertan el combustible, ya que este último y sus precios son el "argumento" bajo el cual se aumentan las tarifas del transporte...»

«...»

Unidad de Seguimiento y Análisis de Impacto Legislativo.

«Respecto a la actualización de los reglamentos, se refiere el artículo 5° inciso e) de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, que establece que dicha actualización sustentará las siguientes disposiciones:

Los ayuntamientos diseñarán los reglamentos relacionados con la circulación en avenidas, priorizando la libre circulación y la no obstaculización de vías primarias y avenidas principales, fomentando el uso de espacios de estacionamiento adecuados conforme a las necesidades y características del municipio. Bajo este criterio, San Diego de la Unión cumple con la actualización de su reglamento donde atañe a la libre circulación atendiendo los derechos y obligaciones de las personas en la

movilidad, además en su artículo 31 establece disposiciones sobre las personas con discapacidad o movilidad reducida.

En este sentido, los 45 municipios restantes, a la fecha de presentación del informe no cuenta con la actualización de su reglamento en materia de movilidad. Por su parte, Celaya y León realizaron adecuaciones a su normativa en materia de movilidad, pero sin apegarse a lo establecido en el punto de acuerdo. Por lo que respecta a los estudios tarifarios por realizarse partiendo de la economía de la ciudadanía y determinando los impactos económicos, se encontró evidencia de 5 estudios tarifarios en los archivos de los ayuntamientos, que así lo manifestaron siendo de los periodos más recientes los años de 2023 y 2024. Derivado de estos estudios se analizaron y se encontró que Guanajuato y Dolores Hidalgo presentan el enfoque más completo y coincidente del estudio tarifario, desarrollando seis apartados: Estimación de la Demanda, Análisis de la Oferta, Estimación de Costos, Estructura de Costos, Propuesta de Tarifa y el Impacto Económico. Esta coincidencia sugiere que ambos municipios siguen una metodología que abarca desde el análisis de la capacidad de servicio hasta la propuesta tarifaria final. Irapuato contemplan cinco apartados, dejando fuera y sin considerar un aspecto importante y que da origen al exhorto acerca del estudio de los impactos económicos a la sociedad. Los municipios de Celaya y Cortazar no cuentan con el apartado de impactos económicos dentro del estudio tarifario. Celaya tiene un enfoque más sencillo, concentrándose en tres apartados específicos: Estimación de Costos (que comparte con Guanajuato, Dolores Hidalgo e Irapuato), Estructura de Costos y Propuesta de Tarifa (también común con todos los municipios que han desarrollado los estudios).

Esto indica que el municipio prioriza los aspectos financieros y tarifarios del estudio solamente. Cortazar muestra el enfoque igual de limitado, desarrollando únicamente tres apartados: Estructura de Costos, Propuesta tarifaria y si considera un apartado para definir el Impacto Económico de la tarifa atendiendo el detonante del exhorto. Los siguientes municipios manifestaron no contar con el estudio técnico tarifario o información al respecto de los impactos económicos dentro de los archivos del ayuntamiento: Abasolo, Apaseo el Alto, Apaseo el Grande, Atarjea, Comonfort, Cuerámaro, Doctor Mora, Jaral del Progreso, Jerécuaro, Moroleón, Pénjamo, Pueblo Nuevo, Purísima del Rincón, Salvatierra, San Diego de la Unión, San Francisco del Rincón, San José Iturbide, Santa Catarina, Santa Cruz de Juventino Rosas, Santiago Maravatío, Silao de la Victoria, Tarandacuao, Uriangato, Victoria, Villagrán, Xichú y Yuriria. San Felipe y Coroneo manifestaron no tener cambio en la tarifa en los años posteriores a 2020 y 2024 respectivamente Apaseo el Grande, manifestó que su estudio tarifario se encuentra en trámite. Ocampo y Huanímaro por su parte, no cuentan con transporte público. Los municipios de León de los Aldama, Manuel Doblado, Romita, Salamanca, San Luis de la Paz, San Miguel de Allende, Tarimoro, Tierra Blanca, Valle de Santiago no respondieron con información al respecto a la solicitud de información…»

