



CC. SECRETARIAS Y SECRETARIOS DE LA MESA DIRECTIVA DEL CONGRESO DEL ESTADO DE GUERRERO.

PRESENTES.

La suscrita Diputada Obdulia Naranjo Cabrera en mi carácter de integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, de esta Sexagésima Cuarta Legislatura del Congreso del Estado Libre y Soberano de Guerrero, en uso de las facultades que me confieren los artículos 65, fracción I, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Guerrero; 23 fracción I, 312 y 313 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guerrero número 231, en vigor, someto a consideración de esta Soberanía Popular, la siguiente:

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE LA SEXAGÉSIMA CUARTA LEGISLATURA DEL HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE GUERRERO EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LA COMISIÓN TÉCNICA DE TRANSPORTE Y VIALIDAD DEL ESTADO DE GUERRERO A IMPLEMENTAR Y FORTALECER UN PROGRAMA ESTATAL DE SUPERVISIÓN Y SEGURIDAD VIAL PARA MOTOCICLETAS, EN CUMPLIMIENTO AL ARTÍCULO 53, FRACCIÓN XIV, DE LA LEY NÚMERO 849 DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE GUERRERO, CON ÉNFASIS EN LA PROTECCIÓN DE PERSONAS MENORES DE DOCE AÑOS Y EN EL USO OBLIGATORIO DEL CASCO DE SEGURIDAD.

AL TENOR DE LA SIGUIENTE:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La movilidad constituye un derecho humano y una condición indispensable para el desarrollo económico, social y familiar de las personas.

Sin embargo, el derecho a la movilidad no puede ejercerse de cualquier manera. La movilidad debe desarrollarse bajo condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, calidad, inclusión e igualdad, procurando en todo momento la protección de la vida y la integridad física de las personas usuarias de las vías públicas.





Dentro de este contexto, las motocicletas representan actualmente uno de los medios de transporte de mayor crecimiento y utilización en nuestro país.

Su accesibilidad económica, facilidad de desplazamiento y menores costos de operación han provocado que cada vez más personas recurran a ellas como medio de transporte cotidiano, laboral, comercial y familiar.

Esta realidad también está presente en el Estado de Guerrero.

En distintas regiones y municipios, la motocicleta constituye una herramienta indispensable para el traslado de personas, la realización de actividades comerciales, el reparto de mercancías, el acceso a centros de trabajo y escuelas y, particularmente, para la movilidad de familias que enfrentan condiciones económicas que limitan el acceso a otros medios de transporte.

No obstante, las ventajas de este medio de transporte conviven con una condición objetiva de vulnerabilidad.

Las personas que viajan en motocicleta carecen de la protección estructural que proporcionan otros vehículos, por lo que, ante una colisión, caída o siniestro vial, el cuerpo del conductor o pasajero queda directamente expuesto al impacto.

Esta condición hace indispensable fortalecer las políticas públicas dirigidas a la prevención de hechos de tránsito relacionados con motocicletas.

La seguridad vial no debe abordarse únicamente cuando ocurre una tragedia, debe prevenirse, informarse, supervisarse y, cuando corresponda, debe aplicarse la legislación vigente.

I. LA PROTECCIÓN DE LA VIDA COMO EJE DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL

El artículo 1o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece la obligación de todas las autoridades de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos.

Por su parte, el artículo 4o. constitucional reconoce el principio del interés superior de niñas, niños y adolescentes, así como el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.





En consecuencia, cuando una política pública de movilidad involucra directamente la seguridad de niñas y niños, las autoridades tienen el deber de adoptar medidas reforzadas de prevención.

La seguridad vial debe ser entendida como una política pública de protección de la vida, no se trata solamente de regular vehículos, se trata de proteger personas.

II. EL NUEVO MARCO JURÍDICO EN GUERRERO

El Honorable Congreso del Estado de Guerrero aprobó en enero de 2026 el Decreto Número 487, mediante el cual se reformó la Ley Número 849 de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Guerrero.

La reforma adicionó la fracción XIV al artículo 53 de dicha Ley y estableció la prohibición de circular en motocicleta con pasajeros menores de doce años de edad, así como con personas que no puedan sujetarse por sí mismas y colocar adecuadamente los pies en los estribos o pisa pies, contemplando la excepción legal para determinados vehículos de transporte público con cabina y cinturones de seguridad.

