

LA SEXAGÉSIMA CUARTA LEGISLATURA AL HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE GUERRERO, EN NOMBRE DEL PUEBLO QUE REPRESENTA, Y:

CONSIDERANDO

Que en sesión de fecha 13 de enero del 2026, los Diputados integrantes de la Comisión de Transporte, presentaron a la Plenaria el Dictamen con proyecto de Decreto por el que se adiciona la fracción XIV, se recorre la actual fracción XIV a la fracción XV del artículo 53 de la Ley Número 849 de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Guerrero, en los siguientes términos:

“METODOLOGÍA DE TRABAJO:

La Comisión de Transporte, encargada del análisis y dictamen de la iniciativa con Proyecto de Decreto de antecedentes, se desarrolló el procedimiento correspondiente en los términos siguientes:

I. En el apartado de "ANTECEDENTES", se da constancia del proceso legislativo, en su trámite de inicio, recepción del turno y de los trabajos de la Comisión para la dictaminación.

II. Por cuanto al apartado correspondiente al "OBJETO Y DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA", se exponen los motivos y alcances de la propuesta de reforma.

III. En el apartado de "CONSIDERACIONES", la Comisión Dictaminadora expresa los razonamientos y argumentos de valoración de la propuesta y de los motivos que sustenta la decisión de respaldar o desechar la iniciativa en estudio.

ANTECEDENTES:

1. En Sesión de fecha primero de septiembre del dos mil veinticinco, el Pleno de la Sexagésima Cuarta Legislatura al Honorable Congreso del Estado de Guerrero, tomó conocimiento de la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adiciona la fracción XIV, recorriendo la actual fracción XIV a la XV del artículo 53 de la Ley Número 849 de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Guerrero, presentada por el Diputado Joaquín Badillo Escamilla.

2. Con fecha dos de septiembre del año en curso, el Secretario de Servicios Parlamentarios del Poder Legislativo por instrucciones de la Mesa Directiva, remitió

a la Comisión de Transporte la iniciativa de antecedentes, mediante el turno número LXIV/2DO/SSP/DPL/0011/2025, para los efectos procedentes.

3. Que el día nueve de septiembre del presente año, el Presidente de la Comisión de Transporte, remitió en copia simple el turno LXIV/2DO/SSP/DPL/0011/2025, correspondiente a la Iniciativa con Proyecto de Decreto, a los Diputados integrantes de la Comisión, mediante los oficios HCE/LXIV/VBF/CT/079/2025, HCE/LXIV/VBF/CT/080/2025, HCE/LXIV/VBF/CT/081/2025, HCE/LXIV/VBF/CT/082/2025, respectivamente, para su conocimiento y consideraciones respectivas.

4. Con fecha veintisiete de octubre del año en curso los Diputados integrantes de la Comisión de Transporte, se reunieron en la Sala de Juntas que ocupa del Grupo Parlamentario de Morena, ubicada en el segundo piso de este Congreso del Estado, para analizar, discutir, aprobar y proponer el presente Proyecto Decreto, en los términos siguientes:

II. OBJETO Y DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA:

EL Diputado Joaquín Badillo Escamilla, expone en su propuesta de iniciativa lo siguiente:

El uso de las motocicletas en todo el país y nuestro Estado ha crecido de manera exponencial en los últimos años por ser vehículos de bajo consumo de combustible, mayor maniobrabilidad en el tráfico y con un costo menor, en la mayoría de los casos a la compra de un automóvil.

Según la encuesta de Vehículos de Motor Registrados en Circulación realizada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) en el año 2000 había únicamente 293 mil 924 motos registradas en las 32 entidades del país. Para 2021 la cifra subió a 5.9 millones, lo que representa un incremento del 359.3%.

Las diez entidades del país que registraron el mayor número de motocicletas durante este año fueron el Estado de México, Ciudad de México, Jalisco, Nuevo León, Baja California, Michoacán, Chihuahua, Veracruz, Guanajuato y Sonora.

