PERIÓDICO OFICIAL

DEL GOBIERNO DEL ESTADO DE

Guanajuato

Fundado el 14 de Enero de 1877

Registrado en la Administración de Correos el 1° de Marzo de 1924

Año:	**CXI**
Tomo:	**CLXII**
Número:	**115**

TERCERA PARTE

7 de Junio de 2024
Guanajuato, Gto.

Consulta este ejemplar en su versión digital

periodico.guanajuato.gob.mx

S U M A R I O :

Para consultar directamente una publicación determinada en el ejemplar electrónico, pulsar o hacer clic en el texto del título en el Sumario. Para regresar al Sumario, pulsar o hacer clic en ***Periódico Oficial, fecha o página*** *en el encabezado.*

GOBIERNO DEL ESTADO – PODER LEGISLATIVO

DECRETO Legislativo 304 mediante el cual se expide la Ley para las Personas de la Diversidad Sexual y de Género del Estado de Guanajuato y sus Municipios..... **4**

DECRETO Legislativo 305 mediante el cual se reforman la fracción VIII del artículo 23 y la fracción V del artículo 108 y, se adiciona la fracción IX recorriéndose en su orden la subsecuente al artículo 23 de la Ley para la Búsqueda de Personas Desaparecidas en el Estado de Guanajuato..... **29**

DECRETO Legislativo 306 mediante el cual se reforman el artículo 8, fracciones VI, XIII, XV y XVII; 16, fracción IX; 22, fracción VII; 25, fracción X; 37; 46; 54; 55, en su párrafo segundo; 57; 58; 59; 60; 61; 63; 64; 64-A, fracciones II, III y IV; y 64-D; y se adiciona un artículo 63-A, todos de la Ley para la Protección de los Derechos Humanos en el Estado de Guanajuato. **31**

DECRETO Legislativo 307 mediante el cual se adiciona un último párrafo al artículo 73 bis 2 del Código Territorial para el Estado y los Municipios de Guanajuato..... **38**

DECRETO Legislativo 308 mediante el cual se adiciona un artículo 129 Ter a la Ley de Salud del Estado de Guanajuato..... **40**

DECRETO Legislativo 309 mediante el cual se reforman, adicionan y derogan diversos artículos de la Ley de Cambio Climático para el Estado de Guanajuato y sus Municipios. **42**

DECRETO Legislativo 310 mediante el cual se reforman, adicionan y derogan diversos artículos de la de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios. Se reforma el artículo 298, en su cuarto párrafo, del Código Territorial para el Estado y los Municipios de Guanajuato. Se reforman las fracciones III y IV del artículo 127-2; y se adicionan las fracciones V y VI al artículo 127-2 y un artículo 127-3 de la Ley del Sistema de Seguridad Pública del Estado de Guanajuato..... **113**

DECRETO Legislativo 311 mediante el cual se reforman los artículos 11, fracción II; 143; 148; 151; 153-a, tercer párrafo; 156, tercer párrafo; 187; 187-a, primer párrafo; 187-b, primer párrafo; 187-c, primer y segundo párrafos; 187-d; 187-e, primer párrafo; 187-f, primer párrafo; 213-c; 233, segundo párrafo; 275, segundo párrafo; y 299; se derogan los artículos 144; 145; 146; 147; 150 a; y 150 b, todos del Código Penal del Estado de Guanajuato..... **168**

DECRETO Legislativo 312 mediante el cual se adicionan una fracción VIII, recorriéndose en su orden las subsecuentes, siendo las actuales VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XIV y XV, para quedar como IX, X, XI, XII, XIII, XIV, XV y XVI, así como una fracción XVII al artículo 11; las fracciones XVIII, XIX y XX al artículo 12, recorriéndose en su orden la actual fracción XVIII para quedar como XXI; y una Sección Décima denominada “Transversalización de la perspectiva de género” al Capítulo IV con un artículo 38 bis, de la Ley para el Desarrollo y Competitividad Económica para el Estado de Guanajuato y sus Municipios..... **175**

DECRETO Legislativo 313 mediante el cual se adiciona una fracción X al artículo 3, recorriéndose en su orden las subsecuentes y un segundo párrafo al artículo 229, de la Ley de Educación para el Estado de Guanajuato; y se adicionan una fracción XVII al artículo 3, recorriéndose en su orden las subsecuentes y la fracción XXI Bis pasa a ser XXIII, así como un tercer párrafo al artículo 27, de la Ley para el Desarrollo y Competitividad Económica del Estado de Guanajuato y sus Municipios **179**

DECRETO Legislativo 314 mediante el cual se reforma el artículo 221 del Código Penal del Estado de Guanajuato **183**

DECRETO Legislativo 315 mediante el cual se reforma el segundo párrafo; y se adicionan los párrafos tercero y cuarto, pasando el vigente párrafo tercero como quinto, al artículo 388 del Código Territorial para el Estado y los Municipios de Guanajuato **185**

DECRETO Legislativo 316 mediante el cual se adiciona una fracción XVII, recorriéndose en su orden la subsecuente del artículo 5 de la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia para el Estado de Guanajuato **187**

DECRETO Legislativo 317 mediante el cual se reforman y adicionan diversos artículos de la Ley de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes del Estado de Guanajuato **189**

DIEGO SINHUE RODRÍGUEZ VALLEJO, GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE GUANAJUATO, A LOS HABITANTES DEL MISMO SABED:

QUE EL H. CONGRESO CONSTITUCIONAL DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE GUANAJUATO, HA TENIDO A BIEN DIRIGIRME EL SIGUIENTE:

DECRETO NÚMERO 310

LA SEXAGÉSIMA QUINTA LEGISLATURA CONSTITUCIONAL DEL CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE GUANAJUATO, DECRETA:

Artículo Primero. Se **reforman** los artículos 1, 2 en sus fracciones IV, VI y VII, 4, 5 en su fracción I y sus incisos a, b, c, d y e, fracción III en su inciso b, fracción IV en su inciso a, y fracción V en sus incisos a, b y c, 6 en su fracción II, 7 en sus fracciones I, XII, XIV, XV, XVI bis, XVI ter, XVI quater y XXI, la denominación del Capítulo II del Título Primero para quedar como «Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial», 8 en su segundo párrafo, 8 bis, 9 en su segundo párrafo, 10 en su primero y segundo párrafo, 11 en su primer y segundo párrafo, 12 en su primero, segundo, tercero y cuarto párrafo, 13, 14 en su primer párrafo, 16 en sus fracciones V y VII, 16 bis en sus fracciones I, II, III, V, X, XI y XII, 17 en su fracción III, 18 en su fracción IV, 21 en su fracción III, 29, 33 en sus fracciones IX, XII y XX, 36, 37 con su epígrafe, 40, 50 con su epígrafe, 64 en su primer párrafo y las fracciones II, IV, V y VII, con su epígrafe, 77 con su epígrafe, 81, 89, 257, 266 en su primer y segundo párrafo, la denominación del Capítulo Único del Título Décimo para quedar como «Medios de Defensa y Responsabilidad» y 272; se **adicionan** la fracción VIII al artículo 2, el artículo 4 bis, la fracción VI con los incisos a, b y c al artículo 5, las fracciones I bis, I ter, VII bis, VIII bis, IX bis, X bis, XII bis, XVI quinquies y XXI bis al artículo 7, un segundo y tercer párrafo al artículo 8, 8 ter, las fracciones V y VI al artículo 10, 13 bis, 14 bis, 14 ter, 14 quáter, 14 quinquies, las fracciones VII bis y VII ter al artículo 16, las fracciones XI bis y XIII al artículo 16 bis, la fracción V al artículo 18, la fracción II bis al artículo 20, las fracciones III bis y III ter al artículo 21, 22, 29 bis, 29 ter, las fracciones XX bis, XX ter, XX quáter y XX quinquies al artículo 33, el Capítulo VIII al Título Primero con la denominación «Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial» y los artículos 36 septies a 36 septendecies que lo integran, el Capítulo IX al Título Primero con la denominación «Subsistema Estatal de Información» y los artículos 36 octodecies a 36 unovicies que lo integran, las fracciones V bis y VII bis al artículo 64, el Capítulo V al Título Segundo con la denominación «Infraestructura de Movilidad y Seguridad Vial» y los artículos 65 bis a 65 decies que lo integran, 87 bis, 92 bis, 92 ter, un tercer párrafo al artículo 142, el artículo 154 bis, 237 bis y un segundo párrafo al artículo 248; **y se derogan** el Capítulo VII del Título Primero denominado «Comisión Intersecretarial de Movilidad» y los artículos 36

bis a 36 sexies que lo integran, artículos 45 y 51; todos de la **Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios**, para quedar en los siguientes términos:

«Objeto

Artículo 1. La presente Ley es de orden público e interés general y tiene por objeto establecer las bases y directrices para planificar, regular y gestionar la movilidad de las personas, bienes y mercancías, así como la aplicación del enfoque de sistemas seguros en la seguridad vial para el desplazamiento por el territorio de la entidad con respeto a los derechos humanos reconocidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política para el Estado de Guanajuato y en los tratados internacionales de los que el Estado mexicano sea parte.

Artículo 2. La presente Ley tiene por finalidad:

I. a **III.** ...

IV. Planear, organizar, administrar y controlar la infraestructura para las personas con discapacidad o movilidad limitada, peatones, movilidad no motorizada y transporte público y especial, infraestructura vial, infraestructura carretera y el equipamiento vial, conforme a los principios y la jerarquía de movilidad establecida en la Ley General y la presente Ley;

V. ...

VI. Regular los requisitos para el tránsito en las carreteras, caminos y áreas de jurisdicción estatal;

VII. Establecer las acciones coordinadas que deberán observar los municipios y el Estado conforme a lo dispuesto en la presente Ley; y

VIII. Establecer los mecanismos y criterios de la vinculación de la movilidad y la seguridad vial como fenómenos multifactoriales y multidisciplinarios con el transporte, la accesibilidad, tránsito, ordenamiento territorial, desarrollo urbano, medio ambiente, cambio climático, desarrollo sostenible y espacio público.