La reforma fue publicada en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guerrero y entró en vigor conforme al plazo establecido en el propio Decreto.

Por tanto, actualmente nos encontramos frente a una **obligación legal vigente**.

El objeto del presente Punto de Acuerdo no es volver a discutir la conveniencia de dicha prohibición.

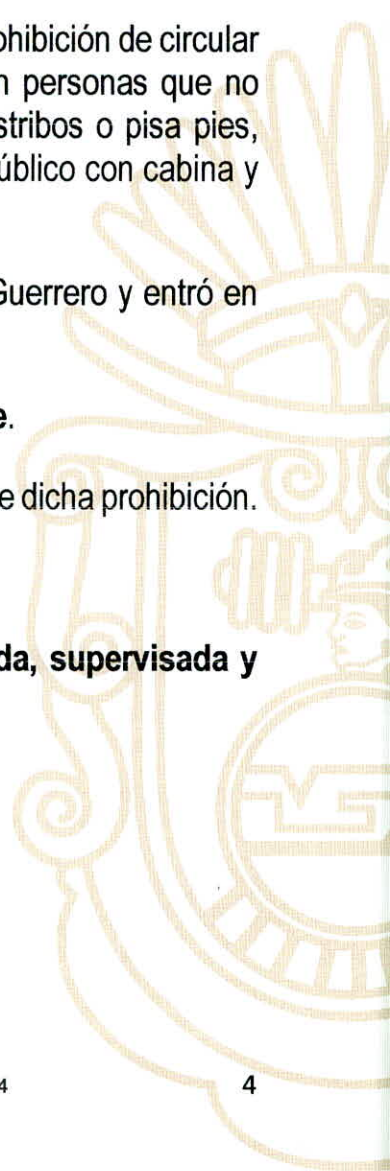
El Poder Legislativo ya tomó esa decisión.

El objetivo ahora es **garantizar que la reforma sea conocida, implementada, supervisada y cumplida efectivamente en el territorio estatal**.

Esta distinción resulta fundamental.

Una ley que no se conoce difícilmente se cumple.

Una ley que no se supervisa pierde capacidad preventiva.





Y una ley que no se aplica de manera uniforme genera incertidumbre y desigualdad.

Por ello, es necesario fortalecer las acciones institucionales que permitan llevar la reforma de los ordenamientos jurídicos a las calles de Guerrero.

III. LA SITUACIÓN NACIONAL DE LOS SINIESTROS RELACIONADOS CON MOTOCICLETAS

La problemática no es exclusiva de Guerrero.

De acuerdo con información retomada en documentos legislativos federales con base en datos de la Secretaría de Salud, durante 2023 fallecieron en México **2,878 personas usuarias de motocicleta**, cifra que representó aproximadamente **17.2% del total de personas fallecidas por siniestros viales**, estimado en 16,772 personas.

Asimismo, se reportaron **79,283 siniestros viales en los que estuvieron involucradas personas usuarias de motocicleta**, lo que representó un incremento de aproximadamente 56% respecto de 2018.

Las defunciones de personas usuarias de motocicleta también registraron un incremento de **52.3% respecto de 2018**, cuando se contabilizaron 1,890 fallecimientos.

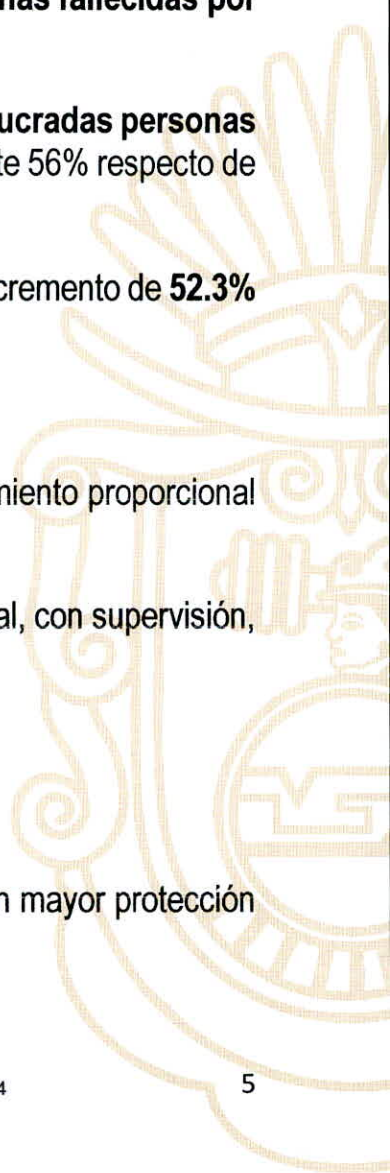
Estas cifras muestran una tendencia que no puede ser ignorada.

