



**CONGRESO
GUANAJUATO**
LXV LEGISLATURA



**Dessire
Ángel Rocha**

DIPUTADA LOCAL
REPRESENTACIÓN PARLAMENTARIA DE MC

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

Diputada Dessire Ángel Rocha, Representante Ciudadana de la LXV Legislatura del Congreso del Estado Libre y Soberano de Guanajuato, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 56 fracción II de la Constitución Política para el Estado de Guanajuato, y el 167 fracción II, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato, me permito poner a la consideración de esta Soberanía la siguiente **INICIATIVA** con proyecto de Decreto que **reforma los artículos 122, 145, 146, 147, 148, 149, 160, 163, 165, 184, 188, 207, 214, 228, 232 y crea un Capítulo I-A “Disposiciones sobre el Servicio Público de Transporte”** adicionando los artículos que van del 138 Bis al 138 Octiesdecies dentro del Título Séptimo “Servicios Público y Especial de Transporte y Servicio de Transporte Privado mediante plataforma tecnológica” de la Ley de Movilidad para el Estado de Guanajuato y sus Municipios, en materia de Servicio de transporte intermunicipal o integrado y otras Disposiciones aplicables al Transporte Público.

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

Exposición de Motivos

Nuestra sociedad altamente urbanizada depende en gran medida de la salud de las ciudades. La forma en que nos desplazamos en ellas ha sido objeto de dos grandes paradigmas contemporáneos. Por un lado, tenemos el paradigma del transporte, que es cada día menos sostenible, y por otro lado, el de la movilidad, que gana día con día más importancia y se vuelve urgente su adopción. El cambio de paradigma es una cuestión fundamental que enfrentamos en la primera mitad del siglo XXI. A ello se debe el espíritu que anima la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Durante el siglo XX, la noción de transporte estuvo estrechamente vinculada a la fabricación de vehículos automotores y a la construcción de infraestructuras que permitieran su desplazamiento. Esto condujo a la aparición de carreteras, autopistas y la expansión de calles y avenidas pensadas en función de los coches. La apariencia de las ciudades cambió drásticamente y su planificación se centró en la conectividad para los vehículos motorizados.

En la actualidad, es urgente transformar la fisonomía urbana debido a que la sostenibilidad de las ciudades depende de colocar en el centro a las personas y de hacer efectiva la jerarquía de la movilidad. Se necesita desarrollar un enfoque que reconsidere cómo las personas se desplazan, acceden a los servicios y se conectan entre sí en un entorno suburbano, urbano y metropolitano.



Ya no se trata solo de construir infraestructuras para los vehículos, sino de crear entornos que fomenten la movilidad sostenible, eficiente y centrada en las personas. Esta transformación es esencial para garantizar la salud y el bienestar de nuestras ciudades en el siglo XXI.

Y aunque parece obvio que hay una conexión entre planeación urbana y movilidad, el vínculo que las une es el automóvil:

El círculo empieza con la demanda de obras de infraestructura de carácter público, las cuales generan servicios financieros y una expansión inmobiliaria que contribuye al crecimiento urbano, reflejado enseguida en la adquisición de más automóviles, que a su vez demandarán más servicios públicos, mismos que cerrarán el círculo con la demanda de obras de infraestructura¹.

Para autores como Gutiérrez Chaparro², en México ha predominado una metodología de planeación urbana que se podría denominar *Urbanismo sin ciudad*, caracterizada por un divorcio entre las propuestas y las realidades económicas y sociales.

Esta separación entre lo que se postula y lo que se realiza es el resultado del enfoque teórico con el que se conceptualiza el espacio y sus usos. Aunque el espacio sea algo habitual a los seres humanos, su definición no es sencilla pues depende en gran medida de la perspectiva que se utilice. Por ejemplo, Manuel e Irene Castells³, aseguran que es importante conceptualizar el espacio en función de la estructura social y como agente de articulación entre los diversos sistemas económicos, político-institucionales e ideológicos, y su relevancia dentro de la planeación urbana.

El primero de ellos, el económico, se refiere a cómo se planifica la ciudad preponderando la productividad y la vida laboral de las personas.

El segundo de ellos, el sistema político-institucional, articula el espacio en torno a los procesos de conducción y gestión que se dan desde las administraciones públicas y la manera en la que priorizan los desplazamientos y sus formas.

El tercero, el sistema ideológico, tiende a organizar el espacio imprimiéndole una red de signos, los espacios significan, hay una construcción semántica alrededor de ellos. Un parque puede significar el espacio idóneo para la recreación o en su defecto, el tramo que hay que bordear por ser inseguro.

Por su parte, Harvey⁴ asegura que existen múltiples maneras de concebir el espacio, para este autor lo importante es que su conceptualización sea lo más clara posible para comprender los fenómenos urbanos y sociales.

¹ García Leyva, Alberto. (2018). "Externalidades y cultura vial. Fenómenos en torno al uso del automóvil en Xalapa, Veracruz, México." *Clivajes. Revista de Ciencias Sociales* 9: 170-170.

² Gutiérrez Chaparro, Juan José. (2009). "Planeación urbana en México: un análisis crítico sobre su proceso de evolución." *Urbano*: 47-63.

³ Castells, M., & Castells, I. (1979). *La cuestión urbana*. México: Siglo XXI.

⁴ Harvey, D., & González Arenas, M. (1979). *Urbanismo y desigualdad social*. España: Siglo XXI.



Harvey plantea tres tipos generales de concepción del espacio⁵. El primero consiste en concebir el espacio absoluto, lo cual implica una existencia independiente de la materia, de tal forma que su estructura puede usarse para clasificar o individualizar fenómenos. El segundo plantea la tesis del espacio relativo, el cual consiste en entenderlo como una relación entre objetos, e incluso su existencia está dada porque estos le anteceden y lo condicionan. Finalmente, el espacio relacional, alude al espacio considerado como algo contenido en los objetos.

El espacio desempeña un papel crucial en el proceso de planificación, pero la organización de la ciudad a través de esquemas de *Urbanismo sin ciudad* se basa en lo que se conoce como la teoría clásica de la planificación, también denominada planificación racional.

El paradigma de la planificación racional se estableció como un medio para intervenir en el espacio urbano basándose en una idea de cómo debería ser la ciudad, estrechamente vinculada a la racionalidad económica⁶.

Esto implicaba trasladar a la población urbana hacia los suburbios, que ofrecían una mejor calidad de vida, con la concepción de que la actividad económica principal y la vida pública deberían mantenerse en el núcleo central de las ciudades, mientras que las actividades de la vida privada deberían tener lugar en los recién concebidos suburbios. Este cambio fundamental en la planificación urbana, junto con los avances tecnológicos, provocó que los desplazamientos de las personas se basaran fundamentalmente en el uso de automóviles privados.

El paradigma de la planificación racional se basó en el uso de herramientas técnicas y científicas para promover un estilo de vida suburbano. En términos de transporte, todo se centró en la construcción de una infraestructura vial que conectara los suburbios con el centro de la ciudad, a través del uso del automóvil privado. La construcción de esta infraestructura vial se relacionó rápidamente con el desarrollo económico, no solo como un indicador, sino también como un impulso para la economía⁷.

Dentro del paradigma de la planificación racional, surgieron diversos modelos matemáticos que buscaban calcular la demanda y oferta de transporte. Estos modelos resaltaban la necesidad de expandir constantemente la infraestructura vial y aumentar la adquisición de vehículos privados. Como resultado, el uso del automóvil privado aumentó y se consolidó en la mentalidad colectiva como un símbolo de estatus social y económico. Sin embargo, a partir de la década de 1960, comenzaron a surgir críticas hacia el paradigma de la planificación racional.

La crítica principal ha sido que las ciudades que crecieron bajo este esquema han tenido impactos que han deteriorado el entorno urbano, han crecido los suburbios fragmentados, los paisajes ecológicos se han modificado; a ello hay que sumar la creciente dependencia del automóvil privado y sus efectos en la salud,

⁵ *Ibidem*.

⁶ Allmendinger, P. (2017). *Planning theory*. Bloomsbury Publishing.

⁷ Banister, D. (2002). *Transport Planning*. Spon Press. New York.

el espacio social y el aumento de accidentes de tránsito, así lo señalan autores como Banister⁸, Jacobs⁹ y Speck¹⁰.

Peña¹¹ advierte que al paradigma de la planeación racional se le puede criticar, principalmente, que su aplicación al considerar de manera preponderante el cálculo lucrativo, se traduce en planes y políticas públicas que carecen de validez social, pues las decisiones de planeación urbana con este modelo generan que las decisiones no contemplen las necesidades de las personas habitantes de una zona o región.

De cara al paradigma de la planeación racional, hay otras alternativas teóricas en materia de planeación urbana, tales como la estratégica, la gradual e inconexa, la comunicativa o democrática, o la radical o crítica. En esta exposición de motivos no se detallarán cada una de ellas, pero resulta muy relevante recuperar los planteamientos teóricos de Henry Lefebvre, quien acuñó la expresión atinada “derecho a la ciudad”¹².

El concepto “derecho a la ciudad”, como una clave que permita a los habitantes de un espacio urbano para que este se distribuya como un espacio político, es decir, como un espacio público, del que no pueden ser excluidos y por lo tanto puedan tener derecho al empleo, a la cultura, a la recreación y a la vivienda digna, entre otros.

El derecho a la ciudad ha dado pauta a la promulgación de la *Carta Mundial del Derecho a la Ciudad*, cuyo objetivo está dirigido a la construcción de una plataforma que articule los esfuerzos de todos los actores públicos, sociales y privados para que este derecho se materialice mediante su vigencia y efectividad.

Mathivet¹³ expone los antecedentes de la Carta Mundial del Derecho a la Ciudad explicando que el proceso por el que comenzó esta iniciativa fueron las actividades preparatorias de la II Conferencia Mundial de Naciones Unidas sobre Medio Ambiente, llamada “Cumbre de la Tierra”, en Río de Janeiro, Brasil, 1992. El Foro Nacional por la Reforma Urbana (FNRU) de Brasil, la Coalición Internacional para el Hábitat (HIC) y el Frente Continental de Organizaciones Comunes (FCOC) juntaron esfuerzos para redactar y suscribir en esa ocasión el Tratado sobre Urbanización “Por ciudades, villas y poblados justos, democráticos y sustentables”. De la misma forma, como parte del proceso preparatorio de la Cumbre de la Tierra, HIC organizó ese mismo año, en Túnez, el “Foro Internacional sobre Medio Ambiente, Pobreza y Derecho a la Ciudad” en el que miembros de dicha coalición originarios de diversas regiones del mundo debatieron sobre el tema. En 1995, varios miembros de HIC realizaron el encuentro “Hacia la Ciudad de la Solidaridad y la Ciudadanía” convocado por Unesco, en el que se abrió la participación del organismo en el tema de los derechos urbanos. Ese mismo año las organizaciones brasileñas promovieron la Carta de Derechos

⁸ *Ídem*.

⁹ Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of the Great American Cities*. New York: Vintage Books.

¹⁰ Speck, J. (2012). *Walkable cities: How downtown can save America one step at a time*. New York : Farrar, Strauss and Giroux.

¹¹ Peña, S. (2015). *Teoría de la planeación: El paradigma clásico y los paradigmas emergentes*. Planeación urbana y regional. Teoría y práctica, 33-66.

¹² Lefebvre, H. (1978). *El Derecho a la ciudad*. Barcelona: Ediciones península.

¹³ Mathivet, C. (2010). *El derecho a la ciudad: claves para entender la propuesta de crear “Otra ciudad posible”* en “Ciudades para tod@s Por el derecho a la ciudad, propuestas y experiencias”, Sugranyes, A. y Mathivet, C. (Editoras). Habitat International Coalition (HIC). Chile. Pp. 23-28.



Humanos en la Ciudad, antecedente civil del Estatuto de la Ciudad que sería promulgada años más tarde por el gobierno de Brasil.

Además, otro hito importante para la *Carta Mundial del Derecho a la Ciudad* fue la Primera Asamblea Mundial de Pobladores, realizada en México en el año 2000, en la que fueron participes alrededor de 300 delegados de organizaciones y movimientos sociales de 35 países, bajo el lema “repensando la ciudad desde la gente”. Un año más tarde, en el marco del Primer Foro Social Mundial, se abrió el proceso hacia la formulación de la Carta. De manera paralela a estas iniciativas de la sociedad civil, también gobiernos regionales, nacionales y locales, generaron instrumentos jurídicos para normar los derechos humanos en el contexto urbano; entre los que ha destacado la Carta de la Ciudad de México por el derecho a la ciudad.

El artículo primero de la *Carta Mundial del Derecho a la Ciudad* establece lo siguiente:

Artículo I. Derecho a la ciudad

1. Todas las personas tienen derecho a la ciudad sin discriminaciones de género, edad, condiciones de salud, ingresos, nacionalidad, etnia, condición migratoria, orientación política, religiosa o sexual, así como a preservar la memoria y la identidad cultural en conformidad con los principios y normas que se establecen en esta Carta.

2. El Derecho a la Ciudad es definido como el usufructo equitativo de las ciudades dentro de los principios de sustentabilidad, democracia, equidad y justicia social. Es un derecho colectivo de los habitantes de las ciudades, en especial de los grupos vulnerables y desfavorecidos, que les confiere legitimidad de acción y de organización, basado en sus usos y costumbres, con el objetivo de alcanzar el pleno ejercicio del derecho a la libre autodeterminación y un nivel de vida adecuado. El Derecho a la Ciudad es interdependiente de todos los derechos humanos internacionalmente reconocidos, concebidos integralmente, e incluye, por tanto, todos los derechos civiles, políticos, económicos, sociales, culturales y ambientales que ya están reglamentados en los tratados internacionales de derechos humanos. Esto supone la inclusión de los derechos al trabajo en condiciones equitativas y satisfactorias; a fundar y afiliarse a sindicatos; a seguridad social, salud pública, agua potable, energía eléctrica, transporte público y otros servicios sociales; a alimentación, vestido y vivienda adecuada; a educación pública de calidad y la cultura; a la información, la participación política, la convivencia pacífica y el acceso a la justicia; a organizarse, reunirse y manifestarse. Incluye también el respeto a las minorías y la pluralidad étnica, racial, sexual y cultural y el respeto a los migrantes.

El derecho a la ciudad implica pues, que las personas tengan las condiciones materiales necesarias para autodeterminarse libremente. El derecho a la ciudad es un derecho humano ya que es interdependiente con los derechos civiles, políticos, económicos, sociales, culturales y ambientales. Para el disfrute de la ciudad es necesaria la movilidad.

La movilidad, conceptualmente se refiere “al libre desplazamiento en condiciones óptimas de relación entre el medio ambiente, espacio público e infraestructura”¹⁴. Por tanto, la movilidad urbana tiene como componente al transporte.

Hay quienes creen que el derecho a la movilidad está vinculado a tener un vehículo motorizado, como el automóvil y para quienes tienen menos ingresos, una motocicleta, lo cual está lejos del escenario ideal que supone la provisión y utilización de sistemas de transporte colectivo y masivo de buena calidad, en condiciones de seguridad y más amigables con el medio ambiente, es decir, avanzar hacia lo que algunos han denominado la pacificación del tráfico¹⁵.

La motorización se define como el incremento del uso de automóvil privado, en detrimento del uso del transporte público o de medios de transporte no motorizados como la bicicleta, el patín y obviamente, los desplazamientos peatonales.