Principios rectores de la movilidad y seguridad vial

Artículo 4. Para los efectos de la presente Ley se consideran principios rectores de la movilidad y seguridad vial:

I. **Accesibilidad:** Garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad tanto en zonas urbanas como rurales mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales, económicas, así como el uso de ayudas técnicas y perros de asistencia, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;

II. **Calidad:** Garantizar que los sistemas de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público cuenten con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas;

III. **Confiabilidad:** La certeza para las personas usuarias de los servicios de transporte de que los tiempos de recorrido, los horarios de operación y los puntos de abordaje y descenso son predefinidos y seguros, de manera que puedan planear los recorridos de mejor forma;

IV. **Diseño universal:** Privilegiar que todos los componentes de los sistemas de movilidad atiendan la inclusión de todas las personas independientemente de su condición y en igualdad de oportunidades, los centros de población, y los servicios de movilidad, de acuerdo con las condiciones de cada uno; así como otorgarles las condiciones mínimas de infraestructura necesarias para ejercer el derecho a la movilidad;

V. **Eficiencia:** Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, tanto de personas usuarias como de bienes y mercancías, optimizando los recursos ambientales y económicos disponibles;

VI. **Equidad:** Reconocer condiciones y aspiraciones diferenciadas para lograr el ejercicio de derechos y oportunidades, tanto para mujeres y hombres, así como grupos en situación de vulnerabilidad;

VII. **Habitabilidad:** Generar condiciones para que las vías cumplan con las funciones de movilidad y creación de espacio público de calidad, a través de la interacción social y la diversidad de actividades, y la articulación de servicios, equipamientos e infraestructura;

VIII. **Inclusión e Igualdad:** Atender de forma incluyente, igualitaria y sin discriminación las necesidades de todas las personas en sus desplazamientos en el espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad;

IX. **Innovación tecnológica:** Impulsar sistemas tecnológicos que permitan un desarrollo eficiente de la movilidad, generando eficiencia en los sistemas de transporte y el desplazamiento de personas y bienes;

X. **Movilidad activa:** Promover ciudades y centros de población caminables, así como el uso de la bicicleta y otros modos de transporte no motorizados, como alternativas que fomenten la salud pública, la proximidad y la disminución de emisiones contaminantes;

XI. **Multimodalidad:** Ofrecer múltiples modos y servicios de transporte para todas las personas usuarias, los cuales deben articularse e integrarse entre sí y con la estructura urbana, para reducir la dependencia del vehículo particular motorizado;

XII. **Participación:** Mecanismos para que la sociedad se involucre activamente en cada etapa del ciclo de la política pública, en un esquema basado en la implementación de metodologías de creación conjunta enfocadas en resolver las necesidades de las personas en relación a su movilidad y la de bienes y mercancías. En los supuestos de impacto diferenciado a los pueblos y comunidades indígenas o afromexicanos, y a las personas con discapacidad se considerarán mecanismos de consulta previa que garanticen su participación efectiva;

XIII. **Perpectiva de género:** Eliminar las causas de la desigualdad, la injusticia y la jerarquización de las personas basada en el género y que promueve la igualdad entre mujeres y hombres, con visión científica, analítica y política;

XIV. **Progresividad:** Garantizar que el derecho a la movilidad y sus derechos relacionados, estén en constante evolución, promoviéndolos de manera progresiva y gradual e incrementando constantemente su tutela, respeto, protección y garantía;

XV. **Resiliencia:** Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación breve y de bajo costo, tanto para la sociedad como para el medio ambiente;

XVI. **Seguridad:** Proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo la base de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible;

XVII. **Seguridad vehicular:** Cumplimiento de aspectos de la seguridad vial enfocados en el desempeño de protección que brinda un vehículo de motor a las personas pasajeras y usuarias vulnerables, y demás usuarias de la vía, contra el riesgo de muerte o lesiones en caso de siniestro;

XVIII. **Sostenibilidad:** Satisfacer las necesidades de movilidad procurando los menores impactos negativos en el medio ambiente y la calidad de vida de las personas, garantizando un beneficio continuo para las generaciones actuales y futuras;

XIX. **Transparencia y rendición de cuentas:** Garantizar la máxima publicidad y acceso a la información relacionada con la movilidad y la seguridad vial, así como sobre el ejercicio presupuestal y cumplimiento de la normativa, de conformidad con lo establecido en las leyes general y local de transparencia y acceso a la información pública;

XX. **Transversalidad:** Instrumentar e integrar las políticas, programas, proyectos, estrategias y acciones en materia de movilidad y seguridad vial, desarrollados por las distintas dependencias y entidades de las administraciones públicas estatal y municipales, que proveen bienes y servicios a la población, poniendo especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad; y

XXI. **Uso prioritario de la vía o del servicio:** La necesidad que tienen las personas con discapacidad, las personas con movilidad limitada y quien les acompaña, de usar en determinadas circunstancias las vías de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad; de lo que se concientizará a personas usuarias de la vía y transporte público.

Enfoque de sistemas seguros

Artículo 4 bis. Las autoridades estatales y municipales en el ámbito de su competencia estarán obligadas a la aplicación del enfoque de sistemas seguros en la movilidad y el transporte, dirigido a la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos y en el uso o disfrute en las vías públicas, por medio del encauzamiento de la prevención que disminuya los factores de riesgo y la incidencia de lesiones; debiendo seguir los siguientes criterios para su cumplimiento:

I. Las muertes o lesiones ocasionadas por un siniestro de tránsito son prevenibles;

II. Los sistemas de movilidad y de transporte y la infraestructura vial, y sus modificaciones, deberán ser diseñados para tolerar el error humano, para que no se produzcan lesiones o muerte, así como garantizar la reducción de los factores de riesgo que atenten contra la integridad y dignidad de los grupos en situación de vulnerabilidad;

III. Las velocidades vehiculares deben mantenerse de acuerdo con los límites establecidos en la presente Ley para reducir muertes y la gravedad de las lesiones;

IV. La integridad física de las personas es responsabilidad compartida de quienes diseñan, construyen, gestionan, operan y usan la red vial y los servicios de transporte;

V. Las soluciones preventivas de siniestros de tránsito deben buscarse en todo el sistema y no considerar como causa responsable a las personas usuarias de la vía;

VI. Los derechos de las víctimas se deberán reconocer y garantizar de conformidad con lo establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en la Ley General de Víctimas, la Ley de Víctimas del Estado de Guanajuato y los tratados internacionales de los que el Estado mexicano sea parte;

VII. Las decisiones deben ser tomadas conforme las bases de datos e indicadores del Sistema de información, para lo cual se deben establecer sistemas de seguimiento, documentación y control de lo relativo a la seguridad de los sistemas de movilidad, que preferentemente deberá tener como sustento la evidencia local y la incorporación del conocimiento generado a nivel nacional e internacional;

VIII. Las acciones de concertación son necesarias entre los sectores público, privado y social, con enfoque multisectorial, a través de mecanismos eficientes y transparentes de participación, y

IX. El diseño vial, la infraestructura y el servicio de transporte debe ser modificado o adaptado, incorporando acciones afirmativas a fin de que se garantice la seguridad integral y accesibilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad,

que deberá estar sustentada en las necesidades identificadas de cada centro de población.

Bases...

Artículo 5. La modernización y ...

I. Movilidad sustentable y sostenible:

a) Las autoridades estatales y municipales competentes son responsables del diseño y aplicación de las políticas públicas en materia de protección al medio ambiente, inclusión e igualdad, infraestructura peatonal, de accesibilidad, transporte público y especial, transporte privado, ciclovías, estacionamientos y vialidades para la movilidad integrada. Asimismo, se encargarán de la adecuación, construcción y mantenimiento de la infraestructura para la movilidad;

b) Las autoridades estatales y municipales competentes, con la participación de los prestadores de servicios, impulsarán y ejecutarán estrategias, proyectos, acciones y campañas de seguridad vial y prevención de accidentes con los que se contribuya a disminuir el número de siniestros viales y sus consecuencias;

c) Las autoridades estatales y municipales competentes diseñarán las características de operación del transporte público, siguiendo los principios y jerarquía que rigen la movilidad de conformidad a la Ley General y la presente Ley, en beneficio de la población, atendiendo al Programa de Movilidad y Seguridad Vial del Estado y en su caso, los de cada municipio; las que considerarán en el ámbito de su competencia, la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;

d) El Ejecutivo del Estado y los ayuntamientos, en el ámbito de sus respectivas competencias, coordinarán las acciones correspondientes para la elaboración de instrumentos de planeación encaminados a mejorar la movilidad y su integración con los diferentes medios y modalidades de transporte, acorde con la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial; y

e) 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.

II. ...

III. Capacitación y ...

a) ...

b) El Ejecutivo del Estado, a través de la Secretaría o dependencias y entidades competentes diseñará y desarrollará proyectos, estrategias, acciones y campañas permanentes de información, educación e investigación en materia de sensibilización, educación y formación sobre movilidad y seguridad vial.

Todo ello con...

Los ayuntamientos implementarán...

IV. Infraestructura y ...

a) La infraestructura para todas las formas de movilidad deberá ser diseñada para tolerar el error humano, para que no se produzcan lesiones o muerte, así como reducir los factores de riesgo e interseccionalidad que atenten contra la integridad y dignidad de los grupos en situación de vulnerabilidad; y

b) ...

V. Perspectiva ...

a) Las autoridades estatales y municipales deberán incluir en los cursos de formación, capacitación y actualización de permisionarios, concesionarios y operadores, estrategias que promuevan la implementación de acciones afirmativas que mejoren y hagan más segura, incluyente, igualitaria y eficiente la experiencia de movilidad de las mujeres y de la movilidad de cuidado;

b) Las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de su competencia, promoverán servicios de transporte público de personas que consideren las condiciones y aspiraciones diferenciadas para lograr el ejercicio de iguales derechos, inclusión y oportunidades para mujeres y hombres; y

c) Las autoridades estatales y municipales deberán elaborar campañas de difusión para promover los mecanismos y procedimientos orientados a la recepción y atención de quejas y denuncias por actos y omisiones que constituyen violencia en el servicio público de transporte en contra de mujeres, niñas, y adolescentes.