El crecimiento en el uso de motocicletas debe estar acompañado por un crecimiento proporcional en las acciones de seguridad vial.

No basta con que existan más motocicletas, debe existir también una cultura vial, con supervisión, prevención y mayor protección para las personas pasajeras.

IV. LA VULNERABILIDAD DE NIÑAS Y NIÑOS

Las niñas y los niños constituyen uno de los grupos de población que requieren mayor protección frente a los riesgos derivados de la movilidad.





Una persona menor de doce años puede carecer de la fuerza física, estatura, equilibrio y capacidad de reacción necesarias para responder adecuadamente ante una maniobra repentina, una frenada, una caída o una colisión.

Asimismo, puede tener dificultades para sujetarse correctamente del conductor o alcanzar y mantener los pies en los estribos.

Por ello, la prohibición establecida por el artículo 53, fracción XIV, de la Ley Número 849 representa una medida preventiva orientada a disminuir la exposición de la niñez a situaciones de alto riesgo.

La finalidad de la norma no es sancionar a las familias, es proteger a las niñas y los niños.

Este enfoque debe prevalecer en todas las acciones de implementación.

V. EL CASCO COMO MEDIDA ESENCIAL DE SEGURIDAD

La protección de las personas usuarias de motocicleta no termina con la prohibición de transportar a menores de doce años.

La legislación también contempla el uso obligatorio del casco de seguridad.

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece como medida mínima de tránsito el uso obligatorio del casco para las personas conductoras y pasajeras de motocicletas, de conformidad con la Norma Oficial Mexicana aplicable.

Por ello, el Programa Estatal de Supervisión y Seguridad Vial para Motocicletas debe contemplar, de manera integral:

1. La prevención del transporte de menores de doce años.
2. La verificación del uso correcto del casco.
3. La revisión de las condiciones de seguridad aplicables.
4. La promoción de una cultura vial responsable.
5. La capacitación de conductores.
6. La vigilancia de las disposiciones legales.
7. La coordinación con los municipios.
8. La generación de información estadística.





VI. LA RESPONSABILIDAD DE LA COMISIÓN TÉCNICA DE TRANSPORTE Y VIALIDAD

La Comisión Técnica de Transporte y Vialidad del Estado constituye una instancia fundamental para el desarrollo de las políticas estatales relacionadas con el transporte y la movilidad.

Por ello, resulta pertinente que este Poder Legislativo exhorte a dicha Comisión para que, dentro del ámbito de sus atribuciones, fortalezca una estrategia estatal específica para motocicletas.

El planteamiento no pretende invadir las competencias constitucionales y legales de los Ayuntamientos.

Por el contrario, busca promover la coordinación entre las autoridades estatales y municipales.

La seguridad vial requiere acciones articuladas, una motocicleta no se detiene en los límites administrativos de un municipio, las personas se desplazan diariamente entre comunidades, municipios y regiones, por ello, las acciones de prevención y vigilancia deben contar con criterios comunes.

VII. PROPUESTA DE UN PROGRAMA ESTATAL DE SUPERVISIÓN Y SEGURIDAD VIAL PARA MOTOCICLETAS

El presente Punto de Acuerdo propone que la Comisión Técnica de Transporte y Vialidad del Estado implemente y fortalezca un **Programa Estatal de Supervisión y Seguridad Vial para Motocicletas**.

Este programa deberá contar, preferentemente, con cinco componentes:

A. Prevención

Desarrollo de campañas permanentes de educación y cultura vial.

B. Supervisión

Implementación de acciones de vigilancia y verificación del cumplimiento de la Ley.





C. Protección de la niñez

Vigilancia específica de la prohibición de transportar menores de doce años.

D. Uso del casco

Fortalecimiento de las acciones destinadas a garantizar el uso obligatorio y correcto del casco.