Sobre proposición del punto de acuerdo formulado por la diputada María Eugenia García Oliveros integrante del Grupo Parlamentario del Partido MORENA a efecto de exhortar a los 46 ayuntamientos expidan o actualicen su Reglamento Municipal en materia de Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial, identificado con Expediente Legislativo Digital 234/LXVI-PPA; se acordó el 12 de enero del 2025, solicitar información a los ayuntamientos sobre lo pretendido por las personas iniciantes, hasta por un término de 15 días hábiles; de igual manera, a la Unidad de Seguimiento y Análisis Legislativo de esta Congreso del Estado, para que realizara un análisis e informe los municipios que han dado cumplimiento a lo antes citado.

Los ayuntamientos que dieron respuesta son: San Luis de la Paz (Opinión positiva), Moroleón (enterados), Santa Cruz de Juventino Rosas (enterados), Cortazar (acepta exhorto), Jerécuaro (enterados), Doctor Mora (se turnó a las Comisiones Unidas de Seguridad Pública y Tránsito Municipal y de Reglamentos y Bandos, para que, en coordinación con las áreas de Mejora Regulatoria y Seguridad Pública y Tránsito Municipal), Tarimoro (enterados), Coroneo (enterados), Uriangato (se turnó a la Dirección de Movilidad), Jaral del Progreso (opinión positiva), San Miguel de Allende (enterados), y Romita (enterados).

San Diego de la Unión.
«...aprueba por unanimidad (10 votos) informar que el Reglamento de Tránsito del Municipio de San Diego de la Unión, Guanajuato, se aprobó el 26 de marzo de 2025, y se publicó en el Periódico Oficial el 17 de junio del 2025; y el Reglamento de Movilidad y Transporte para el Municipio de San Diego de la Unión, Guanajuato, se aprobó el 29 de enero de 2025, y se publicó en el Periódico Oficial el 10 de abril del 2025; y en tanto que, el Programa Municipal de Movilidad y Seguridad Vial 2024-2027 de San Diego de la Unión, Guanajuato, se aprobó el 27 de agosto del 2025 y se publicó en el Periódico Oficial el 19 de septiembre del 2025, en ese sentido, se considera que el exhorto emitido en el oficio número 5242/2025, suscrito por la Comisión de Asuntos Municipales del Congreso ha sido atendido.»

León.
«...Respecto al punto de acuerdo PRIMERO por parte del Grupo Parlamentario de MORENA, este ayuntamiento tiene expedido normatividad aplicable a la materia de Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial, siendo para tales efectos el Reglamento de Movilidad para el Municipio de León, Guanajuato, cuyo objeto es establecer las bases para fomentar y regular la movilidad sustentable de personas, el servicio público de transporte urbano y suburbano en ruta fija de competencia municipal, así como establecer los trámites y procedimientos en materia de movilidad y transporte, y Reglamento de Policía y Vialidad para el Municipio de León, Guanajuato, cuyo objeto es establecer las normas que rigen la convivencia social y la circulación en las vías

públicas del municipio, con la finalidad de preservar la vida, la integridad de las personas y el patrimonio, así como establecer los hechos y conductas que constituyen faltas o infracciones en materia de policía, tránsito y vialidad, así como las sanciones correspondientes y los procedimientos para su aplicación.

Sin embargo, cabe resaltar que en cuanto a la actualización, por parte de la dependencia citada en supra líneas, se encuentra llevando a cabo la actualización del reglamento municipal en materia de movilidad, del que tuvo como causa administrativa que, por parte de la Secretaría de Obra Pública del Estado, impartió el Taller de Armonización de la Reglamentación Municipal sobre la Ley de Movilidad del Estado, cuyo objetivo fue el de iniciar los trabajos de participación con las diversas autoridades aplicables en la materia.