VI. Movilidad inclusiva con enfoque de derechos:

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

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

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

Supuestos ...

Artículo 6. Se considera de …

I. …

II. El establecimiento de las vías, infraestructura y equipamiento para todas las formas de movilidad, peatonal, de transporte no motorizado, de transporte público, de transporte motorizado y dispositivos de seguridad, control de movilidad y tránsito, conforme a los principios rectores y la jerarquía de movilidad establecida en la Ley General y en la presente Ley;

III. a **VI.** ...

Glosario

Artículo 7. Para los efectos ...

I. **Ayudas Técnicas:** Dispositivos tecnológicos y materiales que permiten habilitar, rehabilitar o compensar una o más limitaciones funcionales, motrices, sensoriales o intelectuales de las personas con discapacidad;

I bis. **Banqueta:** El área pavimentada a cada lado de una calle, generalmente más elevada y que está reservada para el desplazamiento de las personas;

I ter. **Carril exclusivo de transporte de pasajeros:** Espacio de la vía pública destinado para la circulación exclusiva de los vehículos del servicio público de transporte urbano de pasajeros de competencia municipal;

II. a **VII.** ...

VII bis. Diseño universal: Diseño de productos, entornos, programas y servicios en materia de movilidad y seguridad vial, que puedan utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado. El diseño universal no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad cuando se necesiten;

VIII. ...

VIII bis. Grupos en situación de vulnerabilidad: Población que enfrenta barreras para ejercer su derecho a la movilidad con seguridad vial como resultado de la desigualdad, como las personas con menores ingresos, indígenas, con discapacidad, en estado de gestación, adultas mayores, comunidad LGBTTTIQ, así como mujeres, niñas, niños y adolescentes, y demás personas que por su condición particular enfrenten algún tipo de exclusión;

IX. ...

IX bis. **Lengua de Señas Mexicana:** Lengua de una comunidad de sordos, que consiste en una serie de signos gestuales articulados con las manos y acompañados de expresiones faciales, mirada intencional y movimiento corporal, dotados de función lingüística, forma parte del patrimonio lingüístico de dicha comunidad y es tan rica y compleja en gramática y vocabulario como cualquier lengua oral;

X. ...

X bis. **Ley General:** Ley General;

XI. y **XII.** ...

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

XII bis. **Movilidad limitada:** Toda persona cuya movilidad se haya limitada por motivos de edad, embarazo y alguna otra situación que sin ser una discapacidad, requiere una atención adecuada y la adaptación a sus necesidades particulares en el servicio;

XIII. ...

XIV. **Peatón:** Persona que transita por la vía a pie o que por su condición de discapacidad o de movilidad limitada utilizan ayudas técnicas para desplazarse; incluye menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado;

XV. **Permisionario:** Persona titular de un permiso;

XVI. ...

XVI bis. **Perro guía o animal de servicio:** Animales que han sido certificados para el acompañamiento, conducción y auxilio de personas con discapacidad;

XVI ter. **Plataforma tecnológica:** Son infraestructuras digitales que permiten que dos o más grupos interactúen, por lo tanto, participan como intermediarios a través de la cual se contratan servicios de transporte privado y se proporciona

exclusivamente mediante aplicaciones o contenidos en formato digital a través de internet, incluso pueden no requerir una intervención humana, es decir, pueden estar automatizados;

XVI quater. Secretaría: La Secretaría de Infraestructura, Conectividad y Movilidad;

XVI quinquies. Servicio de transporte privado: Aquel cuyo objeto es trasladar personas y sus cosas en vehículos con una capacidad de cinco personas incluyendo al conductor que previamente se contrata mediante el uso de plataformas tecnológicas, caracterizándose por prestar y ofertar dicho servicio exclusivamente a través de las infraestructuras digitales mencionadas;

XVII. a **XX.** …

XXI. Vehículo motorizado: La unidad impulsada por un motor, en la cual se lleva a cabo la transportación de personas o cosas, utilizando las vías públicas dentro del Estado;

XXI bis. Vehículo no motorizado: Vehículo de tracción humana como bicicleta, monociclo, triciclo, cuatriciclo; vehículos recreativos como patines, patinetas y monopatines; incluye a aquellos asistidos por motor de baja potencia no susceptible de alcanzar velocidades mayores a veinticinco kilómetros por hora, y los que son utilizados por personas con discapacidad;

XXII. y **XXIII.** …

Capítulo II
Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial

Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial

Artículo 8. El Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial es el instrumento de planeación por medio del cual el Poder Ejecutivo establece los objetivos, metas y acciones que deberán implementarse por la administración pública estatal para la ordenación racional y sistemática de acciones que garanticen el ejercicio del derecho a la movilidad y la seguridad vial.

El Programa se conformará, al menos, de lo siguiente:

I. Estudios de movilidad que reflejen y documenten la atención de los principios y criterios establecidos en la Ley General y esta Ley, que permitan integrar

indicadores de proceso, efectos, resultados e impacto desagregado entre los grupos en situación de vulnerabilidad;

II. a **IX.** ...

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

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

Políticas del programa

Artículo 8 bis. Las políticas y el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial integrarán los principios y jerarquía de la movilidad, observando las siguientes acciones:

I. Adoptar medidas para garantizar la protección de la vida, salud y de la integridad física de todas las personas usuarias de la vía;

II. Adoptar las medidas necesarias para prevenir todo tipo de violencia que atente contra la dignidad e integridad de las personas que pertenecen a los grupos en situación de vulnerabilidad;

III. Impulsar programas y proyectos de movilidad con políticas de proximidad que faciliten la accesibilidad entre la vivienda, el trabajo y servicios educativos, de salud, culturales y complementarios, a fin de reducir las externalidades negativas del transporte urbano;

IV. Establecer medidas que incentiven el uso del transporte público, vehículos no motorizados, vehículos no contaminantes y otros modos de movilidad de alta eficiencia energética, cuando el entorno lo permita y bajo un enfoque sistémico;

V. Establecer medidas que fomenten una movilidad sustentable y que satisfagan las necesidades de desplazamiento de la población, logren un sistema de

integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago conectado a las vías urbanas y metropolitanas;

VI. Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público, de la estructura vial y de la movilidad no motorizada y tracción humana;

VII. Establecer acciones afirmativas y ajustes razonables en materia de accesibilidad y diseño universal, en los sistemas de movilidad y en la estructura vial, con especial atención a los requerimientos de personas con discapacidad y movilidad limitada, y otros grupos en situación de vulnerabilidad que así lo requieran;

VIII. Promover la capacitación de las personas que operan los servicios de transporte público y servicios de emergencia en Lengua de Señas Mexicana;

IX. Promover acciones para hacer más eficiente la distribución de bienes y mercancías, con objeto de aumentar la productividad en los centros de población y minimizar los impactos negativos de los vehículos de carga en los sistemas de movilidad;

X. Promover acciones que contribuyan a mejorar la calidad del medio ambiente, a través de la reducción de la contaminación del aire, las emisiones de gases de efecto invernadero, el consumo de energía y el ruido, derivados del impacto de la movilidad;

XI. Promover la participación ciudadana, principalmente de grupos en situación de vulnerabilidad, en la toma de decisiones en materia de movilidad dentro de los procesos de planeación;

XII. Incrementar la resiliencia del sistema de movilidad y seguridad vial fomentando diversas opciones de transporte;

XIII. Definir estrategias que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en los sistemas de movilidad conforme a sus necesidades en un marco de seguridad;

XIV. Establecer medidas para el uso de una metodología basada en la perspectiva de género, que garantice el diseño de soluciones a través de acciones afirmativas, prioritariamente con el objetivo de erradicar las violencias de

género al hacer uso de la vía, considerando la interseccionalidad de las mujeres y los principios de equidad y transversalidad;

XV. Establecer mecanismos y acciones de coordinación administrativa y de concertación entre los sectores público, privado y social en materia de movilidad y seguridad vial;

XVI. Garantizar que los factores como la velocidad y la circulación cercana a vehículos motorizados no pongan en riesgo a personas peatonas y usuarias de vehículos no motorizados y de tracción humana, en particular a la niñez, personas adultas mayores, con discapacidad o con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;

XVII. Promover el fortalecimiento del transporte público de pasajeros individual y colectivo para asegurar la accesibilidad igualitaria e incluyente de las personas usuarias de la vía y hacer uso de las tecnologías de la información y comunicación disponibles;

XVIII. Vincular la movilidad con los planes o programas de desarrollo urbano, tomando en cuenta los lineamientos y estrategias contenidas en los programas de ordenamiento ecológico y protección al medio ambiente, conforme a las disposiciones jurídicas ambientales aplicables;

XIX. Considerar las Normas Oficiales Mexicanas emitidas en materia de movilidad y transporte, y

XX. Implementar estrategias de movilidad urbana, interurbana y rural sostenible a mediano y largo plazo privilegiando el establecimiento y uso de transporte colectivo, de movilidad no motorizada y de tracción humana y otros medios de alta eficiencia energética y ambiental.

Objetivos de los programas de movilidad y seguridad vial

Artículo 8 ter. Los programas dirigirán sus estrategias y acciones al cumplimiento de los objetivos 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 causadas por siniestros de tránsito a través de la movilidad segura y las estrategias planteadas en esta Ley y la Ley General;

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.

Jerarquía de movilidad

Artículo 9. Las autoridades estatales …

Para el establecimiento de la política pública en la materia, se otorgará prioridad en la utilización de la vía pública a la persona y a los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, y se valorará la distribución de recursos presupuestales de acuerdo con la siguiente jerarquía de movilidad:

I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado debido a género, personas con discapacidad y movilidad limitada;

II. Personas usuarias y que transitan en bicicletas y vehículos no motorizados;

III. Personas usuarias y prestadoras del servicio público y especial de transporte, con enfoque equitativo y diferenciado;

IV. Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías;

V. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares; y

VI. Personas usuarias o que transitan en maquinaria agrícola o pesada.

Los vehículos de ...

