Intervención del diputado Jhobanny Jiménez Mendoza, con la iniciativa de decreto por el que se reforma el artículo 25 y se adiciona un párrafo al artículo 26 de la Ley de Transporte y Vialidad del Estado de Guerrero, en materia de edad mínima para operadores del servicio público de transporte.

La presidenta:

En desahogo del inciso “i”, del punto número tres, del Orden del Día, se concede el uso de la palabra al diputado Jhobanny Jiménez Mendoza, hasta por diez minutos.

El diputado Jhobanny Jiménez Mendoza:

Con su permiso, diputada Presidenta.

Subo a esta Tribuna para presentar una iniciativa que toca de manera directa a la vida diaria y la tranquilidad de varias y de miles de familias en Guerrero. Todos los días, nuestra gente aborda una urban, un taxi, o un autobús para ir a trabajar, para llevar a sus hijos a la escuela, o acudir al médico.

La movilidad es un derecho humano, pero no se trata de trasladarse de un lugar a otro, se trata de hacerlo con seguridad, calidad, y la certeza de que regresaremos con bien a nuestros hogares.

En nuestro Estado, la legislación de la movilidad ya reconoce que la vida y la salud deben ser la prioridad en tránsito, sin embargo, sabemos que conducir un vehículo de servicio público no es igual que manejar un auto particular, quien lleva el volante del transporte público no solo maneja una unidad, tiene bajo su cuidado

directo la vida de hombres, mujeres, jóvenes y niños.

Una sola distracción o una mala maniobra puede cambiar trágicamente la vida de varias familias, lamentablemente, como en Chilpancingo y Acapulco, hemos atestiguado los accidentes viales graves donde el transporte público se ha visto involucrado.

Estos hechos nos duelen y nos exigen actuar de forma preventiva antes de que ocurran más pérdidas lamentables, por eso propongo reformar el artículo 25 y adicionar un párrafo al artículo 26 de la Ley de Transporte y Vialidad en el Estado de Guerrero.

La propuesta es clara, establecer que las licencias para operar unidades de transporte público se otorguen únicamente a personas que hayan cumplido 20 años de edad, asimismo, dejamos expresamente prohibido que las licencias o permisos otorgados a menores de 18 años puedan usarse para manejar el transporte público.

Quiero dejar algo muy en claro, esta iniciativa no busca castigar ni juzgar a nuestra juventud, pero un percance por la inexperiencia puede desencadenar en situaciones legales que afecten el desarrollo de su edad, reconocemos el valor y la capacidad de las y los jóvenes.

De lo que se trata es de garantizar una mayor preparación, madurez y que su trabajo sea de gran responsabilidad y de muy alta eficiencia ante la sociedad, prevenir es cuidar a nuestra gente.

Esta iniciativa pone en el centro, la seguridad vial y la protección de la vida en nuestro Estado.

Es cuanto, diputada presidenta.

Versión Íntegra

CC. DIPUTADA Y DIPUTADO SECRETARIOS DE LA
MESA DIRECTIVA DEL CONGRESO DEL ESTADO DE GUERRERO.
P R E S E N T E.

El suscrito Diputado Jhobanny Jiménez Mendoza, integrante de la Sexagésima Cuarta Legislatura al Honorable Congreso del Estado Libre y Soberano de Guerrero, en uso de las facultades que me confieren los artículos 65 fracción III de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Guerrero, y los artículos 23 fracción I, artículo 75 fracción V, artículo 79 fracción I, y para efectos del proceso legislativo los artículos 191, 192 y 258 y demás aplicables de la Ley Orgánica del Poder Legislativo número 231, someto a consideración del Pleno para su análisis, dictamen, discusión y aprobación en su caso la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma el artículo 25 y se adiciona un párrafo al artículo 26 de la Ley de Transporte y Vialidad del Estado de Guerrero, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La movilidad constituye una condición indispensable para el ejercicio de múltiples derechos y para el desarrollo cotidiano de las personas, el traslado hacia los centros de trabajo, instituciones educativas, establecimientos de salud, espacios comerciales, administrativos y demás lugares de interés social depende, en buena medida, de la existencia de sistemas de transporte accesibles, eficientes y seguros.