Siguiendo con el punto de acuerdo SEGUNDO por parte del Grupo Parlamentario de MORENA, respecto a la tipificación y sanción de distintas conductas, para el rubro de las banquetas, invasión de pasos peatonales, colocación de obstáculos, incumplimiento de rampas y cruces accesibles, y el de garantizar el paso preferencial de la persona peatona, este ayuntamiento ha realizado acciones y esfuerzos conjuntos para implementar todas las medidas normativas necesarias para estandarizar las figuras viales conforme al Reglamento de Policía y Vialidad para el Municipio de León, Guanajuato, por lo que a continuación se plasma las siguientes regulaciones:

Para el rubro de banquetas, se tiene como obligación al ciclista no circular sobre las banquetas y las áreas reservadas al uso exclusivo de peatones. Igualmente, como una prohibición a los conductores de vehículos de motor se tiene el de no circular sobre banquetas, isletas, camellones, andadores, ciclovías, áreas de donación, así como en zonas peatonales. Y por último, como una prohibición para los motociclistas el de no circular sobre las banquetas y áreas reservadas al uso exclusivo de peatones y ciclistas.

Para el rubro de invasión de pasos peatonales, se tiene de forma prohibitiva que los conductores de vehículo de motor detengan la unidad invadiendo los pasos peatonales, ciclovías, asi como las intersecciones y las vías de comunicación continua.

- *Para el rubro de colocación de obstáculos, las autoridades competentes para ello deben realizar las acciones necesarias para garantizar que las banquetas las zonas destinadas para el tránsito de peatones se encuentren libres de obstáculos que impidan el tránsito peatonal.*
- *Para el rubro de incumplimiento de rampas y cruces accesibles, de forma prohibitiva se tiene señalado que los vehículos de motor no se estacionen frente a accesos y rampas especiales para personas con discapacidad o movilidad reducida; en un tramo de un metro a cada uno de los lados del acceso.*

Para el rubro de garantizar el paso preferencial de la persona peatona, para avalar el adecuado tránsito de la persona peatona, en el Reglamento de Policía y Vialidad para el Municipio de León, Guanajuato se tiene una serie de disposiciones que respetan y conservan su integridad física.

Concluyendo con el punto de acuerdo TERCERO por parte del Grupo Parlamentario de MORENA, respecto en aprobar un Plan Anual de Infraestructura Peatonal, se hace de conocimiento que, de forma concreta, este Ayuntamiento no cuenta con el Plan que refieren los iniciantes al plano municipal que nos ocupa, sin embargo, se narra que tenemos el Programa de Gobierno Municipal de León, Guanajuato 2024-2027, del cual, se tienen contemplados acciones en el eje "Yo Quiero a León en Movimiento" cuyo objetivo es ampliar la red de infraestructura cíclica y peatonal a partir de circuitos seguros e interconectados con los equipamientos y parques urbanos de las Delegaciones, bajo una visión de intermodalidad, en el que una de sus principales acciones está la de Construir banquetas y calzadas peatonales.

Para finalizar, y toda vez que el ejercicio de armonización entre una Legislación Estatal como lo es la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, con el Reglamento de Movilidad para el Municipio de León, Guanajuato, resulta una labor amplísima para la integración de todas las dependencias y unidades administrativas para el mejor perfeccionamiento de la construcción de un auténtico cuerpo legal aplicable, resulta imposible en este momento remitir al Órgano Legislativo el producto finalmente aplicable. Por lo anterior, solicitamos atentamente se tenga al Ayuntamiento de León por cumplido en relación con el exhorto referido.»