Tal como se puede apreciar, el transporte público juega un lugar trascendental pues articula el ejercicio del derecho a la movilidad desde varias dimensiones: por un lado, es el medio que permite la movilidad urbana en condiciones de seguridad y de sostenibilidad ambiental en grandes ciudades; por otro lado, es un medio para el efectivo ejercicio del derecho a la ciudad. La importancia del transporte público en el ámbito del derecho a la ciudad es tal que la *Carta Mundial del Derecho a la Ciudad* le dedica un artículo específico para ello:

Artículo XIII. Derecho al transporte público y la movilidad urbana

1. Las ciudades deben garantizar a todas las personas el derecho de movilidad y circulación en la ciudad, de acuerdo a un plan de desplazamiento urbano e interurbano y a través de un sistema de transportes públicos accesibles, a precio razonable y adecuados a las diferentes necesidades ambientales y sociales (de género, edad y discapacidad)
2. Las ciudades deben estimular el uso de vehículos no contaminantes y se establecerán áreas reservadas a los peatones de manera permanente o para ciertos momentos del día.
3. Las ciudades deben promover la remoción de barreras arquitectónicas, la implantación de los equipamientos necesarios en el sistema de movilidad y circulación y la adaptación de todas las edificaciones públicas o de uso público y los locales de trabajo y esparcimiento para garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad.

Transporte Público en Guanajuato. Acorde a la plataforma del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), en sus registros estadísticos sobre transporte urbano de pasajeros, desde el año de 1986 ha recolectado y difundido información estadística mensual de los transportes del Valle de México, y

¹⁴ Duque, F. B. (2007). *Derecho a la movilidad. La experiencia de Bogotá D.C.* Prolegómenos -Derechos y valores, 169-181.

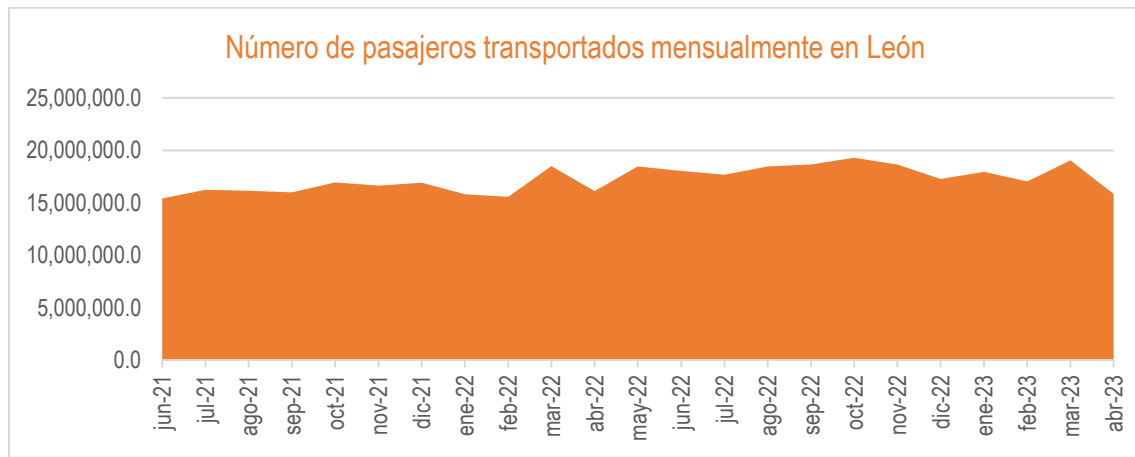
¹⁵ *Ibidem*, p. 177.



eventualmente se incorporan los sistemas de transporte urbano de pasajeros de las ciudades de Chihuahua, Guadalajara, León, Monterrey, Pachuca, Puebla y Querétaro¹⁶.

Los registros permitieron construir un panorama general del transporte urbano de la ciudad de León, con algunas de sus necesidades y problemas:

Gráfica: Pasajeros transportados en León.

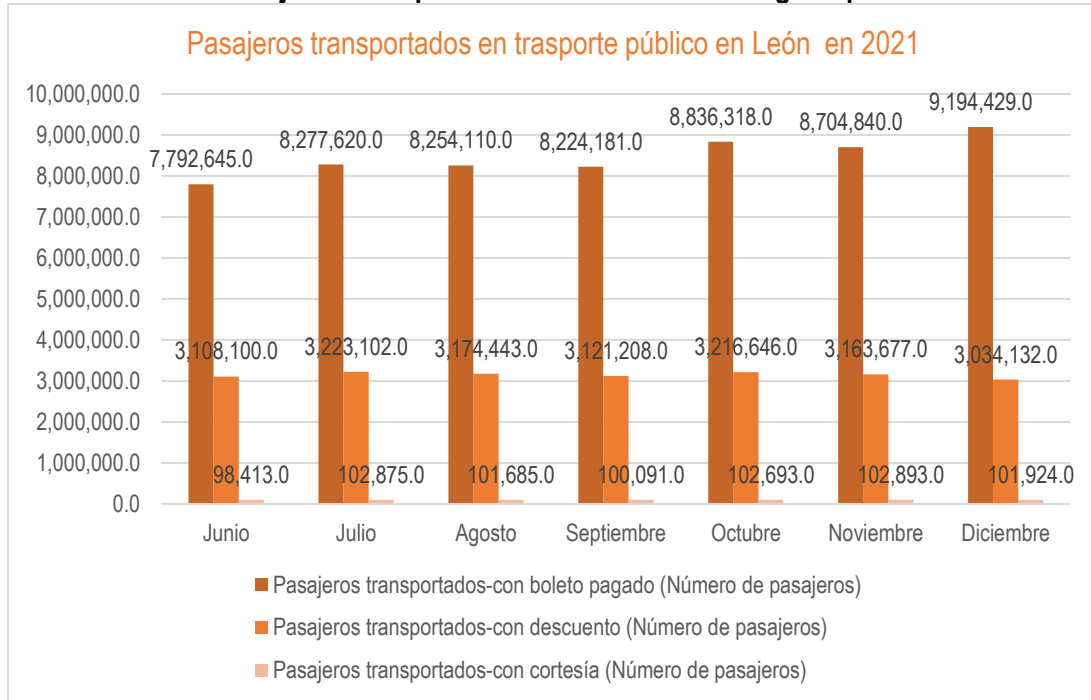


Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de INEGI: Estadística de Transporte Urbano de Pasajeros.

¹⁶ INEGI (2023). Transporte Urbano de Pasajeros. Consultado en: <https://www.inegi.org.mx/programas/transporteurbano/#Tabulados>



Gráfica: Pasajeros transportados en León en 2021 según tipo de tarifa.

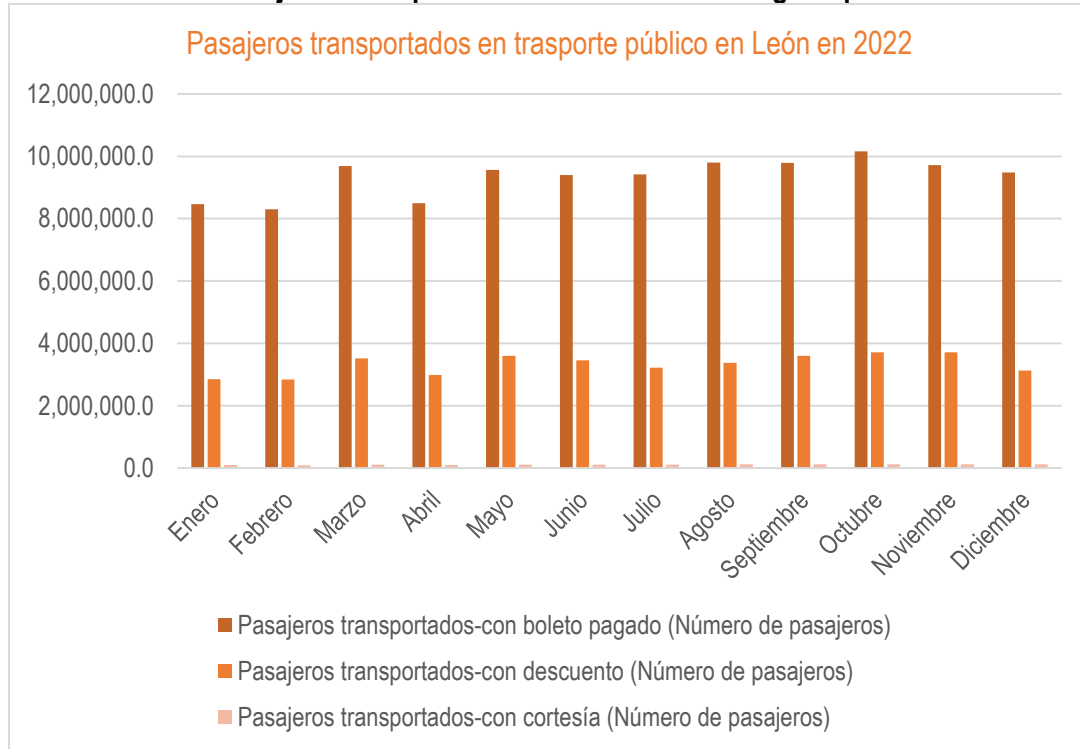


Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de INEGI: Estadística de Transporte Urbano de Pasajeros.



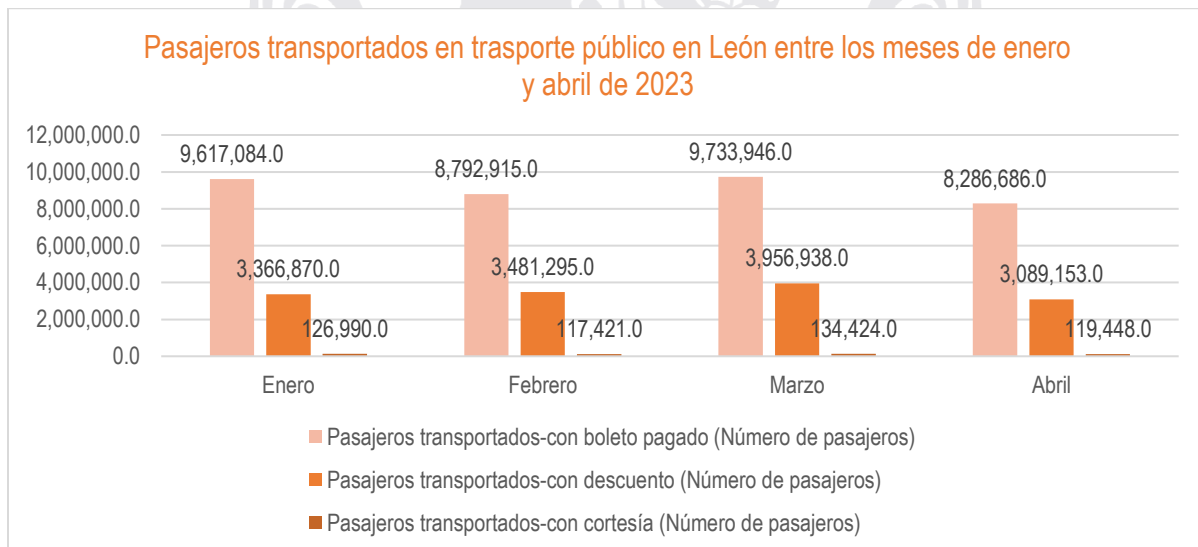


Gráfica: Pasajeros transportados en León en 2022 según tipo de tarifa.



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

Gráfica: Pasajeros transportados en León en 2023 según tipo de tarifa.



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



A pesar de la diversidad poblacional en León, que incluye a los diferentes grupos en situación de vulnerabilidad, así como al transporte de cuidados que realizan mujeres madres y cuidadoras, en los que se movilizan junto a niñas niños o personas de la tercera edad, además de estudiantes, adultos mayores que se transportan por su cuenta, etc., estos diferentes sectores parecen no tener un acceso equitativo a la movilidad.

Se requiere en primera instancia conocer la población que hace uso del transporte de manera cotidiana, desagregando la información de las personas pasajeras en género, edad, etc. Además de atender a las dificultades físicas que pueda significar acceder al transporte urbano para ciertas personas. Conociendo la población que busca atenderse, pueden definirse los alcances y metas en los costos de pasajes, descuentos y cortesías que atiendan a las necesidades específicas.

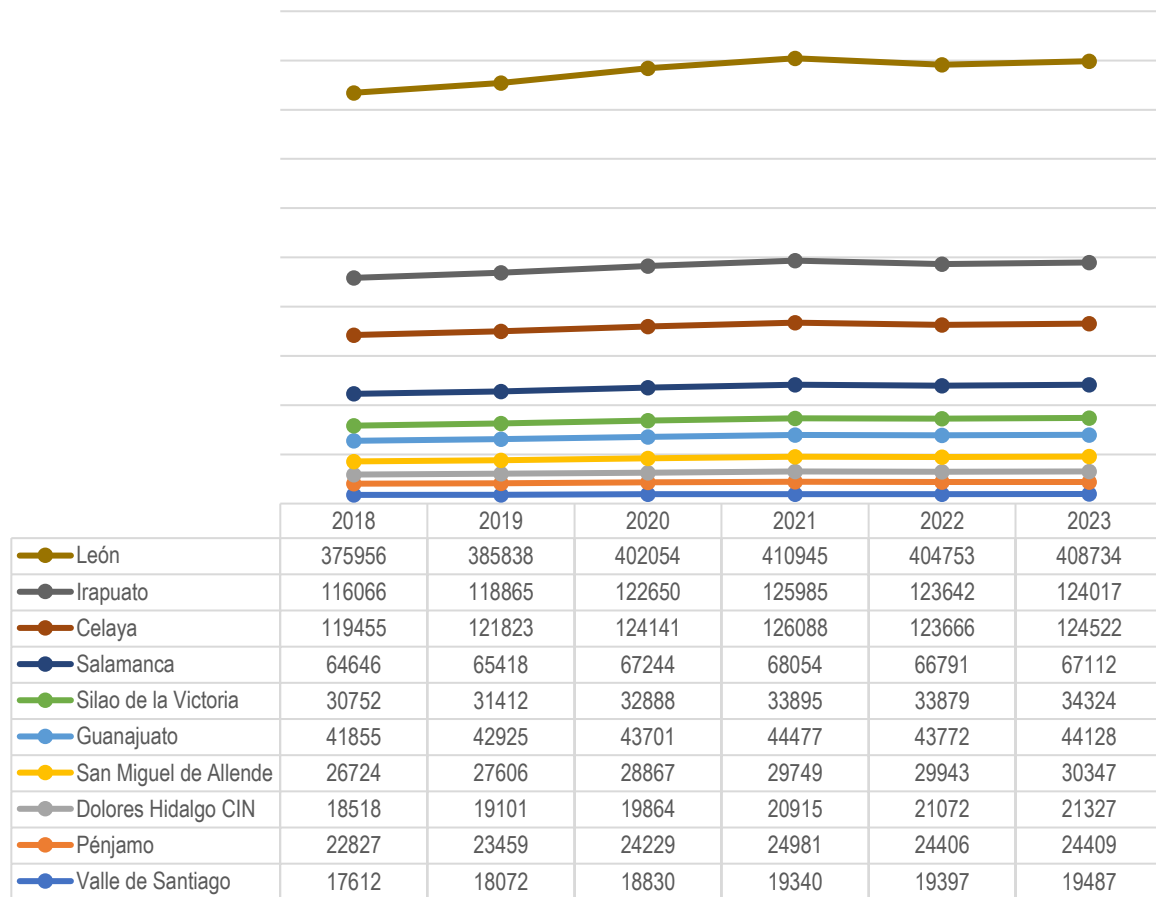
Adicional, los datos recabados solo corresponden al municipio de León pues es el único municipio que tiene una batería de indicadores aplicados al transporte público.

Padrón vehicular y proyección de crecimiento poblacional. Acorde a información recolectada del Padrón Vehicular del Estado de Guanajuato¹⁷, respecto al ejercicio fiscal de los años 2018, 2019, 2020, 2021, 2022 y hasta mayo de 2023, se encontró el total de automóviles privados, autobuses públicos y motocicletas privadas de los diversos municipios del estado de Guanajuato. Como muestra de las tendencias generales del territorio, se presentan las siguientes gráficas que explican el comportamiento de los 10 municipios con mayor nivel poblacional en la entidad: León, Irapuato, Celaya, Salamanca, Silao, Guanajuato, San Miguel de Allende, Dolores Hidalgo, Pénjamo y Valle de Santiago.