E. Evaluación

Generación de indicadores y estadísticas que permitan conocer resultados y modificar las estrategias cuando sea necesario.

VIII. CAMPAÑAS PERMANENTES DE CULTURA VIAL

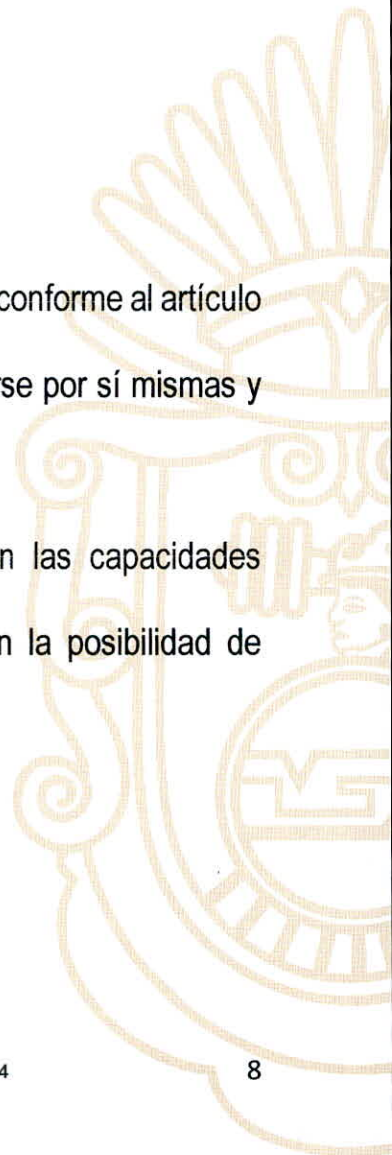
La prevención debe comenzar con información clara.

Las campañas deberán explicar a la ciudadanía:

- Que está prohibido transportar en motocicleta a menores de doce años, conforme al artículo 53, fracción XIV, de la Ley Número 849.
- Que existen restricciones respecto de personas que no puedan sujetarse por sí mismas y colocar adecuadamente los pies en los estribos o pisa pies.
- Que el casco es obligatorio para conductores y pasajeros.
- Que deben respetarse las disposiciones de tránsito y movilidad.
- Que conducir bajo los efectos del alcohol o sustancias que alteren las capacidades representa un riesgo grave.
- Que el exceso de velocidad y las maniobras peligrosas incrementan la posibilidad de lesiones graves y muerte.

Estas campañas deberán alcanzar las ocho regiones del Estado.

No deben concentrarse únicamente en Chilpancingo y Acapulco.





La seguridad vial debe llegar a las comunidades rurales, zonas suburbanas y municipios con alta utilización de motocicletas.

IX. ZONAS PRIORITARIAS DE SUPERVISIÓN

La implementación del Programa Estatal deberá considerar como puntos prioritarios:

- Zonas escolares.
- Mercados.
- Centros urbanos.
- Hospitales.
- Terminales de transporte.
- Accesos a comunidades.
- Vialidades con alta circulación.
- Zonas comerciales.
- Áreas donde exista concentración de motocicletas.
- Puntos identificados mediante estadísticas oficiales.

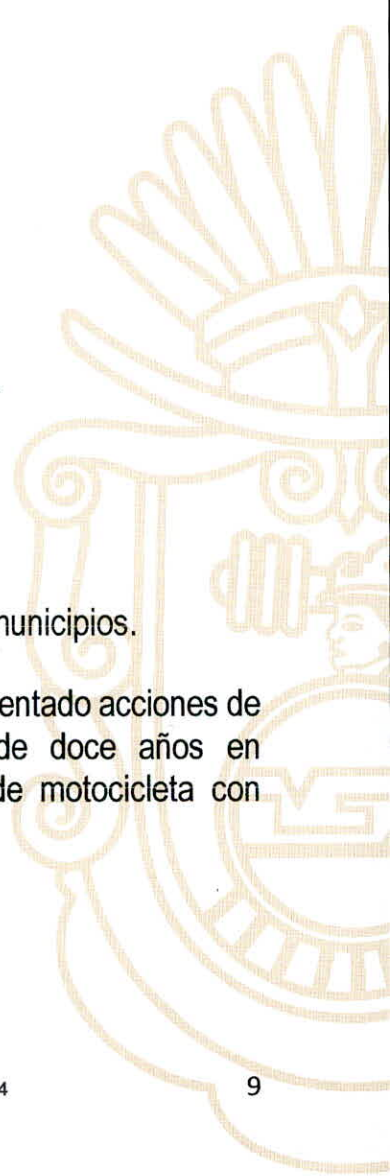
La finalidad no debe ser establecer operativos exclusivamente recaudatorios.