Celaya.
«...PRIMERO. Se da respuesta al exhorto enviado mediante el Oficio No. 5242/2025 por la Comisión de Asuntos Municipales del Congreso del Estado de Guanajuato, a efecto de exhortar a los 46 ayuntamientos a que expidan o actualicen su Reglamento Municipal en materia de Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial, asegurando su congruencia con la Constitución, la Ley de Movilidad del Estado, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y la NOM-004-SEDATU 2023, a fin de tipificar y sancionar la obstrucción de banquetas, invasión de pasos peatonales. colocación de obstáculos y el incumplimiento de rampas y cruces accesibles, garantizando el derecho de paso preferencial de la persona peatona y se apruebe un plan anual de infraestructura peatonal con horizonte multianual. Se manifiesta lo siguiente:

> *Se atiende el exhorto y se hace de conocimiento que en el Municipio de Celaya ya se encuentra regulado el respeto del derecho al peatón y las sanciones correspondientes en el Reglamento de Tránsito y Policía Vial para el Municipio de Celaya, Gto. Sin embargo, a fin de atender el plan anual de infraestructura peatonal se remite el exhorto a la Comisión de Atención de Personas con Discapacidad para su seguimiento y aportaciones en beneficio de la población vulnerable.*

SEGUNDO: Sométase a consideración del pleno del Ayuntamiento, el presente Dictamen para su aprobación.

TERCERO: Se instruye a la Secretaría del Ayuntamiento de cuenta al Congreso del Estado de Guanajuato para los efectos a que haya lugar, así mismo se notifique el exhorto a la Comisión de Atención de Personas con Discapacidad.»

Irapuato.
«...Al respecto, me permito informar que esta Dirección General de Movilidad y Transporte no formula observación, opinión ni propuesta alguna en relación con la tipificación y sanción de la obstrucción de banquetas, invasión de pasos peatonales, colocación de obstáculos, así como el incumplimiento de rampas y cruces accesibles.

Ahora bien, para garantizar el cumplimiento de rampas y cruces accesibles, garantizando el derecho de paso peatonal con horizonte multianual que incorpore metas e indicadores verificables, su programa presupuestal y fuentes de financiamiento bajo el principio de progresividad; No omito mencionar que el Programa de Gobierno Municipal 2024-2027 forma parte de los instrumentos del Sistema de Planeación con base en lo establecido en los artículos 24 y 24 bis de la Ley de Planeación para el Estado de Guanajuato. Este instrumento contribuirá al logro de la visión del Plan Municipal de Desarrollo Irapuato 2050 y está alineado al Plan Estatal Desarrollo Guanajuato 2050, y se constituye en la guía para la Administración Pública Municipal 2024-2027 enfocando su gestión al logro de resultados que contribuyan a hacer de Irapuato el Municipio Inteligente, Confiable y Feliz que deseamos construir.

Por ello, esta Dirección General que represento es corresponsable y colabora con las demás Direcciones que participan en desarrollo del Programa de Gobierno Municipal, principalmente en los proyectos que a continuación se mencionan: 1.-Proyecto Estratégico 16. Operatividad Vial. Objetivo EU116: Mejorar la operatividad vial en el municipio a través de la aplicación efectiva del reglamento de tránsito y la implementación tecnologías para agilizar las multas y la gestión de infracciones. Estrategia 16.2: Optimización del Flujo Vehicular. 2.-Proyecto Estratégico 59: Infraestructura. Objetivo R59: Modernizar y optimizar la infraestructura vial, deportiva y tecnológica del municipio de Irapuato. Estrategia 59.1: Mejoramiento de la infraestructura vial. el de 3.-Provecto Estratégico 60: Mantenimiento y ordenamiento del espacio público (bienestar social y orden jurídico). Objetivo R60: Optimizar y ordenar el espacio público en Irapuato. Estrategia 60.1: Mejoramiento del orden urbano. Acción: Implementar acciones para la verificación y retiro de elementos que afectan el espacio público, promoviendo el orden en las principales vialidades de la ciudad. Ahora bien, en cuanto a la adecuación normativa municipal, se está llevando a cabo un análisis para realizar las adecuaciones correspondientes al Reglamento de Movilidad y Transporte del Municipio de Irapuato, Guanajuato.»