¹⁷ Secretaría de Finanzas, Inversión y Administración del Estado de Guanajuato (2023). Padrón Vehicular del Estado de Guanajuato. Consultado en: https://finanzas.guanajuato.gob.mx/c_padrones/index.php



Automóviles privados en municipios de Guanajuato

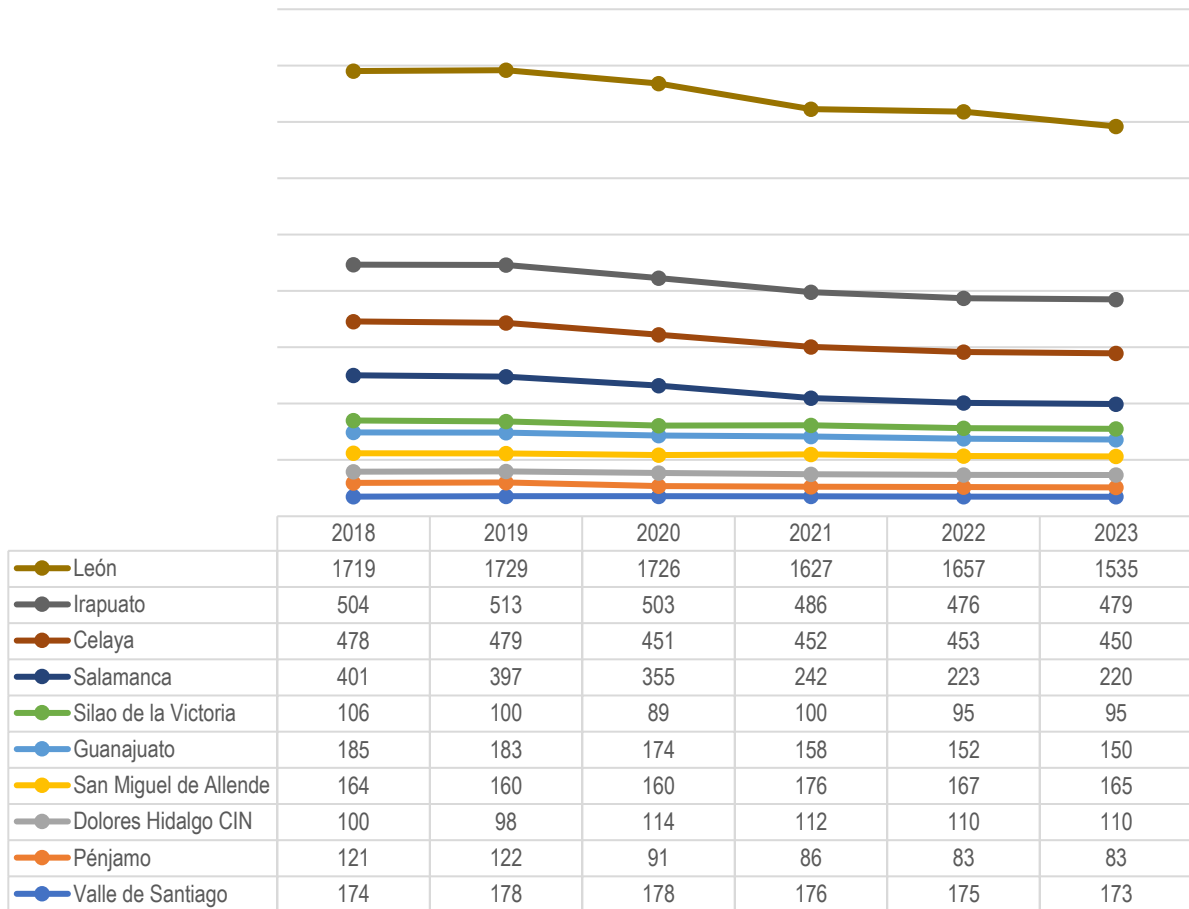


Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de la Secretaría de Finanzas, Inversión y Administración del Estado de Guanajuato.





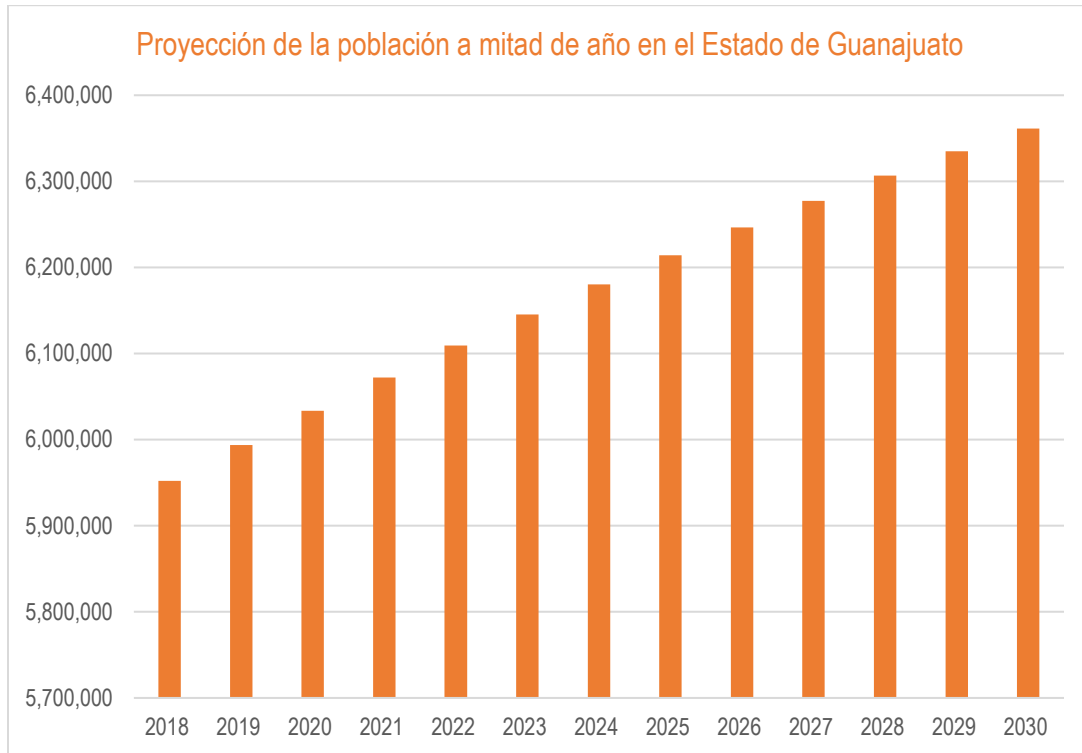
Autobuses públicos en municipios de Guanajuato



Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de la Secretaría de Finanzas, Inversión y Administración del Estado de Guanajuato.

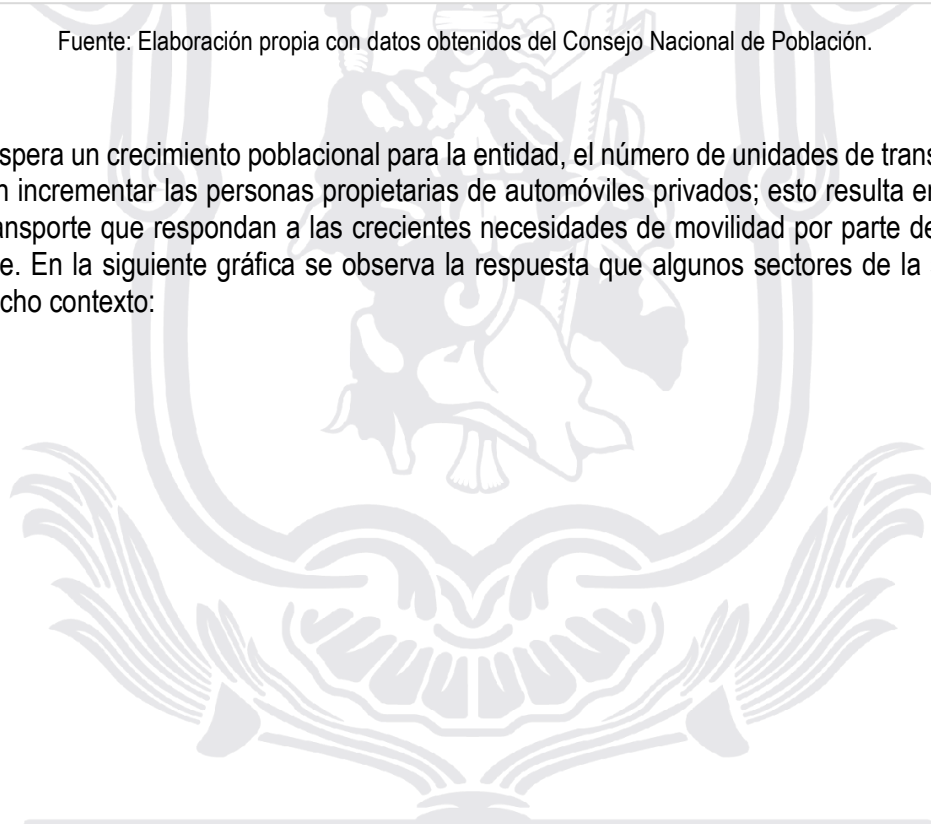
Anterior a la pandemia de 2020, hubo un aumento en los automóviles privados dentro del estado, a partir de ese año el número de automóviles se ha mantenido con pocas variaciones. Por el contrario, el número de autobuses públicos en los municipios ha sido fluctuante, disminuyendo en la mayoría de los casos, en sentido contrario a las proyecciones poblacionales de crecimiento¹⁸, la cuales presentan:

¹⁸ Consejo Nacional de Población (2010). Proyecciones de población en el Estado de Guanajuato por municipio, a mitad de año, por sexo y grupos de edad, 2010-2030. CONAPO. Consultado en: <https://portalsocial.guanajuato.gob.mx/documentos/proyecciones-de-poblaci%C3%B3n-en-el-estado-de-guanajuato-por-municipio-para-el-periodo-2010>



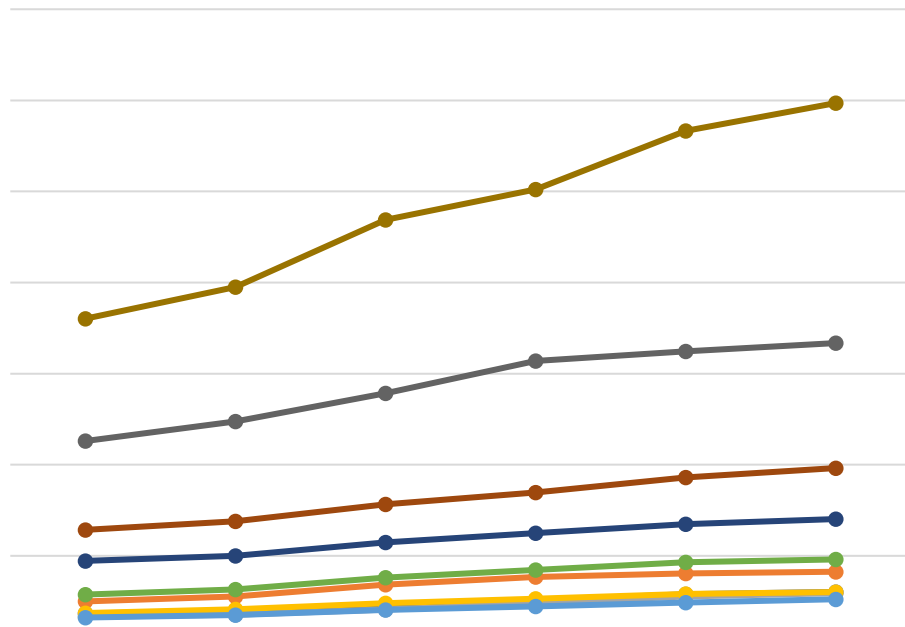
Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos del Consejo Nacional de Población.

Mientras se espera un crecimiento poblacional para la entidad, el número de unidades de transporte público disminuye, sin incrementar las personas propietarias de automóviles privados; esto resulta en una falta de medios de transporte que respondan a las crecientes necesidades de movilidad por parte de la población guanajuatense. En la siguiente gráfica se observa la respuesta que algunos sectores de la sociedad han tenido ante dicho contexto:





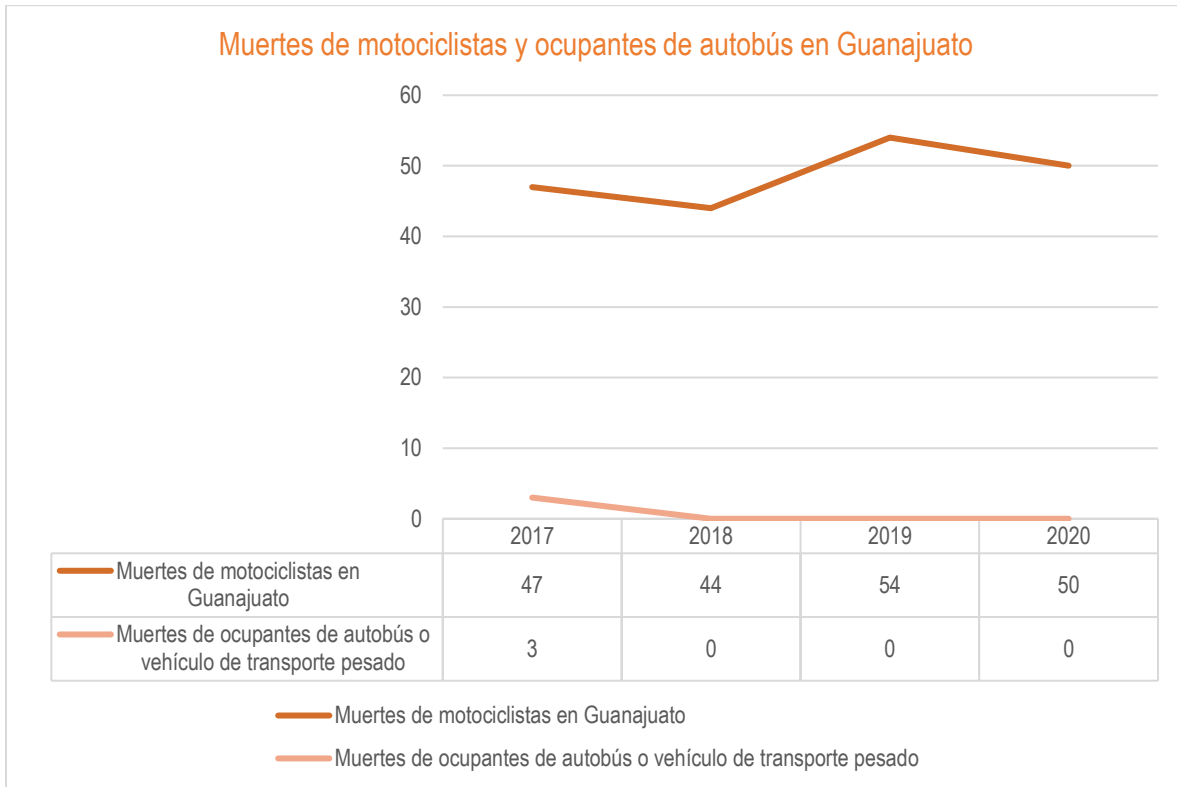
Motocicletas privadas en municipios de Guanajuato



	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Valle de Santiago	7366	7871	9192	10199	11543	12080
Pénjamo	9990	11083	13665	15329	16166	16510
Dolores Hidalgo CIN	6617	7045	8169	9578	11088	11807
San Miguel de Allende	7438	8247	9572	10555	11610	12049
Guanajuato	6456	6984	8114	8864	9760	10463
Silao de la Victoria	11494	12631	15218	16938	18563	19209
Salamanca	18891	20011	22958	24984	26943	28073
Celaya	25697	27596	31283	33937	37223	39266
Irapuato	45203	49503	55660	62780	64865	66708
León	72060	79029	93766	100427	113322	119395

Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de la Secretaría de Finanzas, Inversión y Administración del Estado de Guanajuato.