Conformación del Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial

Artículo 10. En la conformación del Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial deberán considerarse y en su caso integrar las propuestas y recomendaciones de las siguientes instancias:

I. a **IV.** ...

V. Los colegios de ingenieros civiles, arquitectos, topógrafos y, en su caso, de las cámaras y organismos de la industria de la construcción, logística y de la vivienda; y

VI. Dependencias, entidades, institutos estatales y municipales, y organizaciones de la sociedad civil, cuyo objeto sea la implementación de acciones afirmativas, de protección de grupos vulnerables o con perspectiva de género; a fin de permitir que mejoren y hagan más segura, incluyente y eficiente la experiencia de la movilidad de las mujeres, de personas de grupos vulnerables y de la movilidad de cuidado.

En el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial deberán señalarse de forma expresa las propuestas que fueron tomadas en cuenta y la autoría u origen de las mismas.

Armonización del programa

Artículo 11. En la formulación y aprobación del Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial deberán observarse la normativa y las bases para coordinar y hacer congruentes las actividades de planeación, así como aquellas relativas al ordenamiento territorial y desarrollo urbano.

Los objetivos, estrategias e indicadores deberán estar alineados a la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, así como a los siguientes instrumentos de planeación estatal:

I. a **IV.** ...

Programas de movilidad municipales

Artículo 12. Los municipios deberán elaborar sus programas de movilidad y seguridad vial en congruencia con lo establecido en el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial.

El cumplimiento de la referida obligación deberá realizarse dentro de los tres meses siguientes a la publicación del programa estatal y, en su caso, de su actualización.

El Ayuntamiento remitirá a la Secretaría el proyecto para que emita la opinión respecto a la congruencia de este con el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial.

La Secretaría emitirá ...

En caso de que la Secretaría emita una opinión negativa respecto del proyecto el Ayuntamiento deberá efectuar las adecuaciones correspondientes en un plazo no mayor a treinta días hábiles.

Publicación y modificación de programas

Artículo 13. Los programas de movilidad y seguridad vial del Estado y los municipios deberán ser publicados en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado.

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

Seguimiento y evaluación de los programas

Artículo 13 bis. El seguimiento, evaluación y control de la política, los programas y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial se realizarán con base en los datos e indicadores del Sistema de Información Territorial y Urbano.

Las autoridades responsables publicarán informes periódicos sobre el cumplimiento parcial de las metas. La periodicidad será al menos semestral,

pudiendo publicarse datos correspondientes a 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.

En la evaluación de programas presupuestales relacionados con la movilidad y seguridad vial, deberán incluirse los efectos económicos, financieros, sociales y ambientales del proyecto.

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 extraordinarios.

Lo anterior con ....

Priorización de las acciones y recursos en materia de movilidad y seguridad vial.

Artículo 14 bis. Los recursos destinados por el Ejecutivo del Estado y los ayuntamientos en sus procesos de planeación en materia de movilidad y seguridad vial deberán aplicarse en programas, acciones y proyectos que se enfoquen prioritariamente en lo siguiente:

I. Implementar mejoras a la infraestructura para la movilidad peatonal y no motorizada, así como efectuar acciones para la integración y fortalecimiento del servicio de transporte público, con el fin de promover su uso y cumplir con el objeto de esta Ley;

II. Mejorar la infraestructura para la movilidad, servicios auxiliares y el transporte que promuevan el diseño universal y la seguridad vial;

III. Desarrollar políticas para reducir siniestros de tránsito, así como proyectos estratégicos de infraestructura para la movilidad y seguridad vial, priorizando aquellos enfocados en proteger la vida e integridad de las personas usuarias de las vías, donde se considere los factores de riesgo;

IV. Impulsar la planeación de la movilidad y la seguridad vial orientada al fortalecimiento y a mejorar las condiciones del transporte público, su integración con el territorio, así como la distribución eficiente de bienes y mercancías;

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

VI. Desarrollar programas de información, educación e investigación en materia de sensibilización, educación y formación sobre movilidad y seguridad vial; y

VII. Otros que permitan el cumplimiento de esta Ley, sus principios y objetivos.

Instrumentos financieros

Artículo 14 ter. El Ejecutivo del Estado y los ayuntamientos podrán 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 las siguientes finalidades:

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 generación de información confiable y suficiente sobre las consecuencias, beneficios, costos sociales y ambientales de la movilidad de las personas usuarias, conductoras, operadoras de servicios, así como del uso de las vías, que sea útil para la toma de decisiones de política pública; y

V. Promover estudios, diagnósticos, investigaciones y acciones que apoyen la toma de decisiones de política pública en materia tarifaria, que garanticen que los precios de los bienes y servicios relativos a la movilidad reflejen los costos sociales y ambientales de su uso y operación.

Estrategias financieras y tarifarias

Artículo 14 quáter. El Ejecutivo del Estado y los ayuntamientos, en el ámbito de sus facultades, podrán considerar el uso de diversas estrategias financieras 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 el diseño de instrumentos destinados a amortizar los costos de las inversiones, mantenimiento y gasto operacional;

II. Análisis 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 progresividad tarifaria justa para financiar el gasto público en materia de movilidad.

Fondo de Movilidad Sustentable y Segura

Artículo 14 quinquies. El Ejecutivo del Estado constituirá, administrará y operará 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 podrá financiar los siguientes rubros:

I. Construcción, rediseño y mantenimiento de infraestructura vial peatonal, ciclista y de transporte público;

II. Diseño, implementación y operación de registros, sistemas de información y datos estadísticos útiles para la toma de decisiones públicas;

III. Programas y acciones integrales y transversales 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, planeación, 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 de micro movilidad y bicicletas compartidas;

VII. Diseño de protocolos integrales y transversales, 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.

Las dependencias y entidades del Estado, así como 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.

Facultades...

Artículo 16. El titular del ...

I. a **IV.** ...

V. Emitir a propuesta de la Secretaría el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;

VI. ...

VII. Incluir en el Plan Estatal de Desarrollo, en el Programa de Gobierno, en el Programa Estatal de Desarrollo Urbano y de Ordenamiento Ecológico Territorial y en los demás programas que deriven de este último, los objetivos, metas, estrategias y acciones en materia de movilidad y seguridad vial en el Estado;

VII bis. Celebrar convenios de coordinación con la Federación, otras entidades federativas y municipios para la implementación de acciones específicas, obras e inversiones en la materia, así como aquellas que prioricen la movilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad;

VII ter. Diseñar e implementar, de manera conjunta con las entidades federativas colindantes, mecanismos de coordinación para el cobro de infracciones de tránsito; y

VIII. ...

Facultades...

Artículo 16 bis. La Secretaría a...

I. Planear, ejecutar, coordinar y evaluar el programa estatal en materia de movilidad y seguridad vial conforme a las disposiciones legales vigentes y los acuerdos que emita el Gobernador del Estado;

II. Diseñar, proponer y ejecutar, las políticas públicas estatales en materia de movilidad y seguridad vial, su infraestructura y, en especial, aquellas destinadas a los peatones, personas con discapacidad o movilidad limitada;

III. Participar y brindar asesoría técnica a las dependencias y entidades estatales y municipales, relacionada con la planeación del desarrollo urbano y el ordenamiento ecológico territorial, para el mejoramiento de la movilidad y la seguridad vial;

IV. ...

V. Establecer y promover políticas, planes y acciones tendientes a mejorar la movilidad y seguridad vial en las diferentes vialidades estatales, incluyendo las zonas declaradas o consideradas como metropolitanas;

VI. a IX. ...

X. Incentivar la formación de especialistas, para la investigación y el desarrollo tecnológico en materia de movilidad y seguridad vial;

X. Realizar los análisis, estudios técnicos y diagnósticos de evaluación del impacto en la movilidad y la seguridad vial, lo cual tendrá por objeto analizar y evaluar

las posibles influencias o alteraciones generadas por la realización de obras y actividades privadas y públicas, sobre los desplazamientos de las personas y bienes, a fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida, la accesibilidad, la competitividad, y aspectos relacionados con los mismos;

XI bis. Diseñar y emitir el programa anual de señalización y dispositivos de seguridad de la red carretera estatal, en coordinación con la unidad administrativa de transporte de la Secretaría de Gobierno y la Secretaría de Seguridad Pública, en la identificación, diagnóstico y alternativas de solución, en puntos críticos de alta accidentalidad o zonas potenciales de riesgos en la entidad;

XII. Instrumentar las medidas necesarias para que en los municipios en donde al menos un veinte por ciento de la población hable una lengua indígena, las señales informativas de nomenclatura oficial, así como sus topónimos, sean inscritos en español y en las lenguas indígenas de uso en el territorio; y

XIII. Las demás que en la materia de movilidad y seguridad vial le confiera la normatividad aplicable.

Facultades ...

Artículo 17. La Secretaría de...

I. a **II.** ...

III. Otorgar y revocar las concesiones del servicio público de transporte de su competencia en los términos de esta Ley y su reglamento;

IV. a **VIII.** ...

Facultades ...

Artículo 18. Corresponde a la...

I. a **III.** ...

IV. Recaudar los diversos conceptos tributarios que deberán cubrir las personas en materia de servicios de movilidad a que se refiere la presente Ley, con excepción de aquellos que se deriven de las atribuciones que la misma señale como competencia de los municipios; y

V. Las demás que en esta materia le confiera la normatividad aplicable.

Facultades ...

Artículo 20. Los inspectores de ...

I. y **II.** ...

II bis. Ejecutar los operativos de control de uso de distractores durante la conducción de vehículos, control de velocidad y de alcoholimetría en el ámbito de su competencia;

III. y **IV.** ...

Facultades ...

Artículo 21. Además de las ...