Unidad de Seguimiento y Análisis de Impacto Legislativo.

«La Unidad de Seguimiento y Análisis de Impacto Legislativo realizó la búsqueda y seguimiento legislativo orientado a verificar el cumplimiento de los reglamentos en materia del punto de acuerdo derivados de la solicitud contenida en el oficio 798/2025. Este ejercicio implicó la revisión sistemática de los marcos normativos municipales, la documentación oficial y los instrumentos de planeación vigentes en los ayuntamientos del estado, con el propósito de evaluar el grado de cumplimiento de las disposiciones en materia de movilidad, accesibilidad e infraestructura peatonal. El análisis se centró en identificar la existencia de regulaciones específicas, mecanismos de sanción y herramientas de planeación estratégica que garanticen el ejercicio pleno del derecho a la movilidad.

Se realizó una búsqueda en los reglamentos vigentes de los ayuntamientos, con el objetivo de identificar las disposiciones normativas relacionadas con el derecho fundamental a la movilidad. Específicamente, se analizaron aquellos artículos y secciones que abordan las condiciones bajo las cuales debe garantizarse este derecho, tales como la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Este análisis normativo permitió establecer el marco jurídico que fundamenta las obligaciones del Estado en materia de movilidad urbana. Se encontró que 18 municipios contemplan estas disposiciones dentro de su marco normativo, faltando el 60.8% de los ayuntamientos por contemplar en sus reglamentos las disposiciones mencionadas.

Asimismo, se realizó una revisión en los reglamentos municipales de tránsito o movilidad para identificar la existencia de disposiciones que tipifiquen y sancionen conductas que vulneran el derecho a la movilidad peatonal y la accesibilidad universal. En particular, se buscó determinar si los marcos normativos locales contemplan tipificar y sancionar la obstrucción de banquetas, invasión de pasos peatonales, colocación de obstáculos y el incumplimiento de rampas y cruces accesibles. Los resultados de este análisis revelaron que 41 municipios sí contemplan dentro de su normatividad estas tipificaciones y las sanciones correspondientes. Sin embargo, se identificó que 5 (10.8%) municipios aún no incorporan estas disposiciones en sus reglamentos.

De igual manera, se buscó documentación oficial y en los instrumentos de planeación municipal sobre la existencia de un Plan Anual de Infraestructura Peatonal con horizonte multianual, es decir, con proyecciones a mediano y largo plazo que trasciendan la administración en turno. Se investigó específicamente identificar planes de infraestructura destinada a los peatones, incluyendo banquetas, rampas de accesibilidad, cruces seguros y espacios públicos peatonales. Sin embargo, los resultados de esta búsqueda fueron negativos, no se encontró ningún municipio que cumpliera con este criterio.»

III. Consideraciones de la comisión dictaminadora.

Quienes integramos esta Comisión, señalamos que la movilidad constituye un derecho humano reconocido constitucionalmente y una condición indispensable para que las personas puedan acceder en igualdad de oportunidades a la educación, el trabajo, la salud, la cultura, el esparcimiento y demás actividades esenciales para su desarrollo integral. En tal virtud, corresponde a las autoridades de los distintos órdenes de gobierno impulsar acciones normativas y administrativas que garanticen el ejercicio efectivo de este derecho bajo los principios de seguridad vial, accesibilidad, inclusión, sostenibilidad, eficiencia y respeto a la dignidad humana.