Según las estadísticas revelan que el 99.4% de las motos en circulación pertenecen a particulares, mientras que apenas el 0.6% corresponden a vehículos oficiales o públicos.

Guerrero, entre sus municipios como lo son Chilpancingo de los Bravo, Acapulco de Juárez, Taxco de Alarcón, Iguala de la Independencia y Tlapa de Comonfort, se establecen como las Ciudades de mayor y graves problemas de movilidad, con un transporte público limitado frente a la demanda de servicios y el aumento de la población, así como la pérdida de varias horas al día en el tráfico por una planeación deficiente, de semáforos, controles y límites de velocidad,

por ello el gran crecimiento en la utilización de motocicletas como una forma económica y más rápida de transporte.

Cada vez es más común encontrar a nuestros jóvenes, muchos de ellos mujeres, que utilizan la motocicleta para ir al trabajo, las escuelas e incluso adultos para transportar a sus hijos. Lamentablemente las ciudades antes citadas no están cien por ciento diseñadas para estos vehículos y sumémosle la poca cultura vial que existe entre la mayoría de los conductores.

Esto genera sin duda, un aumento en los accidentes viales provocados por la carencia de carriles especiales para estos vehículos, la nula aplicación de las restricciones para que esos vehículos no transiten por las vías de acceso restringido, así como el manejo inexperto o temerario de muchos conductores que rebasan por la derecha o los conductores de automóviles que tampoco respetan a los motociclistas.

El Consejo Nacional para la Prevención de accidentes (CONAPRA) indica que las muertes entre motociclistas aumentaron 43.5% de 2014 a 2019.

En el mismo sentido, de acuerdo con datos del Salón Internacional de la Motocicleta México (IMM), los motociclistas presentan las tasas más altas de muertes por accidentes, “la media nacional, desde 2021 hasta principios de 2023, es aproximadamente del 38%”. Ante esta situación, urge incentivar cursos de manejo para automovilistas, ciclistas y motociclistas, que les permitan conocer el reglamento de tránsito y los protocolos de seguridad, mejorar sus habilidades al volante y fomentar la empatía entre los diferentes usuarios de la vía asfaltada.

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMG), los accidentes de tránsito causan 1.3 millones de defunciones anuales en el mundo y representan la principal causa de muerte entre jóvenes de 5 a 29 años en todo el mundo, casi un tercio de todas estas muertes se concentra en los motociclistas. En el caso de Guerrero, la mortalidad entre motociclistas alcanza el 7.5% del total de las defunciones por accidentes de tránsito, además conducir una motocicleta representa un riesgo seis veces mayor de sufrir lesiones graves, y tres veces más riesgo de morir en comparación de conducir un automóvil, según el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).

Sumémosle que la gran mayoría de motociclistas que circulan en nuestro Estado no utilizan su casco protector y sólo una cantidad mínima de los pasajeros de motocicletas los llevan puesto; en los últimos meses y años se ha convertido en un problema de índole social grave, ya que el aumento en la circulación de motocicletas pone en riesgo la integridad de peatones, motociclistas y automovilistas, pero sobre todo a los menores de edad; ya que los usuarios utilizan motocicletas de menos de 250 cilindros y motonetas, es decir, vehículos pequeños, para transportar a los menores sin ninguna restricción, asimismo no se respeta el de llevar a bordo sólo la cantidad de personas para las que exista plaza disponible y determina su ficha técnica, pudiendo causar un mayor número de víctimas mortales en los accidentes viales.