La obtención y uso de motocicletas privadas en el estado de Guanajuato se ha acrecentado desde el año 2018; ha sido casi proporcional a la disminución en el número de unidades de transporte público en los municipios. La compra y mantenimiento de vehículos de motocicleta es una solución financieramente viable para la movilidad de la población guanajuatense. Sin embargo, esta respuesta implica riesgos para los usuarios del medio de transporte:



Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de los Informes sobre la situación de la seguridad vial¹⁹.

En Guanajuato, la motorización, referida al incremento en el uso de motocicletas, implica un mayor riesgo que la utilización del autobús para las personas usuarias. No obstante el riesgo, hay mayores incentivos económicos para adquirir una motocicleta que tener una movilidad cotidiana al servicio de transporte público. Es necesario asegurar un transporte urbano accesible y eficiente que invite a la ciudadanía a confiar en los autobuses u otros medios de transporte público como medios de desplazamiento.

La solución para una movilidad sostenible y en condiciones de seguridad vial es la mejora continua del transporte público.

La presente iniciativa propone reformar los artículos 122, 145, 146, 147, 148, 149, 160, 163, 165, 184, 188, 207, 214, 228, 232 y crear un Capítulo I-A “Disposiciones sobre el Servicio Público de Transporte” adicionando los artículos que van del 138 Bis al 138 Octiesdecies dentro del Título Séptimo “Servicios Público y Especial de Transporte y Servicio de Transporte Privado mediante plataforma tecnológica” de la

¹⁹ Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (STCONAPRA) (2022). Informes sobre la situación de la seguridad vial. Informes de los años: 2018, 2019, 2020 y 2021. Consultado en: <https://www.gob.mx/salud/acciones-y-programas/informes-sobre-la-situacion-de-la-seguridad-vial>

Ley de Movilidad para el Estado de Guanajuato y sus Municipios, en materia de Servicio de transporte intermunicipal o integrado y otras Disposiciones aplicables al Transporte Público.

Propuesta

Sobre las reformas a los artículos 122, 145, 146, 147, 148, 149, 160, 163, 165, 184, 188, 207, 214, 228, 232:

Servicio público de transporte intermunicipal o integrado. Se hace necesario explicar, que la mayoría de los cambios reflejados en la propuesta de reformas agregan la locución “o integrado” a las disposiciones que ya rigen el servicio de transporte llamado intermunicipal. Se trata de no sustituir el concepto que detrás tiene a la figura de la intermunicipalidad por su importancia constitucional y jurídica, pero sí de homologar o introducir el concepto de servicio de transporte integrado como una de las prácticas de planeación conjunta y gobernanza territorial más allá de los límites municipales en las zonas metropolitanas como un modelo deseable a nivel nacional, y del que muchos gobiernos pueden tomar ejemplo, como el caso del Servicio Integral de Transporte de León, el SIT, que aún con sus áreas de oportunidad y de mejora, es un referente de estudio en la movilidad, modelo hacia el que la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial propone avanzar en el país.

Cabe destacar que en la reforma constitucional federal sobre el reconocimiento del derecho humano a la movilidad y a la seguridad vial, destaca entre las reformas la realizada al inciso a) de la fracción V del artículo 115 constitucional que dota a los municipios de la facultad de:

*a) Formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal, **así como los planes en materia de movilidad y seguridad vial;***

Es decir, que se reitera la necesidad de la planeación conjunta y de la intermunicipalidad.

En el caso de los municipios urbanos o metropolitanos, se identifica a la intermunicipalidad como una solución viable a las problemáticas asociadas a las demandas sociales que rebasan los límites municipales, relacionadas principalmente con la agenda gris: el derecho a la ciudad, la planeación urbana o la movilidad que sustenta la dinámica económica común.

La intermunicipalidad es un mecanismo de unión voluntaria de municipios para resolver problemas comunes con base en un acuerdo formal entre sus ayuntamientos que contiene propósitos y objetivos específicos para la ejecución de obras y la prestación de servicios públicos determinados.²⁰

En México la fórmula de asociación municipal se encuentra en las bases jurídicas mexicanas en el artículo 115 constitucional, numeral III, inciso i), párrafo tercero; y en el caso de las legislaciones locales, existe una

²⁰ Santín del Río, Leticia (2013). Las intermunicipalidades y los retos estratégicos para el desarrollo sustentable de los municipios. Revista Rc et Ratio de la Contraloría del Poder Legislativo del Estado de México. Año IV, Número 7. Pp. 11-31

gran heterogeneidad en las actualizaciones y contenidos de las constituciones políticas de cada entidad federativa y sus leyes orgánicas municipales sobre el asociacionismo o intermunicipalidad.²¹

Para Guanajuato, calificado entre las entidades federativas que cuentan con una legislación de alto perfil, podemos destacar que tanto la Constitución Política Local, como la Ley Orgánica Municipal para el Estado de Guanajuato, contemplan en su contenido la posibilidad de asociación intermunicipal de manera armónica con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Es decir, que existen las bases constitucionales y legales de soporte para que los municipios puedan perfectamente configurar y operar intermunicipalidades en materia de planeación urbana y movilidad de acuerdo con la reforma constitucional federal.

Para integrar un capítulo específico sobre disposiciones aplicables al Servicio Público de Transporte:

Estándares de servicio. En el artículo se enlistan los estándares de servicio que deberán cumplir quienes prestan servicios de transporte de pasajeros y de carga, con la finalidad de prestar un servicio eficiente y de calidad a las personas usuarias.

Las características de dichos estándares se agrupan en aquellos relacionados con el transporte de personas, con el transporte de carga y con la seguridad.

Dentro de los relacionados con el transporte de personas, se presentan aquellos que se deben considerar en la planeación, la operación, las características que los vehículos deben cumplir, las consideraciones para las personas conductoras y aquellos relacionados con la prestación de servicios auxiliares.

Asimismo, dentro de los estándares relacionados con el transporte de carga se encuentran los relacionados con las bajas emisiones de carbono y con la eficiencia logística.

Finalmente, en los estándares relacionados con la seguridad se hace mención del cumplimiento de los planes, programas y acciones en cuanto a seguridad pública y prevención del delito, así como a seguridad vial.

Principios y criterios para la creación de servicios de transporte. Con la creación de este artículo se faculta a las autoridades competentes para la implementación del servicio de transporte público, o bien, el otorgamiento de concesiones, permisos y registros para la prestación del mismo conforme a la garantía de los derechos de las personas usuarias, las disposiciones en materia de seguridad vehicular y el cumplimiento de los principios de accesibilidad, calidad, diseño universal, eficiencia, equidad, innovación tecnológica, multimodalidad, participación, resiliencia, seguridad, sustentabilidad y transparencia; evitando siempre incurrir en prácticas monopólicas y teniendo la facultad para darlas por terminado.

²¹ González Alcocer, María Eugenia. La asociación de municipios: un desafío a los esquemas de relación intergubernamental. Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM., p. 335.

Unidad de información y quejas. Se propone añadir un artículo en el cual las autoridades competentes establezcan unidades de información y quejas con la finalidad de que las personas usuarias denuncien las irregularidades presentadas en la prestación del servicio de transporte público.

Instrumentos de fomento al transporte público. En el artículo mencionado se establece que las autoridades competentes en la materia tendrán la facultad para establecer mecanismos e instrumentos de fomento a la cobertura del servicio de transporte público, tales como la operación con altos niveles de servicio, el cambio de esquema de negocio, la renovación de flota y el cambio a vehículos eléctricos; así como el subsidio a tarifas e inversión en infraestructura y equipo, ello con la finalidad de incrementar la cobertura, calidad, sustentabilidad, seguridad y asequibilidad del servicio.

Planeación del transporte público. El artículo en cuestión confiere la atribución a las autoridades competentes de la prestación del servicio de transporte público, así como la expedición de las concesiones, permisos y registros que sean requeridos para el mismo fin con la finalidad de que se realice de manera continua y eficiente, con base en estudios técnicos y vigilando que no se incurra en prácticas monopólicas o actividades que tiendan a propiciarlas.

Estudios técnicos. Con la creación de este artículo se propone que la creación, ampliación, modificación, incorporación y desincorporación de los servicios de transporte público se establecerán mediante estudios técnicos que evalúen la demanda y necesidades de operación del servicio, así como la infraestructura vial, los usos de suelos y demás elementos establecidos en la Ley.

Asimismo, se establece que dichos estudios serán realizados por las autoridades competentes en la materia o por terceros que podrán ser instituciones académicas y organismos o empresas especializadas en el tema.

Contenido de los Estudios técnicos. Se propone añadir un artículo en el que se define el contenido de los estudios técnicos requeridos para la prestación del servicio de transporte público, entre los que se incluyen el diagnóstico del servicio, las estimaciones que avalen la demanda actual y el potencial de servicio, la modalidad y características del servicio de transporte, la evaluación económica que considere tanto los beneficios como los costos de operación del transporte en un periodo de diez años, así como las conclusiones y propuestas para la prestación del mismo.

Criterios de diseño de rutas. El artículo mencionado plantea que en la planeación del servicio de transporte público realizada por las autoridades competentes se asegure que los prestadores del mismo provean de vehículos, personas conductoras y, en su caso, de instalaciones y establecimientos para la cobertura eficiente y con calidad. También, deberá buscarse que el diseño de rutas se realice buscando la satisfacción de las personas usuarias a través de la implementación de sistemas integrales de movilidad, de conformidad con los programas, planes y proyectos de desarrollo urbano sustentable existentes.

Declaración de necesidad y concurso público. Con la creación de este artículo se plantea que para la creación, ampliación, modificación, incorporación o desincorporación de rutas de transporte público se realicen estudios técnicos que permitan generar una declaratoria de necesidad, en la cual se establezcan los cambios correspondientes.

Asimismo, una vez que se haya determinado la necesidad de implementar modificaciones en la prestación del servicio con base en los estudios técnicos correspondientes, las autoridades competentes determinarán si es posible realizarlas a través de medios propios o, ante la imposibilidad de hacerlo, se realizará la declaratoria correspondiente de la necesidad de concesión e iniciará el proceso mediante una convocatoria de concurso público.

Manual de especificaciones técnicas de los vehículos de transporte público. En el artículo propuesto se plantean las características específicas que los vehículos prestadores del servicio de transporte público deberán cumplir, todo ello referido en un manual de observancia obligatoria.

Los elementos mínimos que dicho manual deberá contener son los relacionados con el peso, la disposición y la capacidad de las unidades, las especificaciones antropométricas y ergonómicas para las personas pasajeras, las especificaciones antropométricas y ergonómicas para las personas conductoras, las condiciones de iluminación exterior e interior, el tipo de materiales y aislamientos, los componentes y dispositivos incluidos en la unidad, las características del tren motriz, el equipo y/o accesorios para personas con discapacidad, el equipo de seguridad con cámaras de video y sistema de posicionamiento global GPS incluidos en la unidad, el equipo para sistema de pago y conteo de personas pasajeras, las especificaciones para espacios publicitarios y las demás establecidas por las autoridades competentes.

Manual de identidad gráfica para el transporte. Con la inclusión del presente artículo se establece como medida obligatoria que todos los vehículos que presten los servicios de transporte público y taxi cumplan con las características cromáticas, de diseño gráfico y tipográficas determinadas por las autoridades correspondientes a través de un Manual de Identidad Gráfica para el Transporte, con la finalidad de identificar las rutas, sitios o lugares al que dichos vehículos corresponden.

Los manuales en cuestión tendrán una vigencia mínima de 10 años y su actualización podrá modificar los colores y diseños sustancialmente únicamente cuando esté justificada para la operación del transporte.

Regulación ambiental. En el artículo se promueve que los vehículos que presten los servicios de transporte reduzcan el impacto ambiental de su operación, así como la obligatoriedad de cumplir con los requisitos en materia de contaminación y preservación del medio ambiente establecidos en las leyes de carácter federal o estatal correspondientes.

Las personas prestadoras del servicio deberán garantizar que dichos vehículos utilicen combustible, motores y especificaciones que cumplan con lo establecido en los títulos de concesión, permisos, registros y en las normas oficiales mexicanas con relación al tema.

Transporte de bajas emisiones. Se propone la adición de un artículo que establezca una mayor antigüedad de los vehículos prestadores de servicios de transporte cuando éstos utilicen energía eléctrica para su tracción, considerando lo establecido por las autoridades competentes en la materia con base en la reducción de emisiones, costo y vida útil de la unidad.

Revisión documental. En el presente artículo se propone una revisión documental por parte de las autoridades competentes en la materia de la información proporcionada por las personas concesionarias y permisionarias conforme a la programación establecida por esta Ley; así como informar, por los medios



determinados y en un plazo no mayor a quince días hábiles contados a partir del día siguiente en el que se ingrese la solicitud, el resultado de dicha revisión.

Para la revisión documental se deberá realizar el pago de derechos correspondientes así como presentar la documentación referida a continuación:

- I. Solicitud de servicio original y copia;
- II. Copia de la factura o carta factura certificada ante Notario Público;
- III. Validación del SAT de la factura;
- IV. Constancia de registro en el REPUVE no mayor a cuarenta y ocho horas;
- V. Constancia de no adeudo de infracciones;
- VI. Copia de pago de derecho de revista vehicular del ejercicio fiscal vigente;
- VII. Póliza de seguro vigente, anexando comprobante de pago o factura;
- VIII. Identificación oficial de quien acredite la representación legal y acta constitutiva y poder notarial, en el caso de persona moral;
- IX. Gafete/Tarjetón de identificación de la persona conductora;
- X. Documento expedido por el Instituto Mexicano del Seguro Social que acredite la debida observancia de las prestaciones de seguridad social de las personas conductoras;
- XI. Certificado de Verificación Vehicular; y
- XII. Las demás que establezcan las autoridades competentes.

Seguridad laboral de las personas operadoras del transporte público. En el artículo propuesto se plantean las condiciones de seguridad laboral que deberán cumplirse para las personas operadoras del servicio de transporte público, entre las cuales se menciona que su contratación deberá realizarse en los términos de la legislación laboral vigente, así como la acreditación por parte de las personas concesionarias de que las y los conductores gocen de las prestaciones laborales y de seguridad social según lo establecido por la normatividad aplicable y, finalmente, deberá respetarse una jornada laboral de ocho horas.

Responsabilidad civil. En el artículo propuesto se menciona la obligación de las personas prestadoras del servicio de transporte de contratar una póliza de seguro de responsabilidad civil por daños tanto a usuarios y usuarias de los servicios como a peatones, ciclistas y conductores y ocupantes de vehículos, en su patrimonio y sus personas, que puedan resultar afectados por siniestros derivados de la prestación del servicio.

Asimismo, se menciona que quienes operen servicios de transporte deberán responder solidariamente respecto de los daños y perjuicios que por acción u omisión causen quienes conduzcan sus vehículos con motivo de la prestación del servicio.

Finalmente, la omisión de respuesta solidaria por parte de las personas prestadoras del servicio de transporte respecto de los daños causados por las y los conductores de sus vehículos por la prestación del servicio será motivo de revocación o cancelación de las concesiones, permisos o registros que se posean.

Cobertura del seguro obligatorio. Se propone añadir un artículo con relación al anterior, el cual se refiere a la póliza de seguro, la cual deberá inscribirse ante las autoridades competentes en la materia cada año y



deberá contratarse con una institución legalmente autorizada, bajo las especificaciones determinadas conforme a la prestación del servicio que se trate.