La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) ha señalado que la adecuada coordinación multinivel constituye uno de los factores más importantes para alcanzar políticas de movilidad exitosas, particularmente en aquellos países donde las competencias relacionadas con transporte, desarrollo urbano, infraestructura y seguridad vial se distribuyen entre distintos órdenes de gobierno.[1]

Por su parte, el Banco Interamericano de Desarrollo ha identificado que los marcos normativos armonizados permiten una mejor implementación de proyectos de movilidad sostenible, reducen costos administrativos y fortalecen la capacidad de los gobiernos locales para acceder a esquemas de financiamiento y cooperación técnica.[2]

Asimismo, ONU-Hábitat ha destacado que los municipios desempeñan un papel estratégico en la construcción de ciudades seguras, incluyentes y sostenibles, siendo indispensable que sus ordenamientos jurídicos se encuentren alineados con las políticas nacionales y estatales en materia de movilidad urbana.[3]

---

[1] Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), *Implementing the OECD Principles on Urban Policy and Metropolitan Governance*, París, 2023.

[2] Banco Interamericano de Desarrollo (BID), *Movilidad Urbana Sostenible en América Latina y el Caribe: Nuevos desafíos para una recuperación sostenible*, Washington, D.C., 2022.

[3] ONU-Hábitat, *Global Public Space Toolkit: From Global Principles to Local Policies and Practice*, Nairobi, 2023; y *Planning Sustainable Cities: Global Report on Human Settlements.*

En nuestro país, se expidió la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial en el año 2022, que marcó un cambio de paradigma al reconocer la movilidad como un derecho cuya garantía exige la coordinación de los distintos órdenes de gobierno bajo criterios de accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. En congruencia con ese mandato, en nuestro estado se han impulsado reformas a la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios dirigidas a fortalecer el marco institucional y regulatorio de la movilidad en la entidad

La Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios representa un paso relevante en el fortalecimiento del marco jurídico estatal, al incorporar nuevas disposiciones orientadas a consolidar un sistema de movilidad moderno, seguro y centrado en las personas, en concordancia con los principios contenidos en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

En ese contexto, resulta necesario que los ayuntamientos realicen las adecuaciones normativas correspondientes dentro de sus respectivos ámbitos de competencia, con el objeto de garantizar la plena observancia y aplicación de las disposiciones estatales vigentes. La armonización de los reglamentos, programas, manuales, lineamientos y demás instrumentos municipales no debe entenderse únicamente como un ejercicio de actualización normativa, sino como una oportunidad para fortalecer la gestión pública local y mejorar la calidad de vida de las personas usuarias de los sistemas de movilidad.

La adopción de esta propuesta permitirá brindar mayor certeza jurídica a las autoridades municipales encargadas de la planeación, regulación, operación y supervisión de las acciones en materia de movilidad y seguridad vial. Asimismo, favorecerá una actuación coordinada entre el Estado y los municipios, evitando discrepancias interpretativas o vacíos normativos que pudieran dificultar la implementación de las políticas públicas previstas en la legislación estatal.

De igual manera, la armonización normativa contribuirá a consolidar un modelo de movilidad que privilegie la seguridad de todas las personas usuarias de la vía, particularmente de aquellas que se encuentran en situación de mayor vulnerabilidad, como peatones, ciclistas, personas con discapacidad, personas adultas mayores, niñas, niños y adolescentes. Con ello se fortalece la visión de que

la movilidad debe desarrollarse bajo un enfoque de derechos humanos, inclusión y accesibilidad universal.

La adecuación de los ordenamientos municipales también permitirá que las autoridades locales cuenten con herramientas jurídicas actualizadas para planear el desarrollo urbano de manera integral, promover alternativas de transporte más eficientes y sostenibles, mejorar la infraestructura para la movilidad activa y fomentar una cultura de respeto a las normas de tránsito y seguridad vial. Lo anterior se traduce en beneficios directos para la población, al propiciar entornos más seguros, ordenados y funcionales.

Asimismo, la armonización fortalece el principio constitucional del municipio libre, pues proporciona a los ayuntamientos un marco de actuación claro que facilita el ejercicio de sus atribuciones en la materia, respetando su autonomía administrativa y reglamentaria, a la vez que favorece la coordinación institucional necesaria para atender los desafíos actuales de la movilidad en el territorio estatal.