Y tomando en consideración lo que se diseñó en el Plan Mundial del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, dirigido a quienes tienen la responsabilidad de la formulación de políticas públicas en la materia y la creación de sistemas normativos, lanzado el 28 de octubre

de 2021 por la Organización Mundial de la Salud (OMS) y de reunirme con diversos sectores y organizaciones de la sociedad de Acapulco y otros municipios, surge esta iniciativa con el único objetivo de disminuir los accidentes viales y salvaguardar la vida e integridad de los menores que son los más vulnerables, ya que no tienen capacidad de medir por sí mismos los riesgos que implica ser pasajeros en una motocicleta y físicamente no son suficientemente aptos para sujetarse por sí mismos al vehículo que los transporta, por lo cual los expone en mayor grado que cualquier otro tipo de pasajero. Hoy se debe adaptar a un entorno en el que las avenidas han dejado de ser exclusivas de los autos para dar paso a la motocicletas, ciclistas y carriles confinados para el transporte público.

Sumémosle que la ONU, señala la seguridad vial como una prioridad política, en ese sentido México, está obligado a establecer normas y reglamentaciones técnicas basadas en pruebas científicas respecto a la infraestructura vial, vehículos y sus componentes, comportamiento de los usuarios de las vías, entre otros.

Por último, el derecho a la movilidad, está reconocido en el artículo 13 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos, como “el derecho a toda persona a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un Estado”, y en el artículo 4º, (CPEUM), establece que “toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad”. De lo anterior, se advierte que sólo a través de la comprensión mutua podremos revertir las tasas de mortalidad y de accidentes graves que pueden resultar en incapacidades permanentes, por lo que esta propuesta busca garantizar, que las disposiciones jurídicas regulen de mejor manera la seguridad vial y la prevención de accidentes en beneficio de la población en general, en el que se establezca un nuevo camino, una nueva visión sobre cómo debería verse la movilidad en el futuro, en la que la seguridad debe estar en el centro de todo, salvaguardando los bienes jurídicamente tutelados por excelencia que es la vida y la salud, establecidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

En consecuencia, de lo expuesto y con fundamento en lo dispuesto por el artículo 5, fracción XI, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Guerrero y los artículos 23 fracción I, 229 y demás relativos y aplicables de la Ley Orgánica del “Poder Legislativo del Estado de Guerrero número 231, me permito someter a la consideración del Pleno, la siguiente Iniciativa con Proyecto de:

DECRETO NÚMERO ____ POR EL SE ADICIONA LA FRACCIÓN XIV, RECORRIENDO LA ACTUAL FRACCIÓN XIV A LA FRACCIÓN XV DEL ARTÍCULO 53 DE LA LEY NÚMERO 849 DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE GUERRERO.

Artículo 53. Los gobiernos estatal y municipales incluirán en sus reglamentos de tránsito las medidas mínimas de seguridad vial, así como su aplicación y supervisión de éstas, atendiendo y salvaguardando la seguridad, protegiendo la vida y la integridad física de las personas en su desplazamiento bajo el principio de que toda muerte por lesión por siniestros de tránsito es prevenible, observando las siguientes características mínimas:

I a la XIII. Queda igual.

XIV. La prohibición de circular en motocicleta con pasajeros menores de diez años de edad, exceptuando las motocicletas que se utilicen como transporte público y que cuenten al menos con cabina y cinturones de seguridad para pasajeros;

XV. Medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo.

Los gobiernos estatal y municipales podrán prever en los convenios de coordinación la armonización de los reglamentos aplicables, así como evaluarán la medida y proporcionalidad de las sanciones de tránsito que se establezcan.

III. CONSIDERACIONES:

PRIMERA. Que en términos de lo dispuesto en los artículos 174 fracciones II y XIV, 195 fracción XIV, 196, 248, 254, 256, 260 y demás relativos aplicables de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guerrero Número 231, la Comisión de Transporte está plenamente facultada para discutir y aprobar, en su caso, el presente Dictamen con Proyecto de Decreto.

SEGUNDA. De acuerdo al estudio y análisis de los argumentos expuestos en el apartado de exposición de motivos de la iniciativa en comento, esta Comisión Dictaminadora hace suya la propuesta del Diputado proponente, al incorporar acciones específicas para la prohibición de circular en motocicleta a pasajeros menores de diez años.