Las pólizas de seguro obligatorias requeridas para los prestadores de servicio deberán cumplir con las siguientes especificaciones:

- I. La indemnización por la pérdida de la vida de cada persona afectada será por una cantidad mínima equivalente a 5,000 veces la Unidad de Medida y Actualización vigente por cada una de las personas fallecidas.
- II. El monto total por cada evento será al menos de 50,000 veces la Unidad de Medida y Actualización vigente.
- III. La indemnización por concepto de lesiones a que tienen derecho las personas usuarias y terceras afectadas deberá cubrir totalmente los pagos que se originen, por la asistencia médica, la hospitalización y los aparatos de prótesis y ortopedia, será de un monto de al menos el que corresponda a la indemnización por muerte;
- IV. Se requerirá un deducible no mayor a 50 veces la Unidad de Medida y Actualización vigente;
- V. Las pólizas de seguro no serán cancelables e incluirán la leyenda "No cancelable" en la póliza; y
- VI. Las demás que establezcan las autoridades competentes.

Comparativo de reformas y adiciones propuestas

Para integrar las modalidades de servicio de transporte intermunicipal e integrado: Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios	
Texto vigente	Reformas y adiciones propuestas
Viene de...	Viene de...
Título Séptimo Servicios Público y Especial de Transporte y Servicio de Transporte Privado mediante plataforma tecnológica	Título Séptimo Servicios Público y Especial de Transporte y Servicio de Transporte Privado mediante plataforma tecnológica
Capítulo I Disposiciones comunes a los servicios Público y Especial de Transporte	Capítulo I Disposiciones comunes a los servicios Público y Especial de Transporte
(...)	(...)
Modalidades del servicio público de transporte Artículo 122. El servicio público de transporte se divide en: I. De personas, este servicio se clasifica en las siguientes modalidades:	Modalidades del servicio público de transporte Artículo 122. El servicio público de transporte se divide en: I. De personas, este servicio se clasifica en las siguientes modalidades:



<p>a) Urbano; b) Suburbano; c) Intermunicipal; d) Turístico; e) De alquiler sin ruta fija «Taxi»; y f) Transporte de personas con discapacidad o movilidad reducida.</p> <p>II. De carga, este servicio se clasifica en las siguientes modalidades: a) En general; b) Materiales para construcción; y c) De grúas.</p>	<p>a) Urbano; b) Suburbano; c) Intermunicipal o integrado; d) Turístico; e) De alquiler sin ruta fija «Taxi»; y f) Transporte de personas con discapacidad o movilidad reducida.</p> <p>II. De carga, este servicio se clasifica en las siguientes modalidades: a) En general; b) Materiales para construcción; y c) De grúas.</p>
<p>Viene de...</p> <p style="text-align: center;">Capítulo II Servicio Público de Transporte</p> <p>(...)</p> <p style="text-align: center;">Servicio público de transporte intermunicipal</p> <p>Artículo 145. El servicio público de transporte intermunicipal es el que tiene por objeto trasladar personas y sus cosas, entre puntos ubicados en las vías públicas terrestres o férreas de dos o más municipios del Estado.</p> <p>Para su optimización, eficiencia, sustentabilidad y modernización, este servicio se podrá prestar a través de sistemas de rutas integradas o de cualquier otro que determine la autoridad estatal, conforme a las dimensiones de las zonas a cubrir, volumen de usuarios, necesidades específicas de traslado, tiempos de recorrido, vialidades y características de la infraestructura existente o la que se requiera para la integración de los usuarios del mismo con otros modos de transporte.</p>	<p>Viene de...</p> <p style="text-align: center;">Capítulo II Servicio Público de Transporte</p> <p>(...)</p> <p style="text-align: center;">Servicio público de transporte intermunicipal o integrado</p> <p>Artículo 145. El servicio público de transporte intermunicipal o integrado es el que tiene por objeto trasladar personas y sus cosas, entre puntos ubicados en las vías públicas terrestres o férreas de dos o más municipios del Estado.</p> <p>Para su optimización, eficiencia, sustentabilidad y modernización, este servicio se podrá prestar a través de sistemas de rutas integradas o de cualquier otro que determine la autoridad estatal, conforme a las dimensiones de las zonas a cubrir, volumen de usuarios, necesidades específicas de traslado, tiempos de recorrido, vialidades y características de la infraestructura existente o la que se requiera para la integración de los usuarios del mismo con otros modos de transporte que permitan la articulación física, operacional, informativa, de imagen, tarifaria y de pago de los servicios de transporte de pasajeros, en el marco de los programas de planeación de movilidad que establecen las leyes y demás disposiciones aplicables.</p> <p>Estos servicios de transporte público operarán de manera que la identidad, planeación y</p>



	<p>operación se integren a través de la gestión de la infraestructura vial, las estaciones, terminales, sitios, bases, paradas, vehículos, sistemas de control e información, la recaudación del pago e itinerarios y horarios establecidos por las autoridades competentes.</p> <p>Las estrategias de integración de los servicios de transporte deberán enfocarse en mejorar sus niveles de cobertura, calidad y asequibilidad, para lo cual se allegarán de instrumentos de planeación, gestión, administración, vigilancia, fiscales y presupuestales adecuados para el cumplimiento de los estándares de servicio que establezca esta Ley.</p>
<p>Clasificación del transporte intermunicipal Artículo 146. El servicio público de transporte intermunicipal se clasifica en: I. Autotransporte; y II. Ferroviario.</p>	<p>Clasificación del transporte intermunicipal o integrado Artículo 146. El servicio público de transporte intermunicipal o integrado se clasifica en: I. Autotransporte; y II. Ferroviario.</p>
<p>Servicio intermunicipal de autotransporte Artículo 147. El servicio público de transporte intermunicipal de autotransporte es el que se presta con las características que establezca el reglamento de la Ley, mediante el uso de midibuses, autobuses o cualquier tipo de vehículos con capacidad de transportación superior a estos, que la autoridad estatal considere adecuada para la prestación del servicio, sin modificar las características de fabricación.</p>	<p>Servicio intermunicipal o integrado de autotransporte Artículo 147. El servicio público de transporte intermunicipal o integrado de autotransporte es el que se presta con las características que establezca el reglamento de la Ley, mediante el uso de midibuses, autobuses o cualquier tipo de vehículos con capacidad de transportación superior a estos, que la autoridad estatal considere adecuada para la prestación del servicio, sin modificar las características de fabricación.</p>
<p>Servicio intermunicipal ferroviario Artículo 148. El servicio público de transporte intermunicipal ferroviario es el que se presta por las vías férreas de competencia estatal y con las características para su prestación con seguridad, eficiencia, rapidez y funcionalidad de acuerdo con lo dispuesto en la presente Ley y su reglamento.</p>	<p>Servicio intermunicipal o integrado ferroviario Artículo 148. El servicio público de transporte intermunicipal o integrado ferroviario es el que se presta por las vías férreas de competencia estatal y con las características para su prestación con seguridad, eficiencia, rapidez y funcionalidad de acuerdo con lo dispuesto en la presente Ley y su reglamento.</p>
<p>Características de operación del servicio intermunicipal</p>	<p>Características de operación del servicio intermunicipal o integrado</p>



<p>Artículo 149. La unidad administrativa de transporte establecerá las características de operación del servicio público de transporte intermunicipal que conformen el itinerario de servicio, como ruta, derrotero, horarios, frecuencias, tarifas, terminales y lugares de ascenso y descenso, entre otras, de conformidad con lo que al respecto establezca el reglamento de la Ley.</p>	<p>Artículo 149. La unidad administrativa de transporte establecerá las características de operación del servicio público de transporte intermunicipal o integrado que conformen el itinerario de servicio, como ruta, derrotero, horarios, frecuencias, tarifas, terminales y lugares de ascenso y descenso, entre otras, de conformidad con lo que al respecto establezca el reglamento de la Ley.</p>
<p><i>Cambio de modalidad del servicio</i> Artículo 160. En el caso de las modalidades urbano, suburbano e intermunicipal, cuando por la necesidad de los mismos y por consecuencia de ampliación o modificación de ruta implique un cambio de modalidad, las autoridades estatales y municipales se coordinarán a efecto de que la concesión sea regulada por la autoridad correspondiente de conformidad con las características de la prestación del servicio. Lo anterior no implicará el otorgamiento de una nueva concesión.</p>	<p><i>Cambio de modalidad del servicio</i> Artículo 160. En el caso de las modalidades urbano, suburbano e intermunicipal o integrado, cuando por la necesidad de los mismos y por consecuencia de ampliación o modificación de ruta implique un cambio de modalidad, las autoridades estatales y municipales se coordinarán a efecto de que la concesión sea regulada por la autoridad correspondiente de conformidad con las características de la prestación del servicio. Lo anterior no implicará el otorgamiento de una nueva concesión.</p>
<p><i>Modificación de ruta</i> Artículo 163. Tratándose del servicio público de transporte urbano, suburbano e intermunicipal, la autoridad correspondiente podrá modificar temporal o definitivamente el recorrido de una ruta, cuando resulte necesario por caso fortuito o fuerza mayor, la ejecución de una obra pública, modificación de la circulación vial o la mejora sustancial del servicio.</p> <p>Se requerirá de un estudio técnico cuando la modificación de ruta sea necesaria para la mejora sustancial del servicio o se lleve a cabo por cualquier otra causa de interés público.</p>	<p><i>Modificación de ruta</i> Artículo 163. Tratándose del servicio público de transporte urbano, suburbano e intermunicipal o integrado, la autoridad correspondiente podrá modificar temporal o definitivamente el recorrido de una ruta, cuando resulte necesario por caso fortuito o fuerza mayor, la ejecución de una obra pública, modificación de la circulación vial o la mejora sustancial del servicio.</p> <p>Se requerirá de un estudio técnico cuando la modificación de ruta sea necesaria para la mejora sustancial del servicio o se lleve a cabo por cualquier otra causa de interés público.</p>
<p><i>Zonas conurbadas y metropolitanas</i> Artículo 165. En caso de que dos o más poblaciones integren una sola mancha urbana o formen parte de una conurbación, el servicio entre ellas se considerará como intermunicipal de conformidad con el artículo 145 de esta Ley.</p> <p>Cuando se requiera para la mejor operación del servicio en las zonas conurbadas, la unidad</p>	<p><i>Zonas conurbadas y metropolitanas</i> Artículo 165. En caso de que dos o más poblaciones integren una sola mancha urbana o formen parte de una conurbación, el servicio entre ellas se considerará como intermunicipal o integrado de conformidad con el artículo 145 de esta Ley.</p> <p>Cuando se requiera para la mejor operación del servicio en las zonas conurbadas, la unidad</p>



<p>administrativa de transporte podrá emitir la autorización, acuerdo, acciones administrativas o disposiciones de carácter general, que permitan su establecimiento como servicio de transporte intermunicipal, en el cual para el establecimiento de nuevas rutas, ampliaciones, modificaciones, lugares de ascenso y descenso, itinerarios, horarios y demás características de operación que impliquen la intervención de los municipios conurbados, los interesados que pretendan establecer dicho servicio deberán solicitar la validación de los ayuntamientos involucrados, así como la aprobación por parte de la unidad administrativa de transporte, previa presentación de los datos técnicos correspondientes.</p> <p>(...)</p>	<p>administrativa de transporte podrá emitir la autorización, acuerdo, acciones administrativas o disposiciones de carácter general, que permitan su establecimiento como servicio de transporte intermunicipal o integrado, en el cual para el establecimiento de nuevas rutas, ampliaciones, modificaciones, lugares de ascenso y descenso, itinerarios, horarios y demás características de operación que impliquen la intervención de los municipios conurbados, los interesados que pretendan establecer dicho servicio deberán solicitar la validación de los ayuntamientos involucrados, así como la aprobación por parte de la unidad administrativa de transporte, previa presentación de los datos técnicos correspondientes.</p> <p>(...)</p>
<p>Viene de...</p> <p style="text-align: center;">Capítulo IV Concesiones</p> <p>(...)</p> <p style="text-align: center;">Procedimiento para el otorgamiento de concesión</p> <p>Artículo 184. El otorgamiento de una concesión de servicio público de transporte en las modalidades de urbano, suburbano, intermunicipal y de alquiler sin ruta fija «Taxi», deberá ajustarse a los requisitos siguientes, sin que bajo ninguna circunstancia pueda alterarse el orden establecido al efecto, ni omitirse alguno de ellos:</p> <p>(...)</p>	<p>Viene de...</p> <p style="text-align: center;">Capítulo IV Concesiones</p> <p>(...)</p> <p style="text-align: center;">Procedimiento para el otorgamiento de concesión</p> <p>Artículo 184. El otorgamiento de una concesión de servicio público de transporte en las modalidades de urbano, suburbano, intermunicipal o integrado y de alquiler sin ruta fija «Taxi», deberá ajustarse a los requisitos siguientes, sin que bajo ninguna circunstancia pueda alterarse el orden establecido al efecto, ni omitirse alguno de ellos:</p> <p>(...)</p>
<p style="text-align: center;">Plazo para registrar el vehículo</p> <p>Artículo 188. Notificada la resolución de otorgamiento o transmisión de la concesión, el concesionario tendrá un plazo de treinta días hábiles para registrar el vehículo que destinará a la prestación del servicio ante la autoridad competente, el cual deberá contar con las características señaladas en esta Ley, el reglamento correspondiente y demás disposiciones aplicables. El incumplimiento de dicha obligación dará lugar a la</p>	<p style="text-align: center;">Plazo para registrar el vehículo</p> <p>Artículo 188. Notificada la resolución de otorgamiento o transmisión de la concesión, el concesionario tendrá un plazo de treinta días hábiles para registrar el vehículo que destinará a la prestación del servicio ante la autoridad competente, el cual deberá contar con las características señaladas en esta Ley, el reglamento correspondiente y demás disposiciones aplicables. El incumplimiento de dicha obligación dará lugar a la</p>



<p>revocación de la concesión.</p> <p>No estará sujeto al plazo señalado en el párrafo anterior, el registro de vehículos destinados a la prestación del servicio público de transporte intermunicipal de autotransporte y ferroviario o cuando se trate de sistemas de transporte en zonas conurbadas o metropolitanas, en el que será el Ejecutivo del Estado a través de la unidad administrativa de transporte quien determine lo conducente.</p>	<p>revocación de la concesión.</p> <p>No estará sujeto al plazo señalado en el párrafo anterior, el registro de vehículos destinados a la prestación del servicio público de transporte intermunicipal o integrado de autotransporte y ferroviario o cuando se trate de sistemas de transporte en zonas conurbadas o metropolitanas, en el que será el Ejecutivo del Estado a través de la unidad administrativa de transporte quien determine lo conducente.</p>
<p>Viene de...</p> <p style="text-align: center;">Capítulo V Permisos</p> <p>(...)</p> <p style="text-align: center;">Permiso eventual de transporte</p> <p>Artículo 207. El permiso eventual de transporte se otorga cuando se presenta una necesidad de carácter temporal en el servicio público de transporte en las modalidades de urbano, suburbano e intermunicipal.</p> <p>La autoridad competente deberá realizar los estudios técnicos necesarios para expedir permisos eventuales, dichos permisos tendrán vigencia durante el tiempo que permanezca la necesidad, siempre que no rebase un término de seis meses, el cual podrá prorrogarse por una sola vez hasta por un periodo igual. En ningún caso, dicho permiso generará derechos adquiridos para los permisionarios. Si dicha necesidad subsistiera luego del periodo en que se otorga el permiso eventual y en su caso la prórroga, se procederá en términos de lo establecido en el artículo 184 de la presente Ley.</p>	<p>Viene de...</p> <p style="text-align: center;">Capítulo V Permisos</p> <p>(...)</p> <p style="text-align: center;">Permiso eventual de transporte</p> <p>Artículo 207. El permiso eventual de transporte se otorga cuando se presenta una necesidad de carácter temporal en el servicio público de transporte en las modalidades de urbano, suburbano e intermunicipal o integrado.</p> <p>La autoridad competente deberá realizar los estudios técnicos necesarios para expedir permisos eventuales, dichos permisos tendrán vigencia durante el tiempo que permanezca la necesidad, siempre que no rebase un término de seis meses, el cual podrá prorrogarse por una sola vez hasta por un periodo igual. En ningún caso, dicho permiso generará derechos adquiridos para los permisionarios. Si dicha necesidad subsistiera luego del periodo en que se otorga el permiso eventual y en su caso la prórroga, se procederá en términos de lo establecido en el artículo 184 de la presente Ley.</p>
<p>Viene de...</p> <p style="text-align: center;">Capítulo VI Servicios Conexos del Transporte</p> <p>(...)</p> <p style="text-align: center;">Terminales</p> <p>Artículo 214. Los concesionarios y permisionarios del servicio público de transporte en la modalidad de urbano, suburbano e intermunicipal deberán utilizar</p>	<p>Viene de...</p> <p style="text-align: center;">Capítulo VI Servicios Conexos del Transporte</p> <p>(...)</p> <p style="text-align: center;">Terminales</p> <p>Artículo 214. Los concesionarios y permisionarios del servicio público de transporte en la modalidad de urbano, suburbano e intermunicipal o integrado</p>