En este contexto, el transporte público representa uno de los principales instrumentos para garantizar el derecho a la movilidad, particularmente para aquellas personas que no cuentan con un vehículo particular o que, por razones económicas, sociales, ambientales o de otra naturaleza, utilizan cotidianamente los servicios colectivos de transporte.

Sin embargo, el derecho a la movilidad no puede ser entendido únicamente como la posibilidad de trasladarse, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconoce expresamente que toda persona tiene derecho a la movilidad

en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, este reconocimiento constitucional obliga a las autoridades a adoptar medidas que permitan prevenir los riesgos derivados de la circulación vehicular y proteger la vida y la integridad física de las personas usuarias de las vías. Cámara de Diputados

En consecuencia, corresponde al Estado establecer las condiciones regulatorias necesarias para que el transporte público se preste bajo estándares adecuados de seguridad, calidad y profesionalización.

I. La seguridad vial como eje de la regulación del transporte público

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece que las autoridades competentes deben establecer requisitos para que las personas prestadoras del servicio de transporte público garanticen un servicio seguro y de calidad, de acuerdo con requerimientos técnicos de seguridad para su operación, con el propósito de resguardar la vida, la salud y la integridad física de las personas, asimismo, contempla el control y registro de conductores como uno de los instrumentos necesarios para la adecuada operación de los servicios de transporte. Cámara de Diputados

En el ámbito estatal, la Ley Número 849 de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Guerrero, publicada en el Periódico Oficial el 13 de agosto de 2024, establece como uno de sus objetivos garantizar el derecho a la movilidad bajo condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, así como disminuir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales. Gobierno del Estado de Guerrero.

Esta nueva concepción de la movilidad obliga a que la legislación estatal evolucione desde un modelo centrado exclusivamente en la autorización administrativa del

transporte hacia un modelo de prevención de riesgos y protección de la vida, bajo esta perspectiva, los requisitos para obtener una licencia que permita conducir u operar una unidad destinada al transporte público no deben ser considerados simples formalidades administrativas. Constituyen mecanismos de prevención destinados a garantizar que quienes tienen bajo su responsabilidad la conducción de personas cuenten con condiciones suficientes para desarrollar dicha actividad.

II. La conducción del transporte público implica una responsabilidad especial

Conducir un vehículo particular y operar una unidad destinada al transporte público son actividades que, aunque comparten elementos técnicos, no representan el mismo nivel de responsabilidad frente a terceros, quien conduce una unidad de transporte público tiene bajo su responsabilidad directa la integridad física de las personas pasajeras, además de interactuar permanentemente con peatones, ciclistas, motociclistas, automovilistas y demás personas usuarias de las vías.

Una decisión incorrecta, una maniobra intempestiva, una velocidad inadecuada, una distracción o una deficiente reacción ante una emergencia pueden producir consecuencias que trasciendan ampliamente al propio operador, por ello, la prestación del servicio público de transporte exige un estándar reforzado de responsabilidad, capacitación, experiencia, pericia y madurez.

La propia Ley Número 849 de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Guerrero reconoce esta necesidad al establecer que la planeación de la movilidad y la seguridad vial debe contemplar la capacitación de las personas que operan los servicios de transporte público, incluyendo educación vial para el control de las unidades y evaluaciones anuales orientadas a la mejora y

profesionalización del servicio. Gobierno del Estado de Guerrero, en consecuencia, la profesionalización del operador debe comenzar desde los requisitos de acceso a la actividad y no únicamente después de que la persona haya obtenido una licencia.

III. La problemática de los hechos de tránsito en Chilpancingo

La ciudad de Chilpancingo de los Bravo presenta una dinámica de movilidad particularmente intensa debido a su condición de capital del Estado, centro administrativo, educativo, comercial y de servicios, sus principales vialidades registran diariamente la interacción de vehículos particulares, unidades de transporte público, motocicletas, vehículos de carga, peatones y ciclistas.

La magnitud del problema puede observarse desde los registros históricos de siniestralidad, la información estadística del INEGI ha documentado la presencia de un número significativo de accidentes de tránsito terrestre en el municipio, por ejemplo, los registros correspondientes a 2020 reportaron 1,012 accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas en Chilpancingo de los Bravo. Chilpancingo.

Asimismo, la información histórica del INEGI muestra que Chilpancingo ha mantenido durante distintos periodos una cantidad relevante de hechos de tránsito, lo que evidencia que la seguridad vial constituye un problema público que requiere políticas permanentes de prevención.