En este caso específico que nos ocupa, se sustenta la necesidad de responder a una problemática creciente que amenaza la seguridad y la movilidad en distintos municipios del estado de Guerrero, donde el transporte público es limitado frente a la gran demanda de servicios y el aumento de la población, lo que ha originado que la ciudadanía utilice motocicletas como una forma económica y rápida de trasladarse de un lugar a otro, evitando con ello, la pérdida de varias horas al día en el tráfico por una deficiente planeación de calles y avenidas.

Bajo esta tesitura, es de conocimiento público que, es común encontrar a hombres y mujeres que utilizan la motocicleta para su movilidad personal, e incluso, para transportar a sus hijos a la escuela, y es aquí donde el problema se agudiza. Según la Organización Mundial de la Salud (OMG), los accidentes de tránsito causan 1.3 millones de defunciones anuales en el mundo y representan la principal causa de muerte entre jóvenes de 5 a 29 años en todo el mundo, casi un tercio de todas estas muertes se concentra en los motociclistas. En el caso de Guerrero, la mortalidad de motociclistas alcanza el 7.5% del total de las defunciones por accidentes de tránsito, además conducir una motocicleta representa un riesgo seis veces mayor de sufrir

lesiones graves, y tres veces más riesgo de morir en comparación de conducir un automóvil, según el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).¹

En este mismo sentido y tal como lo señala el diputado proponente, la mayoría de motociclistas que circulan en calles y avenidas del estado de Guerrero, no utilizan casco protector y sólo una cantidad mínima lo llevan puesto, tal es el caso de familias que circulan en motocicleta con uno o dos pasajeros menores de edad, lo cual pone en riesgo la integridad del conductor y sus acompañantes, la de los peatones y automovilistas.

Por lo cual, esta Comisión Dictaminadora considera que el derecho de toda persona a transitar de forma segura, accesible y sustentable es prioritario, y en ese sentido, es necesario establecer una regulación que evite o inhiba transitar en condiciones de peligro, a fin de garantizar la integridad y la vida de quienes deciden movilizarse a través de este medio de transporte.

TERCERA. De acuerdo con el apartado anterior, la Secretaría de Salud, a través de la Subsecretaría de Políticas de Salud y Bienestar Poblacional y el STCONAPRA del Gobierno Federal, diseñó la **ESTRATEGIA “Piensa, lleguemos A SALVO” (Actúa: SALvemos Vidas, 0 muertes en las vías)**, la cual busca integrar y replantear la actuación, desde la salud pública, en la mejora de la seguridad vial desde una perspectiva multidisciplinaria, que considera un nuevo enfoque en temas y actores claves, en el marco también de lo dispuesto por el artículo 4o constitucional.²

En dicha estrategia se establece en su edición de fecha 31 de marzo de 2025, que... tan solo en 2023 fallecieron 2,878 personas usuarias de motocicletas en México, lo que representa el 17.2% del total de personas fallecidas por siniestros viales (16,772); con ello, se calcula una tasa de 2.2 defunciones por cada 100 mil habitantes y un incremento del 52.3% en comparación con 2018, cuando fallecieron 1,890 personas usuarias de motocicleta. Es un problema exponencial que afecta principalmente a personas ocupantes de motocicletas de sexo masculino, con el 89.5% de los fallecimientos; el 10.5% corresponde a personas del sexo femenino. Respecto a los grupos de edad, el grupo más afectado fue el de 20 a 39 años, que concentra el 55.9% de las defunciones de personas motociclistas a causa de un siniestro vial; le siguen las personas de 40 a 59 años con el 19.4% y las de 10 a 19 años con el 18.3%.³

¹ Diputado Joaquín Badillo Escamilla, *Iniciativa de Ley (2025)*, pag. 3 y 4.