<p>terminales donde estacionarán los vehículos al inicio o término de su recorrido.</p> <p>Las terminales deberán contar con accesibilidad universal para el ascenso y descenso de personas, así como con espacios para el depósito y guarda de bicicletas, los demás requerimientos y características de operación que establezcan los ordenamientos.</p> <p>Las terminales contarán con elementos de acceso universal.</p>	<p>deberán utilizar terminales donde estacionarán los vehículos al inicio o término de su recorrido.</p> <p>Las terminales deberán contar con accesibilidad universal para el ascenso y descenso de personas, así como con espacios para el depósito y guarda de bicicletas, los demás requerimientos y características de operación que establezcan los ordenamientos.</p> <p>Las terminales contarán con elementos de acceso universal.</p>
<p>Viene de...</p> <p style="text-align: center;">Capítulo VII Tarifas</p> <p style="text-align: center;">Facultad de fijar la tarifa</p> <p>Artículo 228. La unidad administrativa de transporte y los ayuntamientos en el ámbito de su competencia, establecerán los tipos y parámetros para la fijación de tarifas de los servicios públicos de transporte en la modalidad de urbano, suburbano, intermunicipal y de alquiler sin ruta fija "Taxi", para lo cual podrán auxiliarse de una comisión mixta que al efecto se constituya.</p> <p>(...)</p>	<p>Viene de...</p> <p style="text-align: center;">Capítulo VII Tarifas</p> <p style="text-align: center;">Facultad de fijar la tarifa</p> <p>Artículo 228. La unidad administrativa de transporte y los ayuntamientos en el ámbito de su competencia, establecerán los tipos y parámetros para la fijación de tarifas de los servicios públicos de transporte en la modalidad de urbano, suburbano, intermunicipal o integrado y de alquiler sin ruta fija "Taxi", para lo cual podrán auxiliarse de una comisión mixta que al efecto se constituya.</p> <p>(...)</p>
<p style="text-align: center;">Tarifa preferencial</p> <p>Artículo 232. En el servicio público de transporte en las modalidades de urbano, suburbano e intermunicipal, se establecerán tarifas preferenciales, con descuento a estudiantes, personas con discapacidad o movilidad reducida, personas adultas mayores y menores de seis años. Los menores de tres años y los integrantes de los cuerpos de seguridad pública e inspectores de movilidad en el ejercicio de sus funciones, quedarán exentos de pago. Los porcentajes de descuento y los requisitos para acreditar la condición de usuario se establecerán en el reglamento respectivo.</p>	<p style="text-align: center;">Tarifa preferencial</p> <p>Artículo 232. En el servicio público de transporte en las modalidades de urbano, suburbano e intermunicipal o integrado, se establecerán tarifas preferenciales, con descuento a estudiantes, personas con discapacidad o movilidad reducida, personas adultas mayores y menores de seis años. Los menores de tres años y los integrantes de los cuerpos de seguridad pública e inspectores de movilidad en el ejercicio de sus funciones, quedarán exentos de pago. Los porcentajes de descuento y los requisitos para acreditar la condición de usuario se establecerán en el reglamento respectivo.</p>



Para integrar un capítulo específico sobre disposiciones aplicables al Servicio Público de Transporte:

Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios

Texto vigente	Reformas y adiciones propuestas
<p>Viene de...</p> <p>Título Séptimo Servicios Público y Especial de Transporte y Servicio de Transporte Privado mediante plataforma tecnológica</p> <p>Sin correlativo</p> <p>Sin correlativo</p>	<p>Viene de...</p> <p>Título Séptimo Servicios Público y Especial de Transporte y Servicio de Transporte Privado mediante plataforma tecnológica</p> <p>Capítulo I-A Disposiciones sobre el Servicio Público de Transporte</p> <p><i>Estándares de servicio</i> Artículo 138 Bis. Aquellos que presten servicios de transporte de pasajeros y carga deberán dar seguimiento y cumplirán los niveles requeridos para la prestación eficiente y de calidad del servicio.</p> <p>Las personas prestadoras de servicio estarán obligadas a incorporar un sistema para evaluar el cumplimiento de las metas que establezcan las autoridades competentes respecto a los siguientes estándares:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. Con relación al transporte de personas: <ol style="list-style-type: none"> a) Que la planeación considere los siguientes aspectos: <ol style="list-style-type: none"> i. Equidad de género en titulares de concesiones y permisos; ii. Cobertura del servicio; iii. Accesibilidad e integración física; iv. Integración operacional y de medio de pago; v. Tarifas integradas y asequibles para las personas usuarias; vi. Infraestructura para pernoctar y mantener vehículos. b) Que la operación considere los siguientes aspectos: <ol style="list-style-type: none"> i. Plan operacional;



	<ul style="list-style-type: none">ii. Regularidad y continuidad del servicio;iii. Horarios de operación;iv. Frecuencias de paso;v. Velocidad de recorrido;vi. Monitoreo de infracciones y sanciones. <p>c) Que los vehículos cumplan con los siguientes aspectos, conforme al Manual de especificaciones técnicas de los vehículos de transporte público:</p> <ul style="list-style-type: none">i. Diseño universal en interiores y accesos;ii. Buen estado físico-mecánico;iii. Control de emisiones;iv. Seguridad vehicular;v. Control de higiene interior;vi. Antigüedad de las unidades. <p>d) Que se considere para las personas conductoras:</p> <ul style="list-style-type: none">i. Contar con capacitación en conducción y atención para mejorar 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;iv. Que rija la paridad de género en la contratación de conducción. <p>e) Que se considere en la prestación de servicios auxiliares:</p> <ul style="list-style-type: none">i. El diseño universal en paradas y terminales;ii. El cumplimiento de las normas y la eficiencia de los servicios. <p>II. Con relación al transporte de carga:</p> <p>a) Que se considere la baja en emisiones de carbono mediante:</p>
--	---



	<ul style="list-style-type: none"> i. Reducción de longitud y número de viajes; ii. Eficiencia de vehículos y combustibles. <p>b) Que se considere la eficiencia logística mediante:</p> <ul style="list-style-type: none"> i. Uso de infraestructura logística; ii. Infraestructura y operación vial; iii. Uso de tecnologías de la información. <p>III. Con relación a la seguridad:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Cumplir con los planes, programas y acciones necesarias sobre prevención del delito. b) Cumplir con planes, programas y acciones para la seguridad vial en los términos de esta Ley.
Sin correlativo	<p><i>Principios y criterios para la creación de servicios de transporte</i></p> <p>Artículo 138 Ter. Las autoridades competentes implementarán los servicios o en su caso otorgarán las concesiones, permisos y registros atendiendo a las condiciones particulares que concurren específicamente en cada caso, evitando siempre las prácticas monopólicas y teniendo la facultad de darlas por terminadas en la forma y términos que establezcan esta Ley.</p> <p>Asimismo, deberán otorgarse bajo el criterio de que la prestación de los servicios de transporte es de utilidad pública e interés general, por lo que los concursos y asignaciones estarán en todo momento supeditadas a la garantía efectiva de los derechos de las personas usuarias previstos en la Ley; las disposiciones en materia de seguridad vehicular, así como el cumplimiento de los principios de accesibilidad, calidad, diseño universal, eficiencia, equidad, innovación tecnológica, multimodalidad, participación, resiliencia, seguridad, sustentabilidad y transparencia establecidos en la Ley.</p>
Sin correlativo	<i>Unidad de información y quejas</i>

	<p>Artículo 138 Quáter. Las autoridades competentes establecerán su propia unidad de información y quejas para que las personas usuarias denuncien cualquier irregularidad en la prestación del servicio de transporte público. Para ello, se observarán los principios de accesibilidad, prontitud, imparcialidad, integridad y gratuidad, otorgando de forma expedita atención a la persona quejosa y se le deberá informar sobre las resoluciones adoptadas.</p>
Sin correlativo	<p><i>Instrumentos de fomento al transporte público</i> Artículo 138 Quinquies. Las autoridades competentes establecerán mecanismos e instrumentos de fomento a la cobertura de servicios, operación con altos niveles de servicio, cambio de esquema de negocio, renovación de flota y cambio a vehículos eléctricos, subsidio a tarifas e inversión en infraestructura y equipo, a fin de aumentar la cobertura, calidad, sustentabilidad, seguridad y asequibilidad de los servicios de transporte público.</p>
Sin correlativo	<p><i>Planeación del transporte público</i> Artículo 138 Sexies. Las autoridades competentes prestarán los servicios o expedirán el número de concesiones, permisos y registros que se requieran para la prestación de los servicios en forma continua y eficiente basando sus decisiones cuando así se requiera, en estudios técnicos y vigilando en todo momento que no se incurra en prácticas monopólicas o actividades que tiendan a propiciarlas.</p>
Sin correlativo	<p><i>Estudios técnicos</i> Artículo 138 Septies. La creación, ampliación, modificación, incorporación y desincorporación de los servicios de transporte público serán establecidas a través de estudios técnicos previo análisis de la demanda y necesidades de operación del servicio, de la infraestructura vial, los usos del suelo, del parque vehicular existente en cada región y por los demás elementos establecidos en esta Ley.</p> <p>Los estudios técnicos serán realizados por las autoridades competentes por sí o a través de terceros que podrán ser instituciones académicas y organismos o empresas especializadas.</p>

Sin correlativo

Contenido de los Estudios técnicos

Artículo 138 Octies. Los estudios técnicos tendrán, de acuerdo con la naturaleza del servicio, los siguientes contenidos:

- I. Diagnóstico de los servicios de transporte en las modalidades existentes en la zona objeto del estudio, el cual debe contener:
 - a) Itinerarios, paradas y terminales de los servicios públicos de transporte.
 - b) Bases y sitios, así como su cobertura.
 - c) Número y tipo de vehículo para cada modalidad y en su caso frecuencia de paso.

- II. Estimaciones debidamente sustentadas que avalen la demanda actual y el potencial de servicio, entre ellas:
 - a) Estimaciones de demanda basadas en estudios de frecuencia de paso y ocupación.
 - b) Estimaciones de demanda basadas en estudios de ascenso y descenso de pasajeros.
 - c) Encuestas origen-destino y de preferencias.

- III. Modalidad y características del servicio de transporte que deba prestarse, precisando el número de vehículos que se requieran, especificando sus particularidades técnicas, que deberán contener al menos:
 - a) Itinerarios o áreas de operación propuestos.
 - b) Descripción técnica de cada tipo de vehículo propuesto.
 - c) Número de vehículos, frecuencia de paso y ocupación estimada de cada tipo de vehículo.
 - d) Estimación del crecimiento de la demanda futura en un periodo de 10 años.
 - e) Especificaciones de diseño y cromática de los vehículos.

- IV. Evaluación económica que considere los beneficios, así como los costos de

	<p>operación del transporte en un periodo de diez años, que deberá incluir los siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Costos de inversión incluyendo esquemas de financiamiento. b) Costos de operación anual. c) Ingresos financieros por recaudo, subsidios, publicidad y otros. d) Beneficios sociales y ambientales estimados incluyendo emisiones, ruido, siniestros de tránsito y movilidad de población socialmente vulnerable. e) Tasa interna de retorno financiero y, en su caso, tasa Interna de retorno social de la inversión. <p>V. Conclusiones y propuestas.</p>
Sin correlativo	<p><i>Criterios de diseño de rutas</i> Artículo 138 Nonies. En la planeación que realicen las autoridades competentes, se debe asegurar que los prestadores de servicio de transporte público provean los vehículos, conductores y en su caso instalaciones y establecimientos para cubrir el servicio con eficiencia y calidad. El diseño de rutas de transporte público debe realizarse buscando la satisfacción de las personas usuarias con la implementación de sistemas integrales de movilidad, en concordancia con programas, planes y proyectos de desarrollo urbano sustentable existentes, bajo criterios enfocados a prestar un servicio de óptima calidad, con tarifas accesibles, bajos tiempos de recorrido y tiempos de espera adecuados a cada modalidad.</p>
Sin correlativo	<p><i>Declaración de necesidad y concurso público</i> Artículo 138 Decies. La creación, ampliación, modificación, incorporación o desincorporación de una ruta de transporte público deberá ser determinada por las autoridades competentes a través de una declaratoria de necesidad, para lo cual se llevarán a cabo los estudios técnicos correspondientes y evaluarán su necesidad, en términos de lo establecido en esta Ley.</p> <p>Una vez que de acuerdo con los estudios técnicos se haya determinado la necesidad de crear, ampliar,</p>

	<p>modificar, incorporar o desincorporar un servicio las autoridades competentes evaluarán si se encuentran en condiciones de realizarlo con medios propios o, ante la imposibilidad de hacerlo, realizarán la declaratoria correspondiente, la necesidad de su concesión e iniciará el procedimiento de otorgamiento mediante una convocatoria de concurso público.</p>
Sin correlativo	<p><i>Manual de especificaciones técnicas de los vehículos de transporte público</i></p> <p>Artículo 138 Undecies. Además de lo establecido en la Ley, las autoridades competentes determinarán las características, diseño, cromática y especificaciones que deberán portar los vehículos que prestan los servicios de transporte a través del Manual de Especificaciones Técnicas de Vehículos de Transporte, el cual será de observancia obligatoria.</p> <p>El Manual contendrá al menos los siguientes elementos, en función de la modalidad de la que se trate:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. Peso, disposición y capacidad; II. Especificaciones antropométricas y ergonómicas para pasajeros; III. Especificaciones antropométricas y ergonómicas para quien conduzca; IV. Iluminación exterior e interior; V. Materiales y aislamientos; VI. Componentes y dispositivos; VII. Tren motriz, incluyendo el dispositivo de regulación de la velocidad; VIII. Equipo y/o accesorios para personas con discapacidad; IX. Equipo de seguridad con cámaras de video y sistema de posicionamiento global GPS; X. Equipo para sistema de pago y conteo de personas pasajeras; XI. Especificaciones para espacios publicitarios; y XII. Las demás que establezcan las autoridades competentes.
Sin correlativo	<p><i>Manual de identidad gráfica para el transporte</i></p>