Debe privilegiarse un enfoque preventivo, educativo y de protección de la vida.

X. LA EXPERIENCIA EN MUNICIPIOS DE GUERRERO

La necesidad de reforzar estas acciones ya ha sido evidenciada por diversos municipios.

En Acapulco, por ejemplo, desde 2024 las autoridades municipales han implementado acciones de **“Cero Tolerancia”** respecto de conductas como transportar menores de doce años en motocicletas y circular sin casco. También se han reportado accidentes de motocicleta con personas lesionadas, incluyendo menores de edad.





En Ometepec, durante 2024 autoridades municipales reportaron más de 40 accidentes de motocicleta en un periodo de aproximadamente dos meses, con una persona fallecida, y señalaron la falta de uso de casco como uno de los factores relacionados con la problemática.

Estos casos muestran que la problemática tiene presencia en diferentes regiones del Estado.

Por ello, resulta conveniente pasar de acciones aisladas a una **estrategia estatal coordinada**.

XI. INFORMACIÓN ESTADÍSTICA COMO HERRAMIENTA DE DECISIÓN

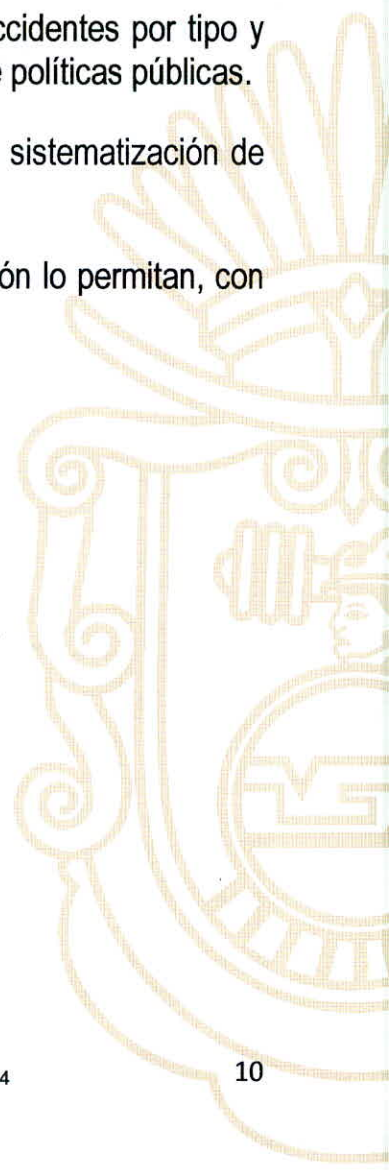
El Instituto Nacional de Estadística y Geografía genera información sobre los accidentes de tránsito terrestre registrados por los gobiernos municipales, incluyendo víctimas muertas en el lugar del accidente y personas heridas.

Asimismo, el INEGI cuenta con bases de datos que permiten analizar los accidentes por tipo y municipio, lo cual constituye una herramienta importante para la planeación de políticas públicas.

En este sentido, Guerrero debe fortalecer sus mecanismos de recopilación y sistematización de información relacionada con motocicletas.

El Programa Estatal deberá procurar contar, cuando las fuentes de información lo permitan, con indicadores relativos a:

- Número de siniestros relacionados con motocicletas.
- Personas lesionadas.
- Personas fallecidas.
- Edad de las víctimas.
- Uso o no uso de casco.
- Transporte de menores.
- Municipios con mayor incidencia.
- Zonas con mayor concentración de hechos.
- Número de operativos.





- Número de infracciones.
- Número de campañas realizadas.
- Resultados obtenidos.

La información permitirá orientar los recursos hacia las zonas que más lo necesitan.

XII. COORDINACIÓN CON LOS AYUNTAMIENTOS

La implementación del Programa Estatal deberá desarrollarse en coordinación con los Ayuntamientos, respetando sus competencias constitucionales y legales.