Esta problemática no puede abordarse únicamente mediante sanciones posteriores a los hechos. Es indispensable actuar de manera preventiva sobre los diferentes factores que pueden contribuir a la generación de un siniestro vial, entre dichos factores se encuentran las condiciones de la infraestructura, el estado de los vehículos, el comportamiento de las personas usuarias de la vía y, de manera particularmente relevante, las

condiciones y preparación de quienes conducen vehículos destinados al transporte público.

IV. El transporte público ha estado presente en diversos hechos de tránsito en Chilpancingo

La realidad cotidiana de Chilpancingo muestra que las unidades de transporte público participan en diversos hechos de tránsito, el 5 de febrero de 2026, por ejemplo, se registró un choque entre un vehículo particular y una Urvan del servicio público de la ruta colonia El Polvorín-Soriana, sobre el bulevar Vicente Guerrero, con saldo de tres personas lesionadas, entre ellas un menor de edad, las autoridades realizaron el peritaje correspondiente para determinar responsabilidades.

El 21 de marzo de 2026 se registró otro hecho de extrema gravedad en la colonia Rosario Ibarra, donde una niña de cuatro años perdió la vida después de ser atropellada por una unidad del transporte público, de acuerdo con los reportes periodísticos, el conductor se retiró del lugar y las autoridades iniciaron las investigaciones correspondientes.

También durante junio de 2026 se registró un accidente en el tramo Acahuizotla-Agua de Obispo, dentro del municipio de Chilpancingo, en el que perdió la vida el conductor de un taxi de la ruta Chilpancingo-Buena Vista de la Salud y resultó lesionado un joven de 17 años, estos acontecimientos no permiten atribuir automáticamente los accidentes a la edad de los operadores, ni sería jurídicamente correcto hacerlo sin los peritajes y estadísticas correspondientes.

Sin embargo, sí evidencian una realidad que el Poder Legislativo no puede ignorar: la conducción de vehículos destinados al transporte público implica riesgos potenciales de elevada magnitud y requiere medidas preventivas permanentes.

V. La edad mínima como medida preventiva

La presente iniciativa parte de una premisa fundamental: la edad no determina por sí misma que una persona sea un buen o mal conductor, existen personas jóvenes responsables y con capacidad para conducir, de la misma manera que existen conductores de mayor edad que pueden incurrir en conductas riesgosas, por ello, la presente propuesta no pretende establecer una presunción de incapacidad respecto de las personas jóvenes, lo que se propone es establecer una condición mínima de acceso a una actividad profesional que implica una responsabilidad especial frente a terceros.

VI. La situación de las personas menores de 18 años

Un aspecto particularmente relevante de esta iniciativa consiste en cerrar expresamente cualquier posibilidad de interpretación que permita utilizar una licencia o permiso destinado al servicio particular para operar vehículos de transporte público.

El texto vigente contempla que las personas menores de 18 años y mayores de 16 pueden obtener licencia para conducir determinados vehículos de servicio privado, siempre que cumplan los requisitos correspondientes y cuenten con la autorización de quienes ejercen la patria potestad o tutela.

La iniciativa conserva esta posibilidad, pero establece expresamente que dichas licencias o permisos no podrán utilizarse en ningún caso para conducir u operar vehículos destinados a la prestación del servicio público de transporte, esta precisión es particularmente importante desde una perspectiva de seguridad vial.

La finalidad es distinta: evitar que una autorización diseñada para permitir la conducción excepcional de vehículos particulares por adolescentes pueda convertirse en una vía indirecta para operar vehículos de transporte público, en otras palabras, la reforma busca cerrar una posible brecha

normativa y establecer una regla clara:

VII. La situación de los operadores de 18 y 19 años

El núcleo de la reforma se encuentra, sin embargo, en establecer que quienes pretendan obtener una licencia para conducir u operar vehículos destinados al servicio público deberán haber cumplido 20 años de edad, la razón de esta propuesta no consiste en considerar que una persona de 18 o 19 años carezca de capacidad jurídica para trabajar, por el contrario, se reconoce plenamente su mayoría de edad y su capacidad para ejercer actividades laborales, la diferencia se encuentra en la naturaleza específica de la actividad regulada.