	<p>Artículo 138 Doudecies. Con la finalidad de identificar las rutas, sitios o lugar al que corresponden, todos los vehículos que presten los servicios de transporte público y taxi deben cumplir con las características cromáticas, de diseño gráfico y tipográficas que determinen las autoridades competentes quienes las definirán a través de un Manual de Identidad Gráfica para el Transporte que expidan para todas las modalidades de servicio.</p> <p>Estos manuales tendrán una vigencia de al menos 10 años. La actualización de los manuales podrá modificar sustancialmente los colores y diseños sólo cuando esté plenamente justificado para la operación del transporte.</p>
Sin correlativo	<p style="text-align: right;">Regulación ambiental</p> <p>Artículo 138 Terdecies. Los vehículos que presten los servicios de transporte deben reducir el impacto ambiental de su operación y están obligados a cumplir con todos los requisitos que en materia de contaminación y preservación del medio ambiente establezcan las leyes, este Reglamento y los demás ordenamientos de carácter federal o estatal aplicables en la materia.</p> <p>Quienes presten servicios de transporte deberán garantizar que sus vehículos utilicen combustible, motores y especificaciones que cumplan con lo establecido en los títulos de concesión, permisos y registros, así como con las normas oficiales mexicanas relativas a la combustión y emisiones de gases.</p>
Sin correlativo	<p style="text-align: right;">Transporte de bajas emisiones</p> <p>Artículo 138 Quáterdecies. Cuando los vehículos para prestar servicios de transporte utilicen energía eléctrica para su tracción, la antigüedad máxima podrá ser mayor, considerando lo que establezcan las autoridades competentes basadas en la reducción de emisiones, costo y vida útil de la unidad, en el Manual de Especificaciones Técnicas de Vehículos de Transporte.</p>
Sin correlativo	Revisión documental



	<p>Artículo 138 Quinquiesdecies. Las autoridades competentes deberán revisar la información proporcionada por las personas concesionarias y permisionarias, conforme a la programación que establezca esta Ley y deberán informar, por los medios que determinen, y en un término que no excederá de quince días hábiles, contados a partir del día siguiente en que ingresen su solicitud, el resultado de la revisión.</p> <p>Para la revisión documental se deberá efectuar el pago de derechos correspondiente y exhibir la siguiente documentación:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. Solicitud de servicio original y copia; II. Copia de la factura o carta factura certificada ante Notario Público; III. Validación del SAT de la factura; IV. Constancia de registro en el REPUVE no mayor a cuarenta y ocho horas; V. Constancia de no adeudo de infracciones; VI. Copia de pago de derecho de revista vehicular del ejercicio fiscal vigente; VII. Póliza de seguro vigente, anexando comprobante de pago o factura; VIII. Identificación oficial de quien acredite la representación legal y acta constitutiva y poder notarial, en el caso de persona moral; IX. Gafete/Tarjetón de identificación de la persona conductora; X. Documento expedido por el Instituto Mexicano del Seguro Social que acredite la debida observancia de las prestaciones de seguridad social de las personas conductoras; XI. Certificado de Verificación Vehicular; y XII. Las demás que establezcan las autoridades competentes.
Sin correlativo	<p><i>Seguridad laboral de las personas operadoras del transporte público</i></p> <p>Artículo 138 Sexiesdecies. Para operar vehículos que presten servicios públicos de transporte, las personas conductoras deberán ser contratadas en términos de la legislación laboral.</p>



	<p>Quienes presten el servicio deberán acreditar que las y los conductores gocen de las prestaciones laborales y de seguridad social según lo establezca la normatividad aplicable, de acuerdo con el trabajo contratado.</p> <p>En ningún caso la jornada laboral de conductores del servicio de transporte público podrá ser superior a las ocho horas.</p>
Sin correlativo	<p style="text-align: right;">Responsabilidad civil</p> <p>Artículo 138 Septiesdecies. Toda persona que preste servicios de transporte está obligada a contratar una póliza de seguro de responsabilidad civil por daños tanto a usuarios y usuarias de los servicios como a peatones, ciclistas y conductores y ocupantes de vehículos, en su patrimonio y sus personas, que puedan resultar afectados por siniestros derivados de la prestación de dichos servicios, así como en los que se vean involucrados los vehículos sujetos a concesión, permiso o registro.</p> <p>Quienes operen servicios de transporte responderán solidariamente respecto de los daños y perjuicios que por acción u omisión causen quienes conduzcan sus vehículos con motivo de la prestación del servicio.</p> <p>La falta de respuesta solidaria por parte de las personas prestadoras de servicio, respecto de los daños y perjuicios que por acción u omisión causen las y los conductores de sus vehículos con motivo de la prestación del servicio es una causal de revocación o cancelación de la concesión, permiso o registro que ampare dicha prestación.</p>
Sin correlativo	<p style="text-align: right;">Cobertura del seguro obligatorio</p> <p>Artículo 138 Octiesdecies. La póliza de seguro al que se refiere el artículo anterior debe inscribirse ante las autoridades competentes cada año y deberá contratarse con una institución legalmente autorizada, con la cobertura que se determine y resulte la más conveniente para la prestación del servicio de que se trate.</p>



	<p>Las pólizas de seguro obligatorias requeridas por esta Ley para los prestadores de servicio deberán cumplir con las siguientes especificaciones:</p> <ol style="list-style-type: none">I. La indemnización por la pérdida de la vida de cada persona afectada será por una cantidad mínima equivalente a 5,000 veces la Unidad de Medida y Actualización vigente por cada una de las personas fallecidas.II. El monto total por cada evento será al menos de 50,000 veces la Unidad de Medida y Actualización vigente.III. La indemnización por concepto de lesiones a que tienen derecho las personas usuarias y terceras afectadas deberá cubrir totalmente los pagos que se originen, por la asistencia médica, la hospitalización y los aparatos de prótesis y ortopedia, será de un monto de al menos el que corresponda a la indemnización por muerte;IV. Se requerirá un deducible no mayor a 50 veces la Unidad de Medida y Actualización vigente;V. Las pólizas de seguro no serán cancelables e incluirán la leyenda "No cancelable" en la póliza; yVI. Las demás que establezcan las autoridades competentes.
--	--

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

Impactos

- I. **Impacto jurídico:** se reforman los artículos 122, 145, 146, 147, 148, 149, 160, 163, 165, 184, 188, 207, 214, 228, 232 y se crea un Capítulo I-A "Disposiciones sobre el Servicio Público de Transporte" adicionando los artículos que van del 138 Bis al 138 Octiesdecies dentro del Título Séptimo "Servicios Público y Especial de Transporte y Servicio de Transporte Privado mediante plataforma tecnológica" de la Ley de Movilidad para el Estado de Guanajuato y sus Municipios, en materia de Servicio de transporte intermunicipal o integrado y otras Disposiciones aplicables al Transporte Público



- II. **Impacto administrativo:** la presente iniciativa no tiene impacto administrativo pues no crea o modifica estructuras administrativas.
- III. **Impacto presupuestario:** la presente iniciativa no genera ningún impacto presupuestario directo.
- IV. **Impacto social:** la presente iniciativa contribuye a la implementación de transportes públicos de calidad que permitan a las personas desplazarse de manera segura, asequible, accesible y sostenibles.

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

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

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

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

Objetivo 11: Ciudades y comunidades sostenibles.

Específicamente en las siguientes metas:

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



- 11.a Apoyar los vínculos económicos, sociales y ambientales positivos entre las zonas urbanas, periurbanas y rurales fortaleciendo la planificación del desarrollo nacional y regional.
- 11.c Proporcionar apoyo a los países menos adelantados, incluso mediante asistencia financiera y técnica, para que puedan construir edificios sostenibles y resilientes utilizando materiales locales.

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

Decreto

Único.- Se reforman los artículos 122, 145, 146, 147, 148, 149, 160, 163, 165, 184, 188, 207, 214, 228, 232 y se crea un Capítulo I-A “Disposiciones sobre el Servicio Público de Transporte” adicionando los artículos que van del 138 Bis al 138 Octiesdecies dentro del Título Séptimo “Servicios Público y Especial de Transporte y Servicio de Transporte Privado mediante plataforma tecnológica” de la Ley de Movilidad para el Estado de Guanajuato y sus Municipios, en materia de Servicio de transporte intermunicipal o integrado y otras Disposiciones aplicables al Transporte Público, para quedar como sigue:

Título Séptimo

Servicios Público y Especial de Transporte y Servicio de Transporte Privado mediante plataforma tecnológica

Capítulo I

Disposiciones comunes a los servicios Público y Especial de Transporte

(...)

Modalidades del servicio público de transporte

Artículo 122. El servicio público de transporte se divide en:

I. De personas, este servicio se clasifica en las siguientes modalidades:

- a) Urbano;
- b) Suburbano;
- c) Intermunicipal o integrado;**
- d) Turístico;
- e) De alquiler sin ruta fija «Taxi»; y
- f) Transporte de personas con discapacidad o movilidad reducida.

II. De carga, este servicio se clasifica en las siguientes modalidades:

- a) En general;



- b) Materiales para construcción; y
- c) De grúas.

(...)

Capítulo I-A **Disposiciones sobre el Servicio Público de Transporte**

Estándares de servicio

Artículo 138 Bis. Aquellos que presten servicios de transporte de pasajeros y carga deberán dar seguimiento y cumplirán los niveles requeridos para la prestación eficiente y de calidad del servicio.

Las personas prestadoras de servicio estarán obligadas a incorporar un sistema para 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. Equidad de género en titulares de concesiones y permisos;
 - ii. Cobertura del servicio;
 - iii. Accesibilidad e integración física;
 - iv. Integración operacional y de medio de pago;
 - v. Tarifas integradas y asequibles para las personas usuarias;
 - vi. 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. Diseño universal en interiores y accesos;
 - ii. Buen estado físico-mecánico;
 - iii. Control de emisiones;
 - iv. Seguridad vehicular;
 - v. Control de higiene interior;



- vi. 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;
 - iv. Que rijan la paridad de género en la contratación de conducción.
- 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 al transporte de carga:
 - a) Que se considere la baja en emisiones de carbono mediante:
 - i. Reducción de longitud y número de viajes;
 - ii. Eficiencia de vehículos y combustibles.
 - b) Que se considere la eficiencia logística mediante:
 - i. Uso de infraestructura logística;
 - ii. Infraestructura y operación vial;
 - iii. Uso de tecnologías de la información.
- III. Con relación a la seguridad:
 - a) Cumplir con los planes, programas y acciones necesarias sobre prevención del delito.
 - b) Cumplir con planes, programas y acciones para la seguridad vial en los términos de esta Ley.

Principios y criterios para la creación de servicios de transporte

Artículo 138 Ter. Las autoridades competentes implementarán los servicios o en su caso otorgarán las concesiones, permisos y registros atendiendo a las condiciones particulares que concurren específicamente en cada caso, evitando siempre las prácticas monopólicas y teniendo la facultad de darlas por terminadas en la forma y términos que establezcan esta Ley.

Asimismo, deberán otorgarse bajo el criterio de que la prestación de los servicios de transporte es de utilidad pública e interés general, por lo que los concursos y asignaciones estarán en todo momento supeditadas a la garantía efectiva de los derechos de las personas usuarias previstos en la Ley; las disposiciones en materia de seguridad vehicular, así como el cumplimiento de los principios de accesibilidad, calidad, diseño universal, eficiencia, equidad,

innovación tecnológica, multimodalidad, participación, resiliencia, seguridad, sustentabilidad y transparencia establecidos en la Ley.

Unidad de información y quejas

Artículo 138 Quáter. Las autoridades competentes establecerán su propia unidad de información y quejas para que las personas usuarias denuncien cualquier irregularidad en la prestación del servicio de transporte público. Para ello, se observarán los principios de accesibilidad, prontitud, imparcialidad, integridad y gratuidad, otorgando de forma expedita atención a la persona quejosa y se le deberá informar sobre las resoluciones adoptadas.

Instrumentos de fomento al transporte público

Artículo 138 Quinquies. Las autoridades competentes establecerán mecanismos e instrumentos de fomento a la cobertura de servicios, operación con altos niveles de servicio, cambio de esquema de negocio, renovación de flota y cambio a vehículos eléctricos, subsidio a tarifas e inversión en infraestructura y equipo, a fin de aumentar la cobertura, calidad, sustentabilidad, seguridad y asequibilidad de los servicios de transporte público.

Planeación del transporte público

Artículo 138 Sexies. Las autoridades competentes prestarán los servicios o expedirán el número de concesiones, permisos y registros que se requieran para la prestación de los servicios en forma continua y eficiente basando sus decisiones cuando así se requiera, en estudios técnicos y vigilando en todo momento que no se incurra en prácticas monopólicas o actividades que tiendan a propiciarlas.

Estudios técnicos

Artículo 138 Septies. La creación, ampliación, modificación, incorporación y desincorporación de los servicios de transporte público serán establecidas a través de estudios técnicos previo análisis de la demanda y necesidades de operación del servicio, de la infraestructura vial, los usos del suelo, del parque vehicular existente en cada región y por los demás elementos establecidos en esta Ley.

Los estudios técnicos serán realizados por las autoridades competentes por sí o a través de terceros que podrán ser instituciones académicas y organismos o empresas especializadas.

Contenido de los Estudios técnicos

Artículo 138 Octies. Los estudios técnicos tendrán, de acuerdo con la naturaleza del servicio, los siguientes contenidos:

- I. Diagnóstico de los servicios de transporte en las modalidades existentes en la zona objeto del estudio, el cual debe contener:



- a) Itinerarios, paradas y terminales de los servicios públicos de transporte.
 - b) Bases y sitios, así como su cobertura.
 - c) Número y tipo de vehículo para cada modalidad y en su caso frecuencia de paso.
- II. Estimaciones debidamente sustentadas que avalen la demanda actual y el potencial de servicio, entre ellas:
- a) Estimaciones de demanda basadas en estudios de frecuencia de paso y ocupación.
 - b) Estimaciones de demanda basadas en estudios de ascenso y descenso de pasajeros.
 - c) Encuestas origen-destino y de preferencias.
- III. Modalidad y características del servicio de transporte que deba prestarse, precisando el número de vehículos que se requieran, especificando sus particularidades técnicas, que deberán contener al menos:
- a) Itinerarios o áreas de operación propuestos.
 - b) Descripción técnica de cada tipo de vehículo propuesto.
 - c) Número de vehículos, frecuencia de paso y ocupación estimada de cada tipo de vehículo.
 - d) Estimación del crecimiento de la demanda futura en un periodo de 10 años.
 - e) Especificaciones de diseño y cromática de los vehículos.
- IV. Evaluación económica que considere los beneficios, así como los costos de operación del transporte en un periodo de diez años, que deberá incluir los siguientes:
- a) Costos de inversión incluyendo esquemas de financiamiento.
 - b) Costos de operación anual.
 - c) Ingresos financieros por recaudo, subsidios, publicidad y otros.
 - d) Beneficios sociales y ambientales estimados incluyendo emisiones, ruido, siniestros de tránsito y movilidad de población socialmente vulnerable.
 - e) Tasa interna de retorno financiero y, en su caso, tasa Interna de retorno social de la inversión.
- V. Conclusiones y propuestas.

Criterios de diseño de rutas

Artículo 138 Nonies. En la planeación que realicen las autoridades competentes, se debe asegurar que los prestadores de servicio de transporte público provean los vehículos, conductores y en su caso instalaciones y establecimientos para cubrir el servicio con eficiencia y calidad. El diseño de rutas de transporte público debe realizarse buscando la satisfacción de las personas usuarias con la implementación de sistemas integrales de movilidad, en concordancia con programas, planes y proyectos de desarrollo urbano sustentable existentes,



bajo criterios enfocados a prestar un servicio de óptima calidad, con tarifas accesibles, bajos tiempos de recorrido y tiempos de espera adecuados a cada modalidad.

Declaración de necesidad y concurso público

Artículo 138 Decies. La creación, ampliación, modificación, incorporación o desincorporación de una ruta de transporte público deberá ser determinada por las autoridades competentes a través de una declaratoria de necesidad, para lo cual se llevarán a cabo los estudios técnicos correspondientes y evaluarán su necesidad, en términos de lo establecido en esta Ley.

Una vez que de acuerdo con los estudios técnicos se haya determinado la necesidad de crear, ampliar, modificar, incorporar o desincorporar un servicio las autoridades competentes evaluarán si se encuentran en condiciones de realizarlo con medios propios o, ante la imposibilidad de hacerlo, realizarán la declaratoria correspondiente, la necesidad de su concesión e iniciará el procedimiento de otorgamiento mediante una convocatoria de concurso público.