² <https://www.gob.mx/salud/documentos/piensa-lleguemos-a-salvo>

³ https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/986978/Estrategia_Nacional_A_SALVO__15_.pdf, pagina 21.

De acuerdo a la información señalada en el apartado anterior, los accidentes donde se encuentran involucrados menores de 10 a 19 años representa apenas el 18.3%, sin embargo, lo que se busca en esta reforma es, que no haya accidentes y/o defunciones, y eso solo es posible si se previene a tiempo, con leyes que protejan y salvaguarden la vida e integridad de los menores de edad que son los más vulnerables, ya que no tienen capacidad de medir por sí mismos los riesgos que implica ser pasajeros en una motocicleta y físicamente no son suficientemente aptos para sujetarse por sí mismos al vehículo que los transporta, siendo los más expuestos en mayor grado que cualquier otro tipo de pasajero.

En tal sentido, el objetivo es brindar una mayor seguridad al ciudadano en su derecho a la movilidad, a través de una regulación y una cultura vial basada en la preservación de la vida, en donde se garantice que las niñas y los niños viajen de manera segura, previniendo siniestros viales, lesiones, discapacidad y en algunos casos la muerte.

CUARTA. *Esta Comisión atendiendo a los derechos humanos en materia de protección a la vida, libertad de tránsito y movilidad, como lo es el artículo 4, párrafo 21 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los artículos 5, 6 y demás relativos aplicables de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, de manera convencional el artículos 3 de la Declaración Universal de Derechos Humanos, así como los artículos 1 y 19 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos, entre otros, encontramos procedente emitir la reforma que nos ocupa.*

Aunado a que nuestro marco normativo legal y constitucional, protegen en todo momento el derecho a la vida, la libertad, la movilidad y establecen como obligación del Estado la prevención, por lo que, la reforma es legalmente procedente y se sustenta en la necesidad de proteger la integridad física de quienes utilizan motocicletas, con un enfoque especial, la protección de los niños y niñas mediante la reducción de accidentes, además de que busca mejorar la seguridad vial en aras de reducir incidencias.

Por lo tanto, reglamentar el hecho de que ningún menor de doce años edad y que no sea capaz de sujetarse por sí mismo o no pueda colocar adecuadamente los pies en los estribos o posa pies, pueda abordar este tipo de transporte, se encuentra acorde con lo establecido en el artículo 4 Constitucional que señala que "... Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

QUINTA. Esta Comisión dictaminadora, realizado el análisis al artículo 53 de la Ley Número 849 de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Guerrero, considera procedente la adición de la fracción XIV, recorriendo la actual fracción XIV a la fracción XV de esta ley, ya que dicha propuesta de reforma no se contrapone a ésta norma, ni modifica el sentido del articulado, además de que se encuentra dentro del marco constitucional respectos a los derechos ampliamente reconocidos y consagrados en los artículos 1, 4 y 11 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, se busca regular la circulación en motocicleta con pasajeros menores de doce años de edad, exceptuando las motocicletas que se utilicen como transporte público y que cuenten al menos con cabina y cinturones de seguridad para pasajeros; cabe señalar que, dicha medida, tiene por objeto establecer y otorgar atribuciones a los Municipios para establecer en sus respectivos reglamentos, sanciones por incumplimiento de esta acción, la cual sin duda, protegerá a niñas y niños ante los posibles accidentes.

Por lo tanto, esta Comisión Dictaminadora, conforme el principio del interés superior del menor, estima que la reforma relativa a la prohibición de circular en motocicleta con pasajeros menores de doce años de edad, es una oportunidad para establecer mayor coordinación entre los tres órdenes de gobierno para promover diversas políticas públicas en materia de movilidad y transporte, donde se pueda contar con sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles, para reducir la congestión, los accidentes evitables,⁴ que sin duda, es una tarea que debemos considerar a la brevedad, ya que ante los desafíos que enfrenta la población, es necesario transformar la movilidad con nuevas medidas de seguridad, a fin de prevenir acciones u omisiones que pongan en peligro la integridad de la población.