Por otra parte, la armonización normativa permitirá que las políticas municipales se encuentren alineadas con los objetivos estatales y nacionales en materia de movilidad y seguridad vial, favoreciendo la obtención de mejores resultados en la planeación territorial, el desarrollo de infraestructura, la prevención de hechos de tránsito y la protección de la integridad física de las personas.

En consecuencia, se considera conveniente que los ayuntamientos adopten las modificaciones propuestas únicamente en lo relativo a la armonización con las reformas a la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, a efecto de mantener la congruencia del orden jurídico municipal con el marco legal estatal vigente, fortalecer la coordinación intergubernamental y garantizar una implementación efectiva de las disposiciones en beneficio de la población guanajuatense.

Nuestra ley orgánica otorga a las comisiones legislativas —en el artículo 92, fracción VI—, la atribución de estudiar y dictaminar las iniciativas de Ley o decreto, acuerdos, proposiciones y asuntos que les hayan sido turnados.

Sobre lo anterior, esta comisión legislativa tiene competencia para el conocimiento y dictamen de los asuntos relacionados con las funciones, atribuciones y organización de los ayuntamientos del Estado y la promoción de la coordinación institucional para el desarrollo municipal (artículo 107 —fracciones II y IV— de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato). Con este fundamento se turnó la propuesta que nos ocupa.

Si bien nuestra ley orgánica no define las propuestas de punto de acuerdo, el Prontuario de términos, prácticas y procedimientos más usados en el trabajo parlamentario, expedido durante la Sexagésima Cuarta Legislatura de este Congreso, apunta lo que debemos entender por estas:

> *Resolución tomada por la mayoría de los legisladores, para establecer la postura política, económica, social o cultural del Congreso en asuntos de interés público que, por su naturaleza, no requieran sanción, promulgación ni publicación (Luna Kan, 2012, p. 3).*

Este Congreso del Estado se encuentra plenamente facultado para emitir exhortos a los ayuntamientos en ejercicio de su función de control político y coordinación interinstitucional, conforme a lo dispuesto en los artículos 57 de la Constitución Política del Estado de Guanajuato, así como 218, fracción III de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato, en virtud de tratarse de un pronunciamiento de naturaleza política que no invade la esfera competencial municipal al no imponer obligaciones coercitivas, sino promover el cumplimiento del marco jurídico vigente.

Dicha armonización permitirá fortalecer la certeza jurídica, mejorar la coordinación intergubernamental, consolidar políticas públicas de movilidad más eficientes y seguras, impulsar el desarrollo urbano sostenible y garantizar una mejor prestación de los servicios relacionados con la movilidad en beneficio de todas las personas que habitan y transitan por los municipios del Estado de Guanajuato.

Con base en lo antes citado, con fundamento en los artículos 107 fracción II y VII, y 186 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, se propone a la Asamblea el siguiente:

ACUERDO

Único. La Sexagésima Sexta Legislatura del Congreso del Estado Libre y Soberano de Guanajuato formula un respetuoso exhorto a los 46 municipios del Estado de Guanajuato para que, en ejercicio de sus atribuciones reglamentarias y de conformidad con la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, realicen las adecuaciones normativas, reglamentarias y administrativas que resulten necesarias para armonizar sus disposiciones municipales con el contenido de dicho ordenamiento, e informen a esta Soberanía, en un plazo no mayor a 90 días naturales, sobre los avances y acciones efectuadas para su cumplimiento.

Guanajuato, Gto., 02 de julio de 2026
La Comisión de Asuntos Municipales

Ernesto Millán Soberanes
Presidente

Dip. Juan Carlos Romero Hicks
Vocal

Dip. Ruth Noemí Tiscareño Agoitia
Vocal

Dip. Plásida Calzada Velázquez
Vocal

Dip. Oscar Enrique González Espinoza
Secretario