Los municipios son actores fundamentales en materia de tránsito y vialidad dentro de su ámbito territorial.

Por ello, la Comisión Técnica de Transporte y Vialidad deberá promover mecanismos de coordinación que permitan:

1. Homologar criterios de prevención.
2. Compartir información.
3. Coordinar campañas.
4. Intercambiar buenas prácticas.
5. Identificar puntos de riesgo.
6. Fortalecer la capacitación de agentes de tránsito.
7. Evaluar periódicamente los resultados.
8. La coordinación institucional permitirá evitar esfuerzos aislados y contribuirá a generar una política estatal más uniforme.





XIII. OBJETIVOS

Objetivo general

Fortalecer la política estatal de seguridad vial para motocicletas mediante la implementación de un Programa Estatal de Supervisión y Seguridad Vial para Motocicletas, que permita garantizar la aplicación efectiva del artículo 53, fracción XIV, de la Ley Número 849 de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Guerrero, particularmente en lo relativo a la protección de personas menores de doce años y al uso obligatorio del casco de seguridad.

Objetivos específicos

Primero. Fortalecer la vigilancia y supervisión del cumplimiento de la prohibición de transportar en motocicleta a personas menores de doce años.

Segundo. Reforzar el cumplimiento del uso obligatorio del casco por conductores y pasajeros.

Tercero. Implementar campañas permanentes de educación y cultura vial.

Cuarto. Priorizar acciones preventivas en zonas escolares y puntos de alta incidencia.

Quinto. Fortalecer la coordinación entre la Comisión Técnica de Transporte y Vialidad y los Ayuntamientos.

Sexto. Capacitar y sensibilizar al personal encargado de las labores de supervisión y vigilancia.

Séptimo. Generar información estadística que permita evaluar la incidencia de siniestros relacionados con motocicletas.

Octavo. Establecer indicadores que permitan evaluar periódicamente los resultados de las acciones implementadas.

Noveno. Promover una cultura de movilidad responsable y protección de la vida.





XIV. CONSIDERACIONES

PRIMERA. Que la movilidad es un derecho humano que debe ejercerse en condiciones de seguridad vial, conforme al marco constitucional y legal vigente.

SEGUNDA. Que niñas, niños y adolescentes tienen derecho a una protección reforzada por parte de las autoridades, en atención al principio del interés superior de la niñez.

TERCERA. Que la motocicleta constituye un medio de transporte de amplia utilización y que las personas que viajan en ella presentan una condición particular de vulnerabilidad frente a los siniestros viales.

CUARTA. Que en 2023 fallecieron en México 2,878 personas usuarias de motocicleta, equivalentes aproximadamente al 17.2% del total de personas fallecidas por siniestros viales, y se registraron 79,283 siniestros viales en los que estuvieron involucradas personas usuarias de motocicleta.

QUINTA. Que las defunciones de personas usuarias de motocicleta registraron un incremento de 52.3% respecto de 2018, lo que evidencia la necesidad de fortalecer las políticas de prevención.

SEXTA. Que el Congreso del Estado de Guerrero aprobó el Decreto Número 487, mediante el cual se adicionó la fracción XIV al artículo 53 de la Ley Número 849 de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Guerrero.

SÉPTIMA. Que dicha disposición prohíbe transportar en motocicleta a personas menores de doce años, así como a aquellas personas que no puedan sujetarse por sí mismas y colocar adecuadamente los pies en los estribos o pisa pies, en los términos establecidos por la propia legislación.

OCTAVA. Que la existencia de la norma debe acompañarse de acciones permanentes de difusión, supervisión, vigilancia, educación y coordinación institucional.

NOVENA. Que la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece el uso obligatorio del casco para conductores y pasajeros de motocicleta.





DÉCIMA. Que municipios de Guerrero han identificado y atendido problemáticas relacionadas con accidentes de motocicleta, transporte de menores y falta de uso de casco, lo que demuestra la necesidad de fortalecer la coordinación estatal.

DÉCIMA PRIMERA. Que el INEGI dispone de información estadística sobre accidentes de tránsito terrestre, víctimas fallecidas y personas heridas, la cual constituye una herramienta indispensable para la planeación de políticas públicas.