El Estado puede establecer requisitos particulares para determinadas profesiones o actividades cuando ello se encuentra relacionado con la protección de derechos de terceros y con la seguridad público, en este caso, el requisito de 20 años se plantea como un componente adicional de un esquema de profesionalización del transporte público.

La propuesta no sustituye la capacitación, los exámenes, la experiencia ni los demás requisitos establecidos por la legislación; por el contrario, se suma a ellos, el objetivo es que la persona que aspire a conducir profesionalmente una unidad de transporte público llegue a esa actividad después de haber alcanzado una edad mínima que permita establecer un estándar diferenciado respecto de la conducción particular.

VIII. La propuesta es congruente con la Ley Número 849 de Movilidad y Seguridad Vial

La reforma propuesta encuentra sustento directo en el nuevo modelo estatal de movilidad, la Ley Número 849 establece que la política de movilidad y seguridad vial debe adoptar medidas para proteger la vida, la salud y la integridad física de

todas las personas usuarias, así como prevenir accidentes y otros hechos que atenten contra su integridad. Gobierno del Estado de Guerrero, asimismo, dicha legislación establece la necesidad de profesionalizar a las personas operadoras del transporte público mediante capacitación y evaluación. Gobierno del Estado de Guerrero.

La iniciativa que se presenta complementa ese esquema mediante la incorporación de un requisito objetivo de acceso a la actividad, así, la política de seguridad vial puede estructurarse en diferentes niveles: primero, requisitos de edad; segundo, acreditación de conocimientos; tercero, capacitación y formación vial; cuarto, evaluación de las capacidades necesarias para conducir; quinto, supervisión y evaluación periódica; y sexto, sanción efectiva de las conductas que pongan en riesgo a las personas usuarias, la edad mínima propuesta constituye, por tanto, solamente una pieza de una política integral de profesionalización.

IX. La medida propuesta no debe entenderse como una sanción hacia la juventud

Uno de los aspectos que debe quedar claramente establecido en el debate legislativo es que esta iniciativa no busca estigmatizar a las personas jóvenes, la juventud representa una etapa de formación, incorporación al mercado laboral y construcción de proyectos de vida, por ello, la política pública debe generar mecanismos que permitan a las personas jóvenes incorporarse al sector transporte mediante procesos ordenados de capacitación y profesionalización.

La diferencia consiste en que, antes de asumir directamente la responsabilidad de conducir una unidad con pasajeros, deberán cumplir con el estándar de edad propuesto y con los demás requisitos previstos por la legislación, de esta manera, la iniciativa busca armonizar dos objetivos legítimos: la incorporación laboral de las personas jóvenes y la protección de la vida e

integridad física de las personas usuarias del transporte público.

X. Régimen transitorio y respeto a los derechos adquiridos

La iniciativa incorpora una disposición transitoria que resulta relevante para otorgar certeza jurídica, se propone que las personas que, al momento de entrar en vigor el Decreto, cuenten con una licencia vigente para conducir vehículos destinados al servicio público y tengan entre 18 y 19 años de edad, puedan conservar la vigencia de dicha licencia hasta su vencimiento.

Esta disposición evita una aplicación retroactiva de la nueva regla respecto de autorizaciones previamente expedidas, la reforma, por tanto, establece el nuevo requisito para quienes pretendan obtener la autorización correspondiente bajo el nuevo régimen, pero reconoce la vigencia temporal de aquellas licencias legítimamente expedidas con anterioridad, esta medida contribuye a proporcionar certeza jurídica tanto a los operadores como a los concesionarios y permisionarios del transporte público.

XI. La reforma busca prevenir antes que sancionar

Uno de los principales objetivos de la seguridad vial moderna consiste en actuar antes de que ocurra el siniestro, no basta con establecer sanciones para quien conduce de manera irresponsable después de que se ha producido un accidente, cuando existe la posibilidad razonable de establecer condiciones que disminuyan los riesgos, las autoridades deben considerar medidas preventivas.

En materia de transporte público, ello significa trabajar simultáneamente sobre infraestructura, vehículos, capacitación, supervisión, comportamiento de los operadores y mecanismos de control, la presente iniciativa se inserta precisamente en esta lógica, establecer una edad mínima de 20 años para quienes pretendan conducir u operar

vehículos destinados al servicio público constituye una medida preventiva que busca elevar el estándar de ingreso a esta actividad, sin sustituir las demás obligaciones de capacitación, evaluación y vigilancia.