SEXTA. Ahora bien, que para los efectos de integrar una propuesta de reforma integral al artículo 53 Ley Número 849 de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Guerrero y con el objeto de asegurar el pleno ejercicio de los derechos humanos y libertades fundamentales de las personas con discapacidad, asegurando su plena inclusión a la sociedad en un marco de respeto, igualdad y equiparación de oportunidades⁵, se plantea, la necesidad de considerar en esta restricción a toda persona que por su deficiencia o limitación de condición, no pueda sostenerse por sí misma a una motocicleta en movimiento, lo cual sin duda, permitiría garantizar la integridad física y la vida.

⁴ https://unhabitat-org.translate.google.com/topic/mobility-and-transport?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=es&_x_tr_hl=es&_x_tr_pto=tc

⁵ Artículo 1 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.



Cabe señalar que, de acuerdo al artículo 19 de la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, se establece el acceso al transporte, entre otros derechos, los cuales deberán contribuir a su protección y desarrollo integral.

En este sentido, la consideración de modificación a dicha iniciativa de reforma y adición, se sustenta en la necesidad de garantizar que toda persona tenga seguridad y protección en materia de movilidad y transporte vial.

SÉPTIMA. Que atendiendo las consideraciones respectivas, la presente iniciativa de adición no representa un impacto presupuestal para el estado o los municipios en el ejercicio de su implementación, por lo tanto, su viabilidad se declara procedente.

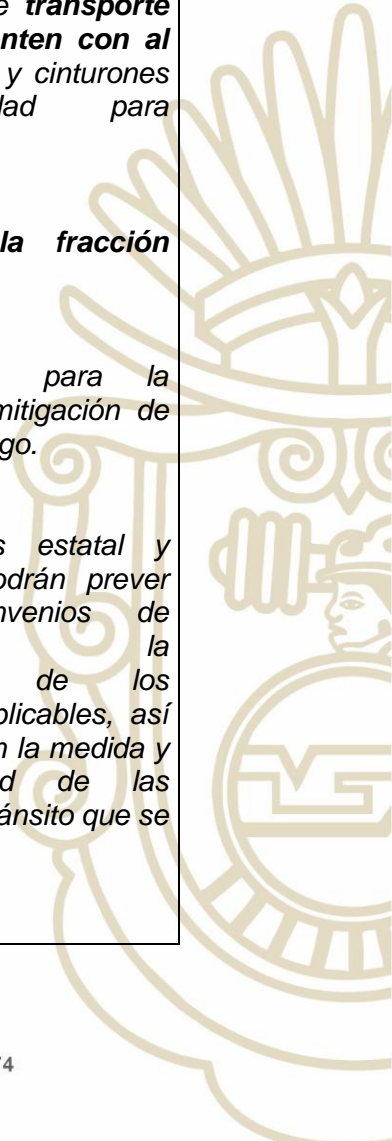
OCTAVA. Por lo tanto, esta Comisión Dictaminadora, dispone el siguiente cuadro comparativo de la iniciativa que se dictamina y la propuesta final, para una mayor apreciación en el planteamiento del Proyecto Decreto, en los términos siguientes:

LEY NÚMERO 849 DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE GUERRERO		
TEXTO NORMATIVO VIGENTE	PROPUESTA DEL DIPUTADO PROPONENTE	PROPUESTA DE LA COMISIÓN DICTAMINADORA
<p>Artículo 53. Los gobiernos estatal y municipales incluirán en sus reglamentos de tránsito las medidas mínimas de seguridad vial, así como su aplicación y supervisión de éstas, atendiendo y salvaguardando la seguridad, protegiendo la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible, observando las siguientes características mínimas:</p>	<p>Artículo 53. Los gobiernos estatal y municipales incluirán en sus reglamentos de tránsito las medidas mínimas de seguridad vial, así como su aplicación y supervisión de éstas, atendiendo y salvaguardando la seguridad, protegiendo la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible, observando las siguientes características mínimas:</p>	<p>Artículo 53. Los gobiernos estatal y municipales incluirán en sus reglamentos de tránsito las medidas mínimas de seguridad vial, así como su aplicación y supervisión de éstas, atendiendo y salvaguardando la seguridad, protegiendo la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible, observando las siguientes características mínimas:</p>