Manual de especificaciones técnicas de los vehículos de transporte público

Artículo 138 Undecies. Además de lo establecido en la Ley, las autoridades competentes determinarán las características, diseño, cromática y especificaciones que deberán portar los vehículos que prestan los servicios de transporte a través del Manual de Especificaciones Técnicas de Vehículos de Transporte, el cual será de observancia obligatoria.

El Manual contendrá al menos los siguientes elementos, en función de la modalidad de la que se trate:

- I. Peso, disposición y capacidad;
- II. Especificaciones antropométricas y ergonómicas para pasajeros;
- III. Especificaciones antropométricas y ergonómicas para quien conduzca;
- IV. Iluminación exterior e interior;
- V. Materiales y aislamientos;
- VI. Componentes y dispositivos;
- VII. Tren motriz, incluyendo el dispositivo de regulación de la velocidad;
- VIII. Equipo y/o accesorios para personas con discapacidad;
- IX. Equipo de seguridad con cámaras de video y sistema de posicionamiento global GPS;
- X. Equipo para sistema de pago y conteo de personas pasajeras;
- XI. Especificaciones para espacios publicitarios; y
- XII. Las demás que establezcan las autoridades competentes.

Manual de identidad gráfica para el transporte



Artículo 138 Doudecies. Con la finalidad de identificar las rutas, sitios o lugar al que corresponden, todos los vehículos que presten los servicios de transporte público y taxi deben cumplir con las características cromáticas, de diseño gráfico y tipográficas que determinen las autoridades competentes quienes las definirán a través de un Manual de Identidad Gráfica para el Transporte que expidan para todas las modalidades de servicio.

Estos manuales tendrán una vigencia de al menos 10 años. La actualización de los manuales podrá modificar sustancialmente los colores y diseños sólo cuando esté plenamente justificado para la operación del transporte.

Regulación ambiental

Artículo 138 Terdecies. Los vehículos que presten los servicios de transporte deben reducir el impacto ambiental de su operación y están obligados a cumplir con todos los requisitos que en materia de contaminación y preservación del medio ambiente establezcan las leyes, este Reglamento y los demás ordenamientos de carácter federal o estatal aplicables en la materia.

Quienes presten servicios de transporte deberán garantizar que sus vehículos utilicen combustible, motores y especificaciones que cumplan con lo establecido en los títulos de concesión, permisos y registros, así como con las normas oficiales mexicanas relativas a la combustión y emisiones de gases.

Transporte de bajas emisiones

Artículo 138 Quáterdecies. Cuando los vehículos para prestar servicios de transporte utilicen energía eléctrica para su tracción, la antigüedad máxima podrá ser mayor, considerando lo que establezcan las autoridades competentes basadas en la reducción de emisiones, costo y vida útil de la unidad, en el Manual de Especificaciones Técnicas de Vehículos de Transporte.

Revisión documental

Artículo 138 Quinquesdecies. Las autoridades competentes deberán revisar la información proporcionada por las personas concesionarias y permisionarias, conforme a la programación que establezca esta Ley y deberán informar, por los medios que determinen, y en un término que no excederá de quince días hábiles, contados a partir del día siguiente en que ingresen su solicitud, el resultado de la revisión.

Para la revisión documental se deberá efectuar el pago de derechos correspondiente y exhibir la siguiente documentación:

- I. Solicitud de servicio original y copia;
- II. Copia de la factura o carta factura certificada ante Notario Público;
- III. Validación del SAT de la factura;



- IV. Constancia de registro en el REPUVE no mayor a cuarenta y ocho horas;
- V. Constancia de no adeudo de infracciones;
- VI. Copia de pago de derecho de revista vehicular del ejercicio fiscal vigente;
- VII. Póliza de seguro vigente, anexando comprobante de pago o factura;
- VIII. Identificación oficial de quien acredite la representación legal y acta constitutiva y poder notarial, en el caso de persona moral;
- IX. Gafete/Tarjetón de identificación de la persona conductora;
- X. Documento expedido por el Instituto Mexicano del Seguro Social que acredite la debida observancia de las prestaciones de seguridad social de las personas conductoras;
- XI. Certificado de Verificación Vehicular; y
- XII. Las demás que establezcan las autoridades competentes.

Seguridad laboral de las personas operadoras del transporte público

Artículo 138 Sexiesdecies. Para operar vehículos que presten servicios públicos de transporte, las personas conductoras deberán ser contratadas en términos de la legislación laboral.

Quienes presten el servicio deberán acreditar que las y los conductores gocen de las prestaciones laborales y de seguridad social según lo establezca la normatividad aplicable, de acuerdo con el trabajo contratado.

En ningún caso la jornada laboral de conductores del servicio de transporte público podrá ser superior a las ocho horas.

Responsabilidad civil

Artículo 138 Septiesdecies. Toda persona que preste servicios de transporte está obligada a contratar una póliza de seguro de responsabilidad civil por daños tanto a usuarios y usuarias de los servicios como a peatones, ciclistas y conductores y ocupantes de vehículos, en su patrimonio y sus personas, que puedan resultar afectados por siniestros derivados de la prestación de dichos servicios, así como en los que se vean involucrados los vehículos sujetos a concesión, permiso o registro.

Quienes operen servicios de transporte responderán solidariamente respecto de los daños y perjuicios que por acción u omisión causen quienes conduzcan sus vehículos con motivo de la prestación del servicio.

La falta de respuesta solidaria por parte de las personas prestadoras de servicio, respecto de los daños y perjuicios que por acción u omisión causen las y los conductores de sus vehículos con motivo de la prestación del servicio es una causal de revocación o cancelación de la concesión, permiso o registro que ampare dicha prestación.



Cobertura del seguro obligatorio

Artículo 138 Octiesdecies. La póliza de seguro al que se refiere el artículo anterior debe inscribirse ante las autoridades competentes cada año y deberá contratarse con una institución legalmente autorizada, con la cobertura que se determine y resulte la más conveniente para la prestación del servicio de que se trate.

Las pólizas de seguro obligatorias requeridas por esta Ley para los prestadores de servicio deberán cumplir con las siguientes especificaciones:

- I. La indemnización por la pérdida de la vida de cada persona afectada será por una cantidad mínima equivalente a 5,000 veces la Unidad de Medida y Actualización vigente por cada una de las personas fallecidas;
- II. El monto total por cada evento será al menos de 50,000 veces la Unidad de Medida y Actualización vigente;
- III. La indemnización por concepto de lesiones a que tienen derecho las personas usuarias y terceras afectadas deberá cubrir totalmente los pagos que se originen, por la asistencia médica, la hospitalización y los aparatos de prótesis y ortopedia, será de un monto de al menos el que corresponda a la indemnización por muerte;
- IV. Se requerirá un deducible no mayor a 50 veces la Unidad de Medida y Actualización vigente;
- V. Las pólizas de seguro no serán cancelables e incluirán la leyenda "No cancelable" en la póliza; y
- VI. Las demás que establezcan las autoridades competentes.

(...)

Capítulo II Servicio Público de Transporte

(...)

Servicio público de transporte intermunicipal o integrado

Artículo 145. El servicio público de transporte intermunicipal o integrado es el que tiene por objeto trasladar personas y sus cosas, entre puntos ubicados en las vías públicas terrestres o férreas de dos o más municipios del Estado.

Para su optimización, eficiencia, sustentabilidad y modernización, este servicio se podrá prestar a través de sistemas de rutas integradas o de cualquier otro que determine la autoridad estatal, conforme a las dimensiones de las zonas a cubrir, volumen de usuarios, necesidades específicas de traslado, tiempos de recorrido, vialidades y características de la infraestructura existente o la que se requiera para la integración de los usuarios del mismo con otros modos

de transporte **que permitan la articulación física, operacional, informativa, de imagen, tarifaria y de pago de los servicios de transporte de pasajeros, en el marco de los programas de planeación de movilidad que establecen las leyes y demás disposiciones aplicables.**

Estos servicios de transporte público operarán de manera que la identidad, planeación y operación se integren a través de la gestión de la infraestructura vial, las estaciones, terminales, sitios, bases, paradas, vehículos, sistemas de control e información, la recaudación del pago e itinerarios y horarios establecidos por las autoridades competentes.

Las estrategias de integración de los servicios de transporte deberán enfocarse en mejorar sus niveles de cobertura, calidad y asequibilidad, para lo cual se allegarán de instrumentos de planeación, gestión, administración, vigilancia, fiscales y presupuestales adecuados para el cumplimiento de los estándares de servicio que establezca esta Ley.

Clasificación del transporte intermunicipal o integrado

Artículo 146. El servicio público de transporte intermunicipal **o integrado** se clasifica en:

- I. Autotransporte; y
- II. Ferroviario.

Servicio intermunicipal o integrado de autotransporte

Artículo 147. El servicio público de transporte intermunicipal **o integrado** de autotransporte es el que se presta con las características que establezca el reglamento de la Ley, mediante el uso de midibuses, autobuses o cualquier tipo de vehículos con capacidad de transportación superior a estos, que la autoridad estatal considere adecuada para la prestación del servicio, sin modificar las características de fabricación.

Servicio intermunicipal o integrado ferroviario

Artículo 148. El servicio público de transporte intermunicipal **o integrado** ferroviario es el que se presta por las vías férreas de competencia estatal y con las características para su prestación con seguridad, eficiencia, rapidez y funcionalidad de acuerdo con lo dispuesto en la presente Ley y su reglamento.

Características de operación del servicio intermunicipal o integrado

Artículo 149. La unidad administrativa de transporte establecerá las características de operación del servicio público de transporte intermunicipal **o integrado** que conformen el itinerario de servicio, como ruta, derrotero, horarios, frecuencias, tarifas, terminales y lugares

de ascenso y descenso, entre otras, de conformidad con lo que al respecto establezca el reglamento de la Ley.

(...)

Cambio de modalidad del servicio

Artículo 160. En el caso de las modalidades urbano, suburbano e intermunicipal **o integrado**, cuando por la necesidad de los mismos y por consecuencia de ampliación o modificación de ruta implique un cambio de modalidad, las autoridades estatales y municipales se coordinarán a efecto de que la concesión sea regulada por la autoridad correspondiente de conformidad con las características de la prestación del servicio. Lo anterior no implicará el otorgamiento de una nueva concesión.

(...)

Modificación de ruta

Artículo 163. Tratándose del servicio público de transporte urbano, suburbano e intermunicipal **o integrado**, la autoridad correspondiente podrá modificar temporal o definitivamente el recorrido de una ruta, cuando resulte necesario por caso fortuito o fuerza mayor, la ejecución de una obra pública, modificación de la circulación vial o la mejora sustancial del servicio.

Se requerirá de un estudio técnico cuando la modificación de ruta sea necesaria para la mejora sustancial del servicio o se lleve a cabo por cualquier otra causa de interés público.

(...)

Zonas conurbadas y metropolitanas

Artículo 165. En caso de que dos o más poblaciones integren una sola mancha urbana o formen parte de una conurbación, el servicio entre ellas se considerará como intermunicipal **o integrado** de conformidad con el artículo 145 de esta Ley.

Cuando se requiera para la mejor operación del servicio en las zonas conurbadas, la unidad administrativa de transporte podrá emitir la autorización, acuerdo, acciones administrativas o disposiciones de carácter general, que permitan su establecimiento como servicio de transporte intermunicipal **o integrado**, en el cual para el establecimiento de nuevas rutas, ampliaciones, modificaciones, lugares de ascenso y descenso, itinerarios, horarios y demás características de operación que impliquen la intervención de los municipios conurbados, los interesados que pretendan establecer dicho servicio deberán solicitar la validación de los ayuntamientos involucrados, así como la aprobación por parte de la unidad administrativa de transporte, previa presentación de los datos técnicos correspondientes.

(...)

Capítulo IV Concesiones

(...)

Procedimiento para el otorgamiento de concesión

Artículo 184. El otorgamiento de una concesión de servicio público de transporte en las modalidades de urbano, suburbano, intermunicipal **o integrado** y de alquiler sin ruta fija «Taxi», deberá ajustarse a los requisitos siguientes, sin que bajo ninguna circunstancia pueda alterarse el orden establecido al efecto, ni omitirse alguno de ellos:

(...)

Plazo para registrar el vehículo

Artículo 188. Notificada la resolución de otorgamiento o transmisión de la concesión, el concesionario tendrá un plazo de treinta días hábiles para registrar el vehículo que destinará a la prestación del servicio ante la autoridad competente, el cual deberá contar con las características señaladas en esta Ley, el reglamento correspondiente y demás disposiciones aplicables. El incumplimiento de dicha obligación dará lugar a la revocación de la concesión.

No estará sujeto al plazo señalado en el párrafo anterior, el registro de vehículos destinados a la prestación del servicio público de transporte intermunicipal **o integrado** de autotransporte y ferroviario o cuando se trate de sistemas de transporte en zonas conurbadas o metropolitanas, en el que será el Ejecutivo del Estado a través de la unidad administrativa de transporte quien determine lo conducente.

(...)

Capítulo V Permisos

(...)

Permiso eventual de transporte

Artículo 207. El permiso eventual de transporte se otorga cuando se presenta una necesidad de carácter temporal en el servicio público de transporte en las modalidades de urbano, suburbano e intermunicipal **o integrado**.

La autoridad competente deberá realizar los estudios técnicos necesarios para expedir permisos eventuales, dichos permisos tendrán vigencia durante el tiempo que permanezca la necesidad, siempre que no rebase un término de seis meses, el cual podrá prorrogarse por una sola vez hasta por un periodo igual. En ningún caso, dicho permiso generará derechos adquiridos para los permisionarios. Si dicha necesidad subsistiera luego del periodo en que se



otorga el permiso eventual y en su caso la prórroga, se procederá en términos de lo establecido en el artículo 184 de la presente Ley.

(...)

Capítulo VI Servicios Conexos del Transporte

(...)

Terminales

Artículo 214. Los concesionarios y permisionarios del servicio público de transporte en la modalidad de urbano, suburbano e intermunicipal **o integrado** deberán utilizar terminales donde estacionarán los vehículos al inicio o término de su recorrido.

Las terminales deberán contar con accesibilidad universal para el ascenso y descenso de personas, así como con espacios para el depósito y guarda de bicicletas, los demás requerimientos y características de operación que establezcan los ordenamientos.

Las terminales contarán con elementos de acceso universal.

(...)

Capítulo VII Tarifas

Facultad de fijar la tarifa

Artículo 228. La unidad administrativa de transporte y los ayuntamientos en el ámbito de su competencia, establecerán los tipos y parámetros para la fijación de tarifas de los servicios públicos de transporte en la modalidad de urbano, suburbano, intermunicipal **o integrado** y de alquiler sin ruta fija "Taxi", para lo cual podrán auxiliarse de una comisión mixta que al efecto se constituya.

(...)

Tarifa preferencial

Artículo 232. En el servicio público de transporte en las modalidades de urbano, suburbano e intermunicipal **o integrado**, se establecerán tarifas preferenciales, con descuento a estudiantes, personas con discapacidad o movilidad reducida, personas adultas mayores y menores de seis años. Los menores de tres años y los integrantes de los cuerpos de seguridad pública e inspectores de movilidad en el ejercicio de sus funciones, quedarán exentos de pago.



**CONGRESO
GUANAJUATO**
LXV LEGISLATURA



**Dessire
Ángel Rocha**

DIPUTADA LOCAL
REPRESENTACIÓN PARLAMENTARIA DE MC

Los porcentajes de descuento y los requisitos para acreditar la condición de usuario se establecerán en el reglamento respectivo.

(...)

Transitorios

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

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

Congreso del Estado de Guanajuato, 13 de julio de 2023.

Dessire Ángel R.
Dessire Ángel Rocha
Diputada