I. a **II.** ...

III. Cuidar que se cumplan y apliquen las disposiciones de esta Ley y sus reglamentos en materia de movilidad, así como informar y orientar a quienes transiten en las vías públicas;

III bis. Realizar los operativos de control de uso de distractores durante la conducción de vehículos, control de velocidad y de alcoholimetría, en el ámbito de su competencia;

III ter. Instrumentar y articular acciones necesarias para la prevención de accidentes viales a fin de evitar o disminuir muertes, lesiones y discapacidades derivadas de hechos de tránsito; y

IV. ...

Capacitación ...

Artículo 22. Los integrantes de la Policía Estatal de Caminos, los inspectores de movilidad o de transporte y los elementos de tránsito o vialidad municipal que se desempeñen en áreas operativas deberán estar capacitados en primeros auxilios, así como en la aplicación de los protocolos de actuación que deberán implementarse para garantizar la protección de los derechos de las personas involucradas en siniestros de tránsito y sus familiares. Todos los vehículos que utilicen deberán de contar con materiales necesarios para su debida prestación.

Observatorio ciudadano de movilidad y seguridad vial

Artículo 29. El observatorio ciudadano de movilidad y seguridad vial es el mecanismo de estudio, investigación y propuestas, de evaluación de las políticas públicas, programas y acciones, de capacitación a la comunidad, así como de la difusión de información y conocimientos sobre la problemática de la movilidad, la seguridad vial, la accesibilidad, la eficiencia, la sostenibilidad, la calidad y la inclusión e igualdad y sus implicaciones.

Los ayuntamientos podrán crear y regular el funcionamiento de observatorios a fin de garantizar la participación efectiva de la población en las políticas de movilidad y seguridad vial local.

Acciones de apoyo

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

I. Proporcionar la información asequible sobre el proceso de desarrollo urbano y el ordenamiento territorial;

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

III. Mejorar la recolección, manejo, análisis y uso de la información en la formulación de políticas urbanas;

IV. Estimular procesos de consulta y deliberación para ayudar a identificar e integrar las necesidades de información;

V. Ayudar a desarrollar capacidades para la recolección, manejo y aplicaciones de información urbana, centrada en indicadores y mejores prácticas;

VI. Proveer información y análisis para lograr una participación más efectiva;

VII. Compartir conocimientos en el desarrollo urbano y el ordenamiento del territorio; y

VIII. Garantizar la interoperabilidad y la consulta pública remota de los sistemas de información.

Regulación para la operación y funcionamiento del observatorio

Artículo 29 ter. La integración, funcionamiento y organización del Observatorio ciudadano será regulado en el Reglamento de la presente Ley.

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

Para garantizar la participación efectiva de la sociedad, la Secretaría deberá establecer los mecanismos y acciones de coordinación que deberán atender en su participación las estructuras institucionales y ciudadanas cuyo objeto esté relacionado con el estudio, investigación, organización y difusión de información y conocimientos sobre los problemas socioespaciales y los nuevos modelos de políticas urbano regionales y de gestión pública.

Atribuciones ...

Artículo 33. Son atribuciones de …

I. a **VIII.** …

IX. Emitir, e implementar a través de la unidad administrativa que determine, el Programa de Movilidad y Seguridad Vial Municipal en estricto apego y concordancia con el Programa Estatal en la materia;

X. a **XI.** …

XII. Ordenar la elaboración de estudios de evaluación del impacto en la movilidad y la seguridad vial, lo cual tendrá por objeto analizar y evaluar las posibles influencias o alteraciones generadas por la realización de obras y actividades privadas y públicas, sobre los desplazamientos de las personas y bienes, a fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida, la accesibilidad, la competitividad, y aspectos relacionados con los mismos;

XIII. a **XIX.** …

XX. Vigilar que las actuales vialidades y los nuevos desarrollos urbanos cuenten con ciclovías, accesibilidad y estacionamientos para bicicletas con diseño universal, a fin de fomentar el uso de transporte no contaminante; sin perjuicio de las acciones que deban ejecutarse en coordinación con el Estado y con otros municipios;

XX bis. Ordenar y reglamentar atribuciones respectivas para la generación, recopilación y administración de la información conformada con los indicadores y bases de datos de movilidad y seguridad vial, en el ámbito de su competencia y circunscripción territorial, para su integración al Sistema de Información Territorial y Urbano dispuesto en la Ley General de Asentamientos Humanos, con plena protección de los datos personales;

XX ter. Regular y ordenar la circulación de vehículos mediante el establecimiento de modalidades al flujo vehicular en días, horarios y vías, cuando así lo estimen pertinente, con objeto de mejorar las condiciones ambientales, de salud y de seguridad vial en puntos críticos o derivado de la realización de otras actividades públicas;

XX quáter. Regular la categoría, sentidos de circulación, señalética y demás características de las vías;

XX quinquies. Instrumentar las medidas necesarias para que las señales informativas de nomenclatura oficial, así como sus topónimos, sean inscritos en español y en las lenguas indígenas de uso en el territorio, en caso de que su población al menos un veinte por ciento hable una lengua indígena; y

XXI. ...

Colaboración con otras autoridades

Artículo 36. Las autoridades estatales y municipales en materia de movilidad y seguridad vial, y transporte de conformidad con lo que dispongan las leyes aplicables, coadyuvarán con las autoridades de seguridad pública y los órganos de procuración y de administración de justicia en el cumplimiento de sus funciones.

Aquellas autoridades deberán establecer un sistema de seguimiento, documentación y control en lo concerniente a la seguridad de los sistemas de movilidad con sustento en evidencia local.

Capítulo VII
Comisión Intersecretarial de Movilidad

Artículo 36 bis. Derogado.

Artículo 36 ter. Derogado.

Artículo 36 quáter. Derogado.

Artículo 36 quinquies. Derogado.

Artículo 36 sexies. Derogado.

Capítulo VIII
Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial

Objeto del Consejo

Artículo 36 septies. El Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial tiene por objeto coordinar a las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial, así como con los sectores de la sociedad en la materia para atender las necesidades de la sociedad en el ámbito de sus competencias, cumpliendo con los principios señalados en esta Ley.

Atribución del Consejo Estatal

Artículo 36 octies. El Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial tendrá las siguientes atribuciones:

I. Coadyuvar en la integración de las políticas estatales en materia de movilidad y seguridad vial;

II. Participar en la planeación, operación, funcionamiento y evaluación de las políticas en materia de movilidad y seguridad vial de carácter estatal, sectorial y regional, a fin de desarrollar los objetivos de los programas estatales y municipales;

III. Auxiliar al Consejo de Planeación para el Desarrollo del Estado de Guanajuato, en el ámbito de su competencia;

IV. Establecer de manera transversal los mecanismos y criterios de la vinculación de movilidad y seguridad vial como fenómenos multifactoriales y

multidisciplinarios con el transporte, la accesibilidad, tránsito, ordenamiento territorial, desarrollo urbano, medio ambiente, cambio climático, desarrollo sostenible y espacio público, así como el ejercicio de los derechos sociales relacionados con accesibilidad, que deberán ser observados para la coordinación entre las autoridades estatales y municipales;

V. Aprobar sus Lineamientos;

VI. Aprobar su programa anual de trabajo;

VII. Diseñar y coordinar la implementación de mecanismos de participación social para la identificación de necesidades, problemas y potencialidades del sector;

VIII. Establecer mecanismos de coordinación con los demás consejos sectoriales y regionales;

IX. Generar mecanismos de coordinación entre dependencias estatales y municipales, para que los programas del sector tengan el mayor impacto posible en el Estado, así como llevar a cabo las acciones que se desprendan de los mecanismos de coordinación;

X. Proponer en materia de movilidad sostenible y seguridad vial, proyectos de desarrollo estatal a la dependencia que corresponda;

XI. Participar en la formulación del Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;

XII. Proponer variables e indicadores al Sistema de Información en materia de movilidad y seguridad vial, así como los mecanismos de recolección, integración, sistematización y análisis de información;

XIII. Proponer la elaboración de estudios, diagnósticos, iniciativas, intervenciones, acciones afirmativas y ajustes razonables, para dar seguimiento y evaluación de las políticas e intervenciones dirigidas a mejorar las condiciones de la movilidad y la seguridad vial con perspectiva interseccional y de derechos humanos;

XIV. Realizar el seguimiento, revisión y evaluación de programas, planes y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial; y

XV. Las demás encaminadas al logro de los objetivos del Consejo Estatal.

Conformación del Consejo Estatal

Artículo 36 nonies. La conformación del Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial se hará conforme inicie el periodo constitucional del Poder Ejecutivo Estatal.

Grupos de trabajo

Artículo 36 decies. El Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial podrá acordar el establecimiento de grupos de trabajo de carácter permanente o temporal.

Lineamientos

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

Integración del Consejo

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

I. Quien sea titular de la Secretaría, correspondiendo a esta ejercer la presidencia;

II. Quien sea titular de la Secretaría de Gobierno;

III. Quien sea titular de la Secretaría de Seguridad Pública;

IV. Quien sea titular de la Secretaría de Salud;

V. Quien sea titular de la Secretaría de Finanzas, Inversión y Administración;

VI. Quien sea titular de la Secretaría de Medio Ambiente y Ordenamiento Territorial;

VII. Quien sea titular del Instituto de Planeación, Estadística y Geografía del Estado de Guanajuato.

VIII. Quien sea titular del Instituto Guanajuatense para las Personas con Discapacidad;

IX. Quien sea titular del Instituto para las Mujeres Guanajuatenses;

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

XI. Cuatro titulares de las Presidencias Municipales;

XII. Hasta cuatro representantes provenientes de los sectores social, económico, académico o colegio de profesionistas, vinculados con la materia de movilidad y seguridad vial;

XIII. Al menos un representante por parte de los concesionarios del servicio público de transporte de competencia estatal o municipal, según corresponda a la modalidad del servicio de que se trate.

Cuando asista quien sea Titular del Poder Ejecutivo, asumirá la presidencia y quien sea titular de la Secretaría será un integrante más del Consejo, conservando su derecho a voz y voto.