<p><i>I a la XIII</i></p> <p>XIV. Medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo. Los gobiernos estatal y municipales podrán prever en los convenios de coordinación la armonización de los reglamentos aplicables, así como evaluarán la medida y proporcionalidad de las sanciones de tránsito que se establezcan.</p>	<p><i>I a la XIII. Queda igual.</i></p> <p>XIV. La prohibición de circular en motocicleta con pasajeros menores de diez años de edad, exceptuando las motocicletas que se utilicen como transporte público y que cuenten al menos con cabina y cinturones de seguridad para pasajeros;</p> <p>XV. Medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo.</p> <p>Los gobiernos estatal y municipales podrán prever en los convenios de coordinación la armonización de los reglamentos aplicables, así como evaluarán la medida y proporcionalidad de las sanciones de tránsito que se establezcan.</p>	<p><i>I a la XIII</i></p> <p>XIV. La prohibición de circular en motocicleta con pasajeros menores de doce años de edad, así como aquellas personas que no puedan sujetarse por sí mismas y colocar debidamente los pies en los estribos o pisa pies, con excepción de las motocicletas de transporte público y cuenten con al menos cabina y cinturones de seguridad para pasajeros;</p> <p>Se recorre la fracción subsecuente.</p> <p>XV. Medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo.</p> <p>Los gobiernos estatal y municipales podrán prever en los convenios de coordinación la armonización de los reglamentos aplicables, así como evaluarán la medida y proporcionalidad de las sanciones de tránsito que se establezcan.</p>
---	--	--





Que en sesiones de fecha 13 y 14 de enero del 2026, el Dictamen en desahogo recibió primera y dispensa de la segunda lectura, por lo que en términos de lo establecido en los artículos 262, 264 y 265 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guerrero Número 231, la Presidencia de la Mesa Directiva, habiendo sido expuestos los motivos y el contenido del Dictamen, al no existir votos particulares en el mismo y no habiéndose registrado diputados en contra en la discusión, se preguntó a la Plenaria si existían reserva de artículos, y no habiéndose registrado reserva de artículos, se sometió el dictamen en lo general y en lo particular, aprobándose el dictamen por unanimidad de votos.

Que aprobado en lo general y en lo particular el Dictamen, la Presidencia de la Mesa Directiva del Honorable Congreso del Estado realizó la Declaratoria siguiente: *“Esta Presidencia en términos de nuestra Ley Orgánica, tiene por aprobado el Dictamen con proyecto de Decreto por el que se adiciona la fracción XIV, se recorre la actual fracción XIV a la fracción XV del artículo 53 de la Ley Número 849 de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Guerrero. Emitase el Decreto correspondiente y remítase a las Autoridades competentes para los efectos legales conducentes”.*

Por lo anteriormente expuesto y con fundamento en lo dispuesto en los artículos 61 fracción I de la Constitución Política Local, 227 y 287 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo en vigor, este Honorable Congreso decreta y expide el siguiente:

DECRETO NÚMERO 487 POR EL SE ADICIONA LA FRACCIÓN XIV, SE RECORRE LA ACTUAL FRACCIÓN XIV A LA FRACCIÓN XV DEL ARTÍCULO 53 DE LA LEY NÚMERO 849 DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE GUERRERO.

ARTÍCULO ÚNICO. Se adiciona una fracción XV al artículo 53, recorriéndose la actual fracción XIV, para ser XV, de la Ley Número 849 de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Guerrero, para quedar como sigue:

Artículo 53. . . .