Para un mejor análisis de la propuesta, se adjunta el siguiente cuadro comparativo:

LEY DE TRANSPORTE Y VIALIDAD DEL ESTADO DE GUERRERO	PROPUESTA
ARTICULO 25.- Las licencias para conducir vehículos se expedirán a personas mayores de 18 años, pero podrán revocarse en los siguientes casos:	ARTÍCULO 25.- Las licencias para conducir vehículos destinados al servicio particular se expedirán a personas mayores de dieciocho años. **Tratándose de licencias para conducir u operar vehículos destinados a la prestación del servicio público de transporte, éstas únicamente podrán expedirse a personas que hayan cumplido 20 años, además de satisfacer los demás requisitos establecidos en esta Ley y su Reglamento, pero podrán revocarse en los siguientes casos:**
I. al V. …	**I. al V. …**
ARTICULO 26.- Las personas menores de 18 años y mayores de 16 años	ARTÍCULO 26.- Las personas menores de 18 años y mayores de 16 años

pueden obtener licencia para conducir únicamente los vehículos de servicio privado que determine el reglamento de esta Ley, pero además de satisfacer los requisitos del caso, deberán acreditar, mediante una carta responsiva, que cuentan con el consentimiento de quienes ejerzan la patria potestad o su tutor, siendo éstos últimos los responsables de los daños que se ocasionen.	pueden obtener licencia para conducir únicamente los vehículos de servicio privado que determine el reglamento de esta Ley, pero además de satisfacer los requisitos del caso, deberán acreditar, mediante una carta responsiva, que cuentan con el consentimiento de quienes ejerzan la patria potestad o su tutor, siendo estos últimos los responsables de los daños que se ocasionen. **En ningún caso las licencias o permisos**
	previstos en este artículo podrán utilizarse para conducir u operar vehículos destinados a la prestación del servicio público de transporte.

Por lo anteriormente expuesto y con fundamento en los artículos 65 fracción III de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Guerrero, y los artículos 23 fracción I, 227 y 229 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guerrero número 231, me permito presentar a esta Soberanía Popular, para su análisis, discusión y aprobación en su caso, la siguiente:

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 25 Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO AL ARTÍCULO 26 DE LA LEY DE TRANSPORTE Y VIALIDAD DEL ESTADO DE GUERRERO, EN MATERIA DE EDAD MÍNIMA PARA

OPERADORES DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE

ARTÍCULO ÚNICO: se reforma el artículo 25 y se adiciona un párrafo al artículo 26 de la Ley de Transporte y Vialidad del Estado de Guerrero, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 25.- Las licencias para conducir vehículos destinados al servicio particular se expedirán a personas mayores de dieciocho años.

Tratándose de licencias para conducir u operar vehículos destinados a la prestación del servicio público de transporte, éstas únicamente podrán expedirse a personas que hayan cumplido 20 años, además de satisfacer los demás requisitos establecidos en esta Ley y su Reglamento, pero podrán revocarse en los siguientes casos:

I. al V. …

ARTÍCULO 26.- Las personas menores de 18 años y mayores de 16 años pueden obtener licencia para conducir únicamente los vehículos de servicio privado que determine el reglamento de esta Ley, pero además de satisfacer los requisitos del caso, deberán acreditar, mediante una carta responsiva, que cuentan con el consentimiento de quienes ejerzan la patria potestad o su tutor, siendo estos últimos los responsables de los daños que se ocasionen.

En ningún caso las licencias o permisos previstos en este artículo podrán utilizarse para conducir u operar vehículos destinados a la prestación del servicio público de transporte.

TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guerrero.

SEGUNDO. Las personas que, a la entrada en vigor del presente Decreto, cuenten con licencia vigente para conducir vehículos destinados al

servicio público de transporte y tengan entre dieciocho y diecinueve años de edad, conservarán la vigencia de su licencia hasta su vencimiento.

TERCERO. Las autoridades competentes deberán realizar las adecuaciones reglamentarias, administrativas y operativas necesarias para dar cumplimiento al presente Decreto, dentro de los ciento ochenta días naturales siguientes a su entrada en vigor.

Atentamente.
Dip. Jhobanny Jiménez Mendoza

Chilpancingo de los Bravo, Guerrero, a 02 de octubre de 2026