Secretaría Técnica del Consejo

Artículo 36 terdecies. La Secretaría Técnica será ocupada por la persona titular de la Subsecretaria de Conectividad y Movilidad de la Secretaría o la persona servidora pública que designe la Presidencia del Consejo Estatal.

Designación de los suplentes

Artículo 36 quaterdecies. Cada integrante del Consejo Estatal podrá nombrar a su suplente por escrito para el caso de ausencia. Las suplencias en el caso de personas servidoras publicas deberán recaer en funcionarios del nivel jerárquico inmediato inferior al del propietario.

Personas invitadas

Artículo 36 quindecies. La Presidencia del Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial podrá invitar a participar a las sesiones a representantes de dependencias y entidades de los tres órdenes de gobierno, académicos, sectores productivos o cualquier persona, dependiendo del asunto o tema a tratar en las mismas, quienes únicamente tendrán derecho a voz.

Facultades de la Presidencia del Consejo Estatal

Artículo 36 sexdecies. La Presidencia del Consejo Estatal de movilidad y seguridad vial tendrá las siguientes facultades:

I. Presidir las sesiones del Consejo Estatal;

II. Convocar a las sesiones del Consejo Estatal, a través de la Secretaría Técnica;

III. Fungir como enlace de coordinación con el Consejo de Planeación para el Desarrollo del Estado de Guanajuato;

IV. Coordinar el proceso de participación ciudadana en la definición de objetivos, estrategias, metas y acciones en materia de movilidad y seguridad vial del programa sectorial;

V. Coordinar la formulación del programa anual de trabajo del Consejo Estatal en materia de movilidad y seguridad vial; y

VI. Coordinar los trabajos para la elaboración del informe anual de actividades del Consejo Estatal.

Facultades del Secretaría Técnica

Artículo 36 septendecies. La Secretaría Técnica del Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad vial tendrá las siguientes facultades:

I. Convocar, a las sesiones del Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, por instrucciones de la Presidencia;

II. Levantar el acta de cada una de las sesiones del Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial y recabar la firma de los participantes;

III. Dar seguimiento y ejecutar los acuerdos tomados en las sesiones;

IV. Gestionar la obtención de recursos para la operación del Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial; y

V. Resguardar la documentación correspondiente relacionada con el Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, sus actividades, así como de los proyectos que sean apoyados.

Capitulo IX
Subsistema Estatal de Información

Objeto y Administración del Subsistema

Articulo 36 octodecies. El Subsistema Estatal de Información de Movilidad y Seguridad Vial tiene por objeto integrar y operar la información en materia de movilidad y seguridad vial y será administrado por la Secretaría.

El Subsistema Estatal de Información de Movilidad y Seguridad Vial estará compuesto por información homologada, georreferenciada, estadística, indicadores de movilidad y gestión administrativa incluidos en los instrumentos de planeación e información sobre el avance de proyectos y programas.

Bases de datos del Subsistema

Articulo 36 novodecies. El Subsistema Estatal de Información de Movilidad y Seguridad Vial, administrará bases de datos de información que proporcionen las autoridades federales, estatales y municipales, en materia de movilidad y seguridad vial, atendiendo a los siguientes rubros:

I. Base de datos de información de movilidad, y

II. Base de datos de información de seguridad vial.

Alimentación de la base de datos del subsistema

Artículo 36 vicies. Las dependencias o entidades de la administración pública estatal que dentro de sus archivos concentren información relativa a movilidad y seguridad vial tendrán la obligación de transferir o alimentar el subsistema de información.

Convenios de coordinación

Artículo 36 unvicies. El Ejecutivo del Estado, por conducto de las dependencias y entidades competentes, celebrará los convenios de coordinación necesarios para la transmisión de la información que existan en los archivos de las diversas áreas del municipio que posean datos e información necesaria para la elaboración y seguimiento de políticas de movilidad y seguridad vial.

Derecho a la movilidad

Artículo 37. Toda persona tiene derecho a trasladarse y disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible para su desplazamiento, y el de sus bienes y mercancías, en condiciones de igualdad y sostenibilidad.

Derechos ...

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

I. El ejercicio y garantía de la libre elección de forma de traslado;

II. La integridad física y la prevención de lesiones de todas las personas usuarias de las calles y de los sistemas de transporte, en especial de las más vulnerables;

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

IV. La información necesaria para elegir el modo de movilidad más adecuado y planificar el desplazamiento;

V. La recepción y atención de denuncias, quejas, reclamaciones y sugerencias que estimen oportunas en relación con los servicios público y especial de transporte y de transporte privado sobre irregularidades relacionadas con el mal uso de la vialidad, así como la carencia, deficiencia o mal estado de la nomenclatura y señalización vial;

VI. La participación en la toma de decisiones en relación con la movilidad de acuerdo con los procedimientos previstos en esta Ley y demás normatividad aplicable;

VII. La eliminación de factores de exclusión o discriminación al usar los sistemas de movilidad, para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones;

VIII. La preservación y restauración del equilibrio ecológico;

IX. La movilidad eficiente y segura de personas, bienes y mercancías;

X. La calidad de los servicios de transporte y de la infraestructura vial; y

XI. Los demás que establezca esta Ley u otros ordenamientos jurídicos.

Artículo 42. Derogado.

Artículo 45. Derogado.

Movilidad con perspectiva de género

Artículo 50. Las autoridades estatales y municipales competentes deberán fomentar y garantizar la participación de las mujeres, considerando su interseccionalidad, en la planeación y diseño de la movilidad y la seguridad vial, así como en los diferentes componentes de los sistemas incluida la evaluación de sus impactos, con la aplicación de las siguientes acciones:

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

II. Incluir acciones afirmativas y con perspectiva de género para prevenir y erradicar las violencias de género, considerando la capacitación en la materia y sensibilización de género obligatoria de las personas responsables de diseñar, operar y evaluar los sistemas de movilidad.

Dichas acciones serán implementadas bajo el principio de transversalidad con las autoridades competentes en los ámbitos de seguridad ciudadana y derechos humanos, sin ser limitativo; y

III. Considerar e incorporar recomendaciones y políticas emitidas por organismos y entidades competentes para asegurar la integridad, dignidad y libertad de las mujeres, sin discriminaciones ni violencias, al acceder, usar y ocupar el espacio público;

IV. Proponer e implementar estrategias y políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial con perspectiva de género para disminuir las desigualdades de las mujeres en materia de cuidados, entre las que se pueda considerar fijar subsidios o subvenciones a la movilidad del cuidado mediante excepciones a las tarifas generales o estableciendo modalidades preferenciales, especiales o integradas;

V. Diseñar y construir elementos urbanos adecuados que garanticen que cualquier persona usuaria, preferentemente las niñas, adolescentes, mujeres, así como las diversas identidades de género, puedan acceder, usar y ocupar el espacio público en plenitud, sin discriminaciones ni violencias;

VI. Promover la participación ciudadana, principalmente de mujeres, en la toma de decisiones en materia de movilidad dentro de los procesos de planeación.

Artículo 51. Derogado.

Obligaciones de las personas conductoras y operadoras de vehículos motorizados

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

I. ...

II. No conducir bajo los efectos del alcohol, sustancias psicotrópicas, estupefacientes, enervantes, incluyendo medicamentos y fármacos que alteren la capacidad para dicha acción;

III. ...

IV. No hacer uso de dispositivos electrónicos o de comunicación, salvo que se utilicen mediante tecnologías de manos libres o se encuentren instalados para su manejo sin obstaculizar o distraer la conducción y visibilidad;

V. Transportar a las personas menores de doce años o con vulnerabilidades físicas en los asientos traseros con un sistema de retención infantil o asiento especial que cumpla con las especificaciones o características establecidas por la norma oficial mexicana aplicable;

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

Toda persona que viaje en motocicleta deberá utilizar debidamente colocado, ajustado y de su talla, casco protector para motocicleta que

cumpla con las especificaciones o características establecidas por la norma oficial mexicana aplicable;

VI. ...

VII. Respetar los derechos e integridad física de los peatones, escolares, personas con discapacidad o movilidad limitada y de los conductores de vehículos no motorizados de conformidad con la jerarquía de movilidad;

VII bis. Portar licencia o permiso para conducir vigente expedida por la autoridad legalmente facultada para ello y correspondiente al tipo de vehículo que se conduce; y

VIII...

La infracción a...

Capítulo V
Infraestructura de Movilidad y Seguridad Vial

Instrumentos para la Infraestructura de Movilidad y Seguridad Vial

Artículo 65 bis. Las obras de infraestructura vial urbana y carretera deberán diseñarse y ejecutarse bajo los principios, jerarquía de la movilidad y criterios establecidos en la presente Ley, priorizando aquéllas que atiendan a personas peatonas, vehículos no motorizados y transporte público, de conformidad con las necesidades del territorio.

Diseño de la red vial

Artículo 65 ter. El diseño de la red vial, urbana y carretera deberán considerar la vocación de la vía como un espacio público que responde a una doble función de movilidad y de habitabilidad:

I. Movilidad se enfoca en el tránsito de personas y vehículos, y

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

La conducción de las autoridades competentes sobre las vías debe fortalecer ambas funciones, a través de criterios diferenciados en función de la jerarquía de la

movilidad, tomando en consideración las necesidades diferenciadas de los grupos en situación de vulnerabilidad, mediante un enfoque de sistemas seguros.

Criterios para el diseño de infraestructura vial

Artículo 65 quáter. Además de los principios establecidos en la presente Ley, las autoridades encargadas del diseño y operación de la infraestructura vial, urbana y carretera aplicarán los siguientes criterios para garantizar una movilidad segura, eficiente y de calidad:

I. Diseño universal. La construcción de infraestructura vial deberá considerar espacios de calidad, accesibles y seguros que permitan la inclusión de todas las personas sin discriminación alguna, con especial énfasis en la jerarquía de la movilidad estipulada en esta Ley y el uso equitativo del espacio público. En las vías urbanas se considerará el criterio de calle completa y las adicionales medidas que se estimen necesarias. Se procurará evitar la construcción de pasos elevados o subterráneos cuando haya la posibilidad de adecuar el diseño para hacer el cruce peatonal, así como el destinado a movilidad no motorizada y de tracción humana, y las demás necesarias para garantizar una movilidad incluyente.