I a la XIII [...]





XIV. La prohibición de circular en motocicleta con pasajeros menores de doce años de edad, así como aquellas personas que no puedan sujetarse por sí mismas y colocar debidamente los pies en los estribos o pisa pies, con excepción de las motocicletas de transporte público y cuenten con al menos cabina y cinturones de seguridad para pasajeros;

XV. Medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo.

...

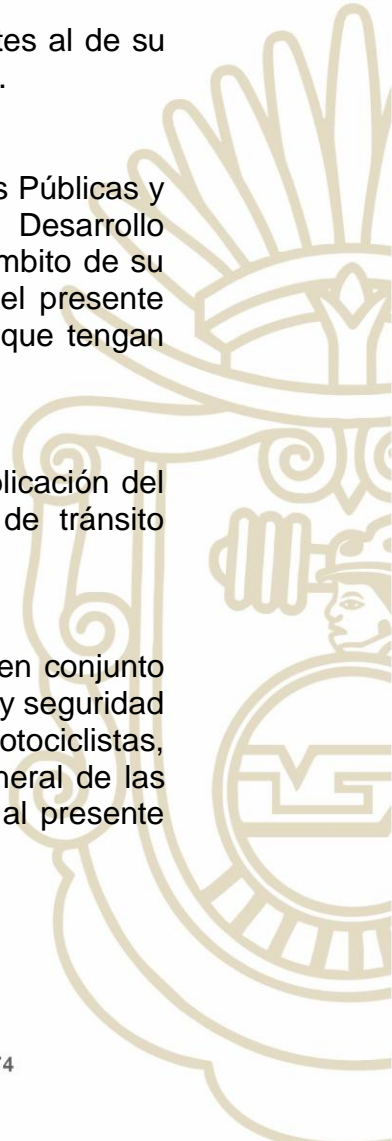
TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente decreto entrará en vigor a los 60 días siguientes al de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guerrero.

SEGUNDO. Los Titulares de la Secretaría de Desarrollo Urbano, Obras Públicas y Ordenamiento Territorial, Finanzas y Administración, Planeación y Desarrollo Regional y Seguridad Pública, todas del gobierno del Estado, en el ámbito de su competencia, dentro de los sesenta días a partir de la publicación del presente Decreto, realizarán las modificaciones necesarias a los instrumentos que tengan relación con su aplicación.

TERCERO. Los Municipios dentro de los sesenta días a partir de publicación del presente Decreto, realizarán las adecuaciones a los reglamentos de tránsito municipal, acorde a los lineamientos de la presente reforma.

CUARTO. La Comisión Técnica de Transporte y Vialidad del Estado en conjunto con los Municipios promoverán y llevarán a cabo, campañas de cultura y seguridad vial que garanticen la concientización y seguridad de las personas motociclistas, además de implementar acciones para la difusión y conocimiento general de las disposiciones legales, reglamentarias y demás normativas aplicables al presente Decreto.





QUINTO. Publíquese el presente Decreto para el conocimiento general, en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado, en el Portal Web del Congreso del Estado y difúndase a través de los medios de comunicación.

Dado en el Salón de Sesiones del Honorable Poder Legislativo, a los catorce días del mes de enero del año dos mil veintiséis.

DIPUTADO PRESIDENTE

ALEJANDRO CARABIAS ICAZA

DIPUTADA SECRETARIA

CATALINA APOLINAR SANTIAGO

DIPUTADA SECRETARIA

ERIKA LORENA LÜHRS CORTES

(HOJA DE FIRMAS DEL DECRETO NÚMERO 487 POR EL SE ADICIONA LA FRACCIÓN XIV, SE RECORRE LA ACTUAL FRACCIÓN XIV A LA FRACCIÓN XV DEL ARTÍCULO 53 DE LA LEY NÚMERO 849 DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE GUERRERO.)