DÉCIMA SEGUNDA. Que una política estatal de seguridad vial debe privilegiar la prevención, la educación, la supervisión y la protección de la vida, sin menoscabo de la aplicación de las sanciones previstas en la legislación.

DÉCIMA TERCERA. Que corresponde al Estado generar condiciones para que las disposiciones legales sean conocidas, respetadas y aplicadas de manera efectiva y uniforme.

DÉCIMA CUARTA. Que la implementación de un programa estatal especializado permitiría establecer objetivos, acciones, indicadores y mecanismos de evaluación que faciliten medir los resultados de las políticas públicas dirigidas a motocicletas.

XV. IMPACTO PRESUPUESTARIO

El presente Punto de Acuerdo no implica por sí mismo la creación de nuevas dependencias, organismos, plazas laborales o estructuras administrativas.

Las acciones propuestas deberán desarrollarse dentro del ámbito de las atribuciones legales de las autoridades competentes y, preferentemente, mediante la utilización y coordinación de los recursos humanos, materiales y presupuestarios disponibles.

La implementación del Programa Estatal de Supervisión y Seguridad Vial para Motocicletas podrá realizarse mediante la coordinación de programas, campañas y acciones institucionales ya existentes, sin perjuicio de las adecuaciones presupuestarias que, en su caso, determinen las autoridades competentes conforme a la legislación aplicable y a la disponibilidad presupuestaria.





XVI. CONCLUSIÓN

La seguridad vial no puede ser una política reactiva, no debemos esperar a que ocurra un siniestro para actuar o a que una niña o un niño resulte lesionado para recordar que existe una disposición que prohíbe su traslado en motocicleta, ni esperar a que una familia pierda a uno de sus integrantes para reconocer que una conducta de riesgo pudo haberse prevenido.

El Congreso del Estado de Guerrero ya dio un paso fundamental al aprobar la prohibición de transportar en motocicleta a personas menores de doce años.

Ahora corresponde fortalecer la implementación de esa reforma, la ciudadanía necesita conocer la norma, las autoridades necesitan supervisarla, los municipios necesitan coordinarse, las instituciones necesitan generar información y la sociedad necesita asumir una cultura de responsabilidad vial.

La protección de niñas y niños no debe depender de la existencia de un operativo ocasional.

Debe formar parte de una política pública permanente.

Por ello, la presente propuesta plantea la implementación y fortalecimiento de un **Programa Estatal de Supervisión y Seguridad Vial para Motocicletas**, que permita articular prevención, educación, vigilancia, protección de la niñez, uso del casco, coordinación institucional y evaluación.

La finalidad última no es sancionar, es prevenir, proteger y salvar vidas.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, someto a consideración de esta Honorable Soberanía el siguiente:





PUNTO DE ACUERDO PARLAMENTARIO

PRIMERO. La Sexagésima Cuarta Legislatura del Honorable Congreso del Estado Libre y Soberano de Guerrero **exhorta respetuosamente a la Comisión Técnica de Transporte y Vialidad del Estado de Guerrero** para que, en el ámbito de sus atribuciones en coordinación con los 84 Ayuntamientos y el Consejo Municipal de Ayutla de los Libres, **implemente y fortalezca un Programa Estatal de Supervisión y Seguridad Vial para Motocicletas**, orientado a garantizar la aplicación efectiva del artículo 53, fracción XIV, de la Ley Número 849 de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Guerrero.

SEGUNDO. Se exhorta a la Comisión Técnica de Transporte y Vialidad del Estado para que el Programa Estatal contemple acciones específicas de supervisión y vigilancia destinadas a garantizar el cumplimiento de la prohibición de transportar en motocicleta a personas menores de doce años, así como de las demás restricciones establecidas en el artículo 53, fracción XIV, de la Ley Número 849.

TERCERO. Se exhorta a la Comisión Técnica de Transporte y Vialidad del Estado para que, dentro del Programa Estatal, fortalezca las acciones de supervisión respecto del **uso obligatorio del casco de seguridad por parte de las personas conductoras y pasajeras de motocicletas**, de conformidad con la legislación aplicable y las normas oficiales correspondientes.

CUARTO. Se exhorta a la Comisión Técnica de Transporte y Vialidad del Estado para que promueva mecanismos de coordinación con los 84 Ayuntamientos y el Consejo Municipal Comunitario de Ayutla de los Libres, con el propósito de establecer criterios comunes de prevención, difusión, supervisión y evaluación en materia de seguridad vial para motocicletas, respetando en todo momento las competencias constitucionales y legales de cada autoridad.