Las condiciones mínimas de infraestructura se ordenan de la siguiente manera:

a) Aceras pavimentadas reservadas para el tránsito de personas peatonas;

b) Iluminación que permita el transito nocturno y seguro de personas peatonas;

c) Pasos peatonales que garanticen zonas de intersección seguras entre la circulación rodada y el tránsito peatonal; y

d) Señales de control de tráfico peatonal, motorizado y no motorizado que regule el paso seguro de personas peatonas.

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

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

IV. Visión integral. Los proyectos de nuevas calles o de rediseño de las existentes en las vialidades urbanas, semiurbanas y rurales, deberán considerar el criterio de calle completa, asignando secciones adecuadas a personas peatonas, carriles exclusivos para vehículos no motorizados y carriles exclusivos al transporte público, cuando se trate de un corredor o vialidad de alta demanda o el contexto así lo amerite;

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

VI. Pacificación del tránsito. Los diseños en infraestructura vial, sentidos y operación vial, deberán priorizar la reducción de flujos y velocidades vehiculares, para dar lugar al transporte público y a la movilidad activa y nomotorizada y de tracción humana, a fin de lograr una sana convivencia en las vías. El diseño geométrico, de secciones de carriles, pavimentos y señales deberá considerar una velocidad máxima de diseño de 30 kilómetros por hora para calles secundarias y terciarias, para lo cual se podrán ampliar las banquetas, reducir secciones de carriles, utilizar mobiliario, pavimentos especiales, desviar el eje de la trayectoria e instalar dispositivos de reducción de velocidad;

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

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

Las vías autoexplicables integran sus elementos de manera coherente y entendible como señales, marcas, dispositivos, geometría, superficies,

iluminación y gestión de la velocidad, para evitar siniestros de tránsito y generar accesibilidad para las personas con discapacidad;

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

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

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

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

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

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

XV. Uniformidad y orden en el diseño. Se permita que la calle sea entendida con facilidad, más seguras y fáciles de usar por todas las personas usuarias, incluidas peatones, ciclistas y conductores, sin que les requiera grandes esfuerzos;

XVI. Diversidad de usos de suelo: Promover a través de reglamentos y normativas una equilibrada combinación entre usos residenciales y no residenciales dentro de la misma cuadra o cuadras adyacentes;

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

Infraestructura vial

Artículo 65 quinquies. La infraestructura vial urbana, rural y carretera se compone de los siguientes elementos:

I. Elementos inherentes: banquetas y espacios de circulación peatonal, así como los carriles de circulación vehicular y estacionamiento; y

II. Elementos incorporados: infraestructura tecnológica eléctrica, mobiliario, áreas verdes y señalización.

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

a) Rurales;

b) Semirurales;

c) Urbanas; y

d) Predominantemente urbanas.

Estándares para la construcción de infraestructura vial

Artículo 65 sexies. Toda obra en la vía pública destinada a la construcción o conservación de esta, o a la instalación o reparación de servicios, debe contemplar, previamente a su inicio, la colocación de dispositivos de desvíos, reducción de velocidades y protección de obra, conforme a las normas técnicas aplicables a la planeación.

Las especificaciones técnicas de seguridad en las zonas de obras viales, deberán ajustarse conforme a las normas técnicas aplicables a la planeación en concordancia con lo establecido en la presente Ley.

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

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

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

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

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

Auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial

Artículo 65 septies. Deberán implementarse auditorías e inspecciones como parte de instrumentos preventivos, correctivos y evaluativos que analicen la operación de la infraestructura de movilidad e identifiquen las medidas necesarias que se deben emprender para que se cumplan los principios y criterios establecidos en la presente Ley.

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

Espacios públicos de diseño universal

Artículo 65 octies. Deberá procurarse que todos los proyectos de infraestructura vial a implementar generen espacios públicos de calidad, respetuosos del medio ambiente, accesibles, seguros, incluyentes, con perspectiva de interseccionalidad y con criterios de diseño universal y habitabilidad para la circulación de personas peatonas y vehículos no motorizados, debiendo considerar también la conectividad con la red vial, a través de intersecciones que sigan los criterios de velocidad, legibilidad, trayectorias directas, multimodalidad, continuidad de superficie, prioridad de paso, paradores seguros y visibilidad.

Espacios para personas peatonas y vehículos no motorizados

Artículo 65 nonies. A fin de garantizar la vocación de las vías, todos los proyectos de infraestructura vial urbana deberán considerar lo siguiente:

I. El establecimiento de espacios para personas peatonas y vehículos no motorizados, de calidad, cómodos, accesibles y seguros, y

II. Criterios que garanticen dimensiones, conexiones y espacios suficientes para el disfrute de la vía.

De los estudios técnicos

Artículo 65 decies. Los estudios técnicos aplicables a la movilidad, el transporte y la seguridad vial deberán vincularse con los principios y criterios establecidos en esta Ley.

Placas para patrullas y vehículos de emergencia

Artículo 77. Las placas para patrullas y vehículos de emergencia, únicamente se proporcionarán a aquellas unidades plenamente identificadas como tales, y que correspondan a instituciones policiales en los términos de la ley en la materia. Estas deberán presentar una diferencia visual clara en comparación de las placas para transporte privado o público.

Accesorios ...

Artículo 81. Todo vehículo que circule en las vías públicas del Estado contará con los equipos, sistemas, dispositivos y accesorios de seguridad que señale esta Ley y su reglamento, así como las especificaciones o características establecidas por la norma oficial mexicana aplicable.

TÍTULO CUARTO
SEGURIDAD VIAL Y PEATONAL

Capítulo I
Seguridad Vial

Seguridad Vial

Artículo 87 bis. La seguridad vial es el conjunto de medidas, normas, políticas y acciones adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de éstos.

Las autoridades, en el marco de sus respectivas competencias y ejercicio de atribuciones deberán realizar las acciones necesarias para proteger al máximo posible la vida, salud e integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas, aplicando las siguientes directrices:

I. Infraestructura segura: El diseño y la construcción de espacios viales debe propiciar velocidades y maniobras de viaje seguras para reducir los errores de las personas usuarias y sus efectos;

II. Velocidades seguras: La incorporación de aditamentos y dispositivos que adapten y regulen dinámicamente las velocidades de desplazamiento que las personas usuarias deberán cumplir en función del nivel de seguridad y condición de cada vía;

III. Vehículos seguros: Los requisitos mínimos o elementos fundamentales necesarios para proteger tanto a ocupantes del medio de desplazamiento como a los demás usuarios de la vía pública;

IV. Personas usuarias seguras: El cumplimiento de las normas viales y adopción de medidas individuales para mejorar y exigir seguridad vial por quienes habitualmente hacen uso de la vía púbica;

V. Atención Médica Prehospitalaria: Los procesos de reconocimiento inicial que consisten en la estabilización, evaluación, tratamiento y disposición para la atención efectiva y oportuna de las personas lesionadas en sinestros viales, en términos de la normatividad y disposiciones aplicables; y

VI. Seguimiento, gestión y coordinación: Las estrategias coordinadas que son establecidas y evaluadas por las autoridades competentes para la gestión eficaz de acciones de prevención y atención durante y posterior a los siniestros viales.

Velocidades máximas

Artículo 89. Las velocidades máximas para la circulación de los vehículos de motor en las vías públicas de jurisdicción estatal y municipal son:

I. 20 kilómetros por hora en zonas de hospitales, asilos, albergues y casas hogar;

II. 20 kilómetros por hora en zonas y entornos escolares en vías secundarias y calles terciarias;

III. 30 kilómetros por hora en zonas y entornos escolares en vías primarias y carreteras.

IV. 30 kilómetros por hora en vialidades locales, colectoras y secundarias;

V. 50 kilómetros por hora en vialidades primarias;

VI. 80 kilómetros por hora ejes metropolitanos y carreteras estatales;

VII. 110 kilómetros por hora para automóviles, 95 kilómetros por hora para autobuses, y 80 kilómetros por hora para transporte de bienes y mercancías en autopistas de jurisdicción estatal; y

VIII. Ninguna intersección, independientemente de la naturaleza de la vía, podrá tener velocidad de operación mayor a 50 kilómetros por hora en cualquiera de sus accesos.

Derechos de las personas involucradas en siniestros de tránsito

Artículo 92 bis. Las autoridades competentes deberán garantizar, a las personas involucradas directa o indirectamente en siniestros de tránsito, el ejercicio de los derechos siguientes:

I. Recibir la información, orientación y asesoría necesaria, de manera integral, para su eficaz atención y protección, a fin de que puedan tomar decisiones informadas y ejercer de manera efectiva todos sus derechos;

II. Garantizar el respeto irrestricto a su dignidad, evitando cualquier elemento o situación que impida o dificulte el salvaguardar en todo momento el ejercicio pleno de sus derechos humanos;

III. Respetar su privacidad e intimidad, en términos de lo establecido en la Ley General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados, la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados para el Estado de Guanajuato y demás normatividad aplicable. Las autoridades competentes deberán evitar, en todo momento, la divulgación de la información contenida en los procesos administrativos, civiles y penales que pueda violentarla;

IV. Recibir atención médica y psicológica de manera integral;

V. Reparación integral del daño; en su caso, en términos de la Ley General de Víctimas, la Ley de Víctimas del Estado de Guanajuato y demás disposiciones aplicables, para lo cual los procedimientos deben considerar las condiciones de vulnerabilidad que les afecten; y

VI. Todos los demás derechos reconocidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política para el Estado de Guanajuato y en los Tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte.

La actuación de las personas servidoras públicas a quienes corresponda otorgar atención deberá sujetarse a los protocolos de observancia obligatoria que sean emitidos para tal efecto.

Registro e información de la atención médica prehospitalaria

Artículo 92 ter. Las autoridades responsables de la atención médica prehospitalaria deberán registrar y resguardar información relativa a la fecha y hora de recepción de cada llamada de emergencia en la materia, la fecha y hora de arribo al sitio del hecho de tránsito; la cinemática del trauma; el número de las personas involucradas en los hechos de tránsito que fueron lesionadas y las características de éstas, de acuerdo con los lineamientos que al respecto emitan las autoridades competentes.

Estándares de servicio

Artículo 154 bis. En la prestación del servicio público de transporte de personas, de acuerdo con su modalidad, deberá darse seguimiento y cumplimiento a los requerimientos para la prestación eficiente y de calidad del servicio.

Las personas prestadoras del servicio público de transporte de personas estarán obligadas a incorporar un sistema de información que permita evaluar el

cumplimiento de las metas que establezcan las autoridades competentes respecto a los siguientes estándares:

I. Con relación al transporte de personas:

a) Que la planeación considere los siguientes aspectos:

i. Cobertura del servicio;

ii. Accesibilidad e integración física;

iii. Integración operacional y de medio de pago;

iv. Tarifas integradas y asequibles para las personas usuarias;

v. Infraestructura para pernoctar y mantener vehículos.

b) Que la operación considere los siguientes aspectos:

i. Plan operacional;

ii. Regularidad y continuidad del servicio;

iii. Horarios de operación;

iv. Frecuencias de paso;

v. Velocidad de recorrido;

vi. Monitoreo de infracciones y sanciones.

c) Que los vehículos cumplan con los siguientes aspectos, conforme al manual de especificaciones técnicas de los vehículos de transporte público:

i. Buen estado físico-mecánico;

ii. Control de emisiones;

iii. Seguridad vehicular;

iv. Control de higiene interior;

v. Antigüedad de las unidades.

d) Que se considere para las personas conductoras:

i. Contar con capacitación en conducción y atención para mejor su perfil profesional y la experiencia de las personas usuarias;

ii. Contar con protocolos de protección de personas usuarias incluyendo acoso sexual;

iii. Garantizar sus derechos laborales;

e) Que se considere en la prestación de servicios auxiliares:

i. El diseño universal en paradas y terminales;

ii. El cumplimiento de las normas y la eficiencia de los servicios.

II. Con relación a la seguridad:

a) Cumplir las disposiciones establecidas sobre prevención social de la violencia y delincuencia.

b) Cumplir las disposiciones relativas a la seguridad vial en los términos de esta Ley.

Sistemas ...

Artículo 142. Los ayuntamientos prestarán...

El servicio se...

En el caso de existir oferta de opciones de servicios y modos de transporte integrados deberá adecuarse para que dicho sistema opere conforme unificación física, operativa, informativa, imagen y modo de pago. Previéndose, en su caso, medidas para articular los servicios para vehículos no motorizados y de tracción humana.

Instrumentos de control de operación del transporte

Artículo 237 bis. Para una adecuada operación de los servicios público, especial y privado de transporte, las autoridades competentes deberán definir, emitir y aplicar los siguientes instrumentos:

I. Protocolos de prevención y atención de discriminación y violencia contra las personas usuarias del transporte en sus diversas modalidades;

II. Control y registro vehicular y revisión físico-mecánica y de emisiones; y

III. Capacitación, control y registro de operadores.

Facultad para sancionar

Artículo 248. Las autoridades estatales ….

Al efecto podrán implementar el uso de tecnologías necesarias como medios auxiliares para la prevención y captación de infracciones a fin de prevenir y mitigar factores de riesgo que atenten contra la integridad, dignidad o libertad de las personas.

Procedimiento...

Artículo 257. Se sancionará con arresto de veinte hasta treinta y seis horas a quien conduzca bajo los efectos de enervantes, medicamentos y fármacos que alteren o puedan alterar la capacidad para realizar dicha acción, así como a quien conduzca con niveles de alcohol por espiración o litro de sangre por encima de los niveles máximos permitidos de conformidad con lo siguiente:

I. En vehículos con una alcoholemia superior a 0.25 miligramos por litro en aire espirado o 0.05 gramos por decilitro en sangre;

II. En motocicletas, con una alcoholemia superior a 0.1 miligramos por litro en aire espirado o 0.02 gramos por decilitro en sangre; y

III. En vehículos destinados al servicio público y especial de transporte, así como del servicio de transporte privado, está, prohibida cualquier concentración de alcohol por espiración o litro de sangre.

La identificación de alteraciones, síntomas físicos y conductuales que afecten las capacidades para conducir se obtendrá a partir de la práctica de pruebas de alcoholemia o de aire espirado en alcoholímetro. Cuando el conductor se niegue a

otorgar muestra de aire espirado se remitirá a la autoridad competente, y se le practicará un examen pericial clínico médico.

Por la comisión de dichas infracciones procederá además que la persona conductora se someta a un programa de prevención o rehabilitación de adicciones en instituciones públicas o privadas que cumplan con los requisitos establecidos en el reglamento de la presente Ley, así como la suspensión o cancelación de los derechos derivados de la licencia o permiso para conducir e impedimento para su obtención por el período de:

I. Un año en caso de vehículos particulares y motociclistas; y

II. Seis meses en caso de conductores de transporte público o transporte de carga.

La imposición de las sanciones contenidas en el presente artículo quedará a cargo de las autoridades de tránsito, vialidad y transporte, así como la unidad administrativa que determiné la Secretaría de Seguridad Pública, previa audiencia del infractor, siguiendo el procedimiento que establece el reglamento respectivo y sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal que pudiera resultar de la falta cometida en los términos de la ley de la materia.

Competencia...

Artículo 266. El titular de la unidad administrativa de transporte será competente para imponer las sanciones previstas en las fracciones I, II, V, VI, IX, X y XI del artículo 249 de esta Ley.

La Secretaría de Seguridad Pública, a través de la unidad administrativa que señale su Reglamento Interior será competente para imponer las sanciones previstas en las fracciones III, IV y VII del artículo 249 de esta Ley.

Para la aplicación…

La dependencia…

La aplicación ...

Capítulo Único
Quejas y Denuncias, Medios de Defensa y Responsabilidades

Artículo 272. Las autoridades en materia de transporte establecerán y facilitarán los medios, mecanismos y procedimientos para la presentación de quejas, denuncias, reclamaciones o sugerencias cuando los concesionarios, permisionarios, prestadores de los servicios conexos y prestadores del servicio de transporte privado incumplan con las disposiciones que señala la presente Ley y los reglamentos que deriven de ella, sin perjuicio de la responsabilidad en que se incurra.

Para ello, se observarán los principios de accesibilidad, prontitud, imparcialidad, integridad y gratuidad, otorgando de forma expedita atención a la persona quejosa y se le deberá informar sobre las resoluciones adoptadas.»

Artículo Segundo: Se **reforma** el artículo 298, en su cuarto párrafo, del **Código Territorial para el Estado y los Municipios de Guanajuato**, para quedar de la siguiente manera:

«Banquetas...

Artículo 298. Las banquetas formarán …

Además de lo dispuesto en el párrafo anterior, …

Las banquetas y ciclovías …

Los proyectos de nuevas vialidades urbanas, semiurbanas y rurales, o de rediseño de las existentes deberán considerar asignar secciones adecuadas a personas peatonas, carriles exclusivos para vehículos no motorizados y carriles exclusivos al transporte público, cuando se trate de un corredor de alta demanda o el contexto así lo amerite.

Los reglamentos municipales … .»

Artículo Tercero: Se **reforman** las fracciones III y IV del artículo 127-2; y se adicionan las fracciones V y VI al artículo 127-2 y un artículo 127-3 de la **Ley del Sistema de Seguridad Pública del Estado de Guanajuato**, para quedar de la siguiente manera:

«Registro Estatal...

Artículo 127-1. La Secretaría, a través ...

que demuestre su aptitud para ello antes de la expedición de la licencia o permiso para conducir.

Las licencias tendrán una vigencia máxima de cinco años de forma general y en el caso de permisos para conducir expirarán hasta que se cumplan los 18 años de edad.

Las licencias que se expidan podrán ser impresas en material plástico o de forma digital, mediante aplicaciones tecnológicas, mismas que permitirán la acreditación de las habilidades y requisitos correspondientes para la conducción del tipo de vehículo de que se trate.»

TRANSITORIOS

Inicio de vigencia

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

Derogación tácita

Artículo Segundo. Se derogan todas aquellas disposiciones que se opongan al presente Decreto.

Conformación del Primer Consejo

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

Sesión de Conformación del Consejo

Artículo Cuarto. La sesión de conformación del Consejo de Movilidad y Seguridad Vial será convocada por el titular de la Secretaría, las subsecuentes convocatorias se harán a través de la Secretaría Técnica.

Plazo para las adecuaciones reglamentarias

Artículo Quinto. A partir de la entrada en vigor del presente Decreto, el Ejecutivo del Estado adecuará y expedirá los reglamentos y demás disposiciones para su cumplimiento, en un plazo que no exceda de ciento ochenta días. En tanto se expiden, continuarán vigentes los actuales.

LO TENDRÁ ENTENDIDO EL CIUDADANO GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO Y DISPONDRÁ QUE SE IMPRIMA, PUBLIQUE, CIRCULE Y SE LE DÉ EL DEBIDO CUMPLIMIENTO.- GUANAJUATO, GTO., 11 DE ABRIL DE 2024.- JOSÉ ALFONSO BORJA PIMENTEL.- DIPUTADO PRESIDENTE.- CUAUHTÉMOC BECERRA GONZÁLEZ.- DIPUTADO VICEPRESIDENTE.- KATYA CRISTINA SOTO ESCAMILLA.- DIPUTADA SECRETARIA.- MARTHA GUADALUPE HERNÁNDEZ CAMARENA.- DIPUTADA SECRETARIA.- RÚBRICAS.

Por lo tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en la residencia del Poder Ejecutivo, en la ciudad de Guanajuato, Gto., a 26 de abril de 2024.

EL GOBERNADOR DEL ESTADO

DIEGO SINHUE RODRÍGUEZ VALLEJO

EL SECRETARIO DE GOBIERNO

J. JESÚS OVIEDO HERRERA