QUINTO. Se exhorta a la Comisión Técnica de Transporte y Vialidad del Estado para que, en coordinación con las autoridades municipales de seguridad pública y tránsito municipal, priorice las acciones de prevención y supervisión en **zonas escolares, mercados, centros urbanos, hospitales, terminales, accesos a comunidades, vialidades de alta circulación y demás puntos identificados como zonas de riesgo**.

SEXTO. Se exhorta a la Comisión Técnica de Transporte y Vialidad del Estado para que fortalezca la capacitación y sensibilización del personal encargado de las labores de supervisión y vigilancia, con énfasis en derechos humanos, interés superior de la niñez, prevención de riesgos y aplicación proporcional de las disposiciones de tránsito y seguridad vial.





SÉPTIMO. Se exhorta a la Comisión Técnica de Transporte y Vialidad del Estado para que, en coordinación con las autoridades municipales competentes, implemente **campañas permanentes de educación, prevención, concientización y cultura vial**, dirigidas particularmente a conductores de motocicletas, madres, padres, tutores, niñas, niños y adolescentes.

OCTAVO. Se exhorta a la Comisión Técnica de Transporte y Vialidad del Estado para que fortalezca la recopilación y sistematización de información relacionada con siniestros viales en los que intervengan motocicletas, procurando generar indicadores sobre personas lesionadas, personas fallecidas, edad de las víctimas, uso de casco, transporte de menores, municipios con mayor incidencia y demás variables disponibles.

NOVENO. Se exhorta a la Comisión Técnica de Transporte y Vialidad del Estado para que, con base en la información disponible y en coordinación con los Ayuntamientos, identifique las zonas y municipios con mayor incidencia de siniestros relacionados con motocicletas y focalice en ellos las acciones de prevención, educación y supervisión.

DÉCIMO. Se exhorta a la Comisión Técnica de Transporte y Vialidad del Estado para que establezca mecanismos de evaluación periódica del Programa Estatal de Supervisión y Seguridad Vial para Motocicletas, mediante indicadores que permitan conocer el número de campañas realizadas, operativos implementados, personas capacitadas, infracciones detectadas y, en la medida en que la información disponible lo permita, la evolución de los siniestros relacionados con motocicletas.

DÉCIMO PRIMERO. Se exhorta a la Comisión Técnica de Transporte y Vialidad del Estado para que, dentro del ámbito de sus atribuciones, fortalezca la difusión de las disposiciones contenidas en el artículo 53, fracción XIV, de la Ley Número 849, a fin de que la ciudadanía conozca claramente las restricciones aplicables al transporte de personas menores de doce años y las demás medidas de seguridad previstas en la legislación.

DÉCIMO SEGUNDO. La Sexagésima Cuarta Legislatura del Honorable Congreso del Estado de Guerrero reafirma su compromiso con la protección de la vida y la integridad física de niñas, niños, adolescentes y de todas las personas usuarias de las vías públicas, así como con el fortalecimiento de una política estatal de movilidad y seguridad vial basada en la prevención, la coordinación institucional y el cumplimiento efectivo de la legislación.





TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente Punto de Acuerdo surtirá sus efectos a partir de la fecha de su aprobación.

SEGUNDO. Comuníquese el presente Punto de Acuerdo a la Comisión Técnica de Transporte y Vialidad del Estado de Guerrero, para su conocimiento y efectos conducentes.

TERCERO. Comuníquese el presente Punto de Acuerdo a los 84 Ayuntamientos y al Consejo Municipal de Ayutla de los Libres del Estado de Guerrero, para que, en el ámbito de sus respectivas competencias, conozcan y coadyuven en las acciones de prevención, difusión y seguridad vial contempladas en el presente instrumento.

CUARTO. Publíquese en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guerrero y en la Gaceta Parlamentaria del Honorable Congreso del Estado para su conocimiento y observancia

Dado en el Salón de Sesiones del Honorable Congreso del Estado de Guerrero, a los nueve días del mes de septiembre del año dos mil veintiséis.

**ATENTAMENTE.**

DIP. OBDULIA
NARANJO CABRERA

