

Gaceta Parlamentaria
Sesión Ordinaria No. 97
marzo 25, 2024

Apartado Uno

6 Iniciativas

3 Dictámenes con Proyecto de Decreto

1 Dictamen con Proyecto de Resolución

Acuerdo con Proyecto de Resolución

Gaceta Parlamentaria



Directiva

Sesión
Ordinaria No. 97
marzo 25, 2024
apartado uno

Iniciativas

**C.C. DIPUTADAS Y DIPUTADOS SECRETARIOS
DE LA LXIII LEGISLATURA DEL CONGRESO
DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ**

PRESENTES

Cecilia Senllace Ochoa Limón, Esther González Díaz, Roberto Ulices Mendoza Padrón, Edgar Alejandro Anaya Escobedo, Martha Patricia Aradillas Aradillas, Emilio Eduardo Briones Valdez y Miguel Ángel Segura Méndez, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, así como **Miguel Ángel López Salas, Marcela del Carmen de León Bernal, y Salvador Isais Rodríguez**, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo, así como **María Claudia Tristán Alvarado** integrante del Grupo Parlamentario Nueva Alianza y **Yolanda Josefina Cepeda Echavarría**, diputados y diputadas de la Sexagésima Tercera Legislatura del Honorable Congreso del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí, en ejercicio de las facultades que les conceden los artículos 61 y 62 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí, 130 y 131 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de San Luis Potosí, 61, 62 y 65 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado de San Luis Potosí, elevo a la consideración de esta Soberanía, la siguiente iniciativa que propone **REFORMAR la Ley para la Inclusión de las Personas con Discapacidad en el Estado y Municipios de San Luis Potosí y la Ley de Protección a los Animales para el Estado de San Luis Potosí**, al tenor de lo siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Las personas en situación de discapacidad pueden utilizar animales de asistencia debido a una variedad de razones. Los también llamados animales de servicio son entrenados para ofrecer compañía, consuelo, afecto y apoyos físicos a personas que lo necesitan, ya que estos animales dedican su vida a apoyar y acompañar a personas con discapacidad o con una condición física o mental.

Cada animal de asistencia es entrenado para cumplir labores específicas dependiendo de la persona y sus necesidades, su entrenamiento puede durar entre seis meses y dos años dependiendo del grado de especialización que requiera el usuario final. Por ejemplo: una persona con movilidad limitada podrá beneficiarse con un animal capaz de abrir cajones, señalar objetos con la nariz, llevar cosas y prender y apagar la luz.

Pero debido a las diferentes condiciones de discapacidad existen animales de asistencia como:

- **Animal guía:** Que apoyan a personas con discapacidad visual.
- **Animal señal:** Apoya a personas con discapacidad auditiva.
- **Animal de servicio:** Apoyan a niños con autismo.
- **Animales de alerta médica:** Son entrenados para apoyar, en caso de emergencia a personas que tienen una condición médica.
- **Animales de Rehabilitación:** Brindan acompañamiento y apoyo a personas con discapacidad o a personas que se encuentran en tratamiento médico.

Los perros son los animales más comunes para asistir a las personas con capacidades diferentes, aunque en otros países existen otros que también lo pueden ser, como: caballos miniatura, los cerdos y hasta los monos, pero estos no se encuentran protegidos bajo los mismos regímenes de certificación que los perros.

La Asociación Mexicana de Animales de Servicio define al animal de servicio de la siguiente manera:

“¿Qué es un Animal de Servicio?

Es todo perro especialmente seleccionado y adiestrado de forma individual por expertos, para desarrollar tareas que mejoran la calidad de vida y condiciones de salud de aquél que lo necesita, éstas pueden ser personas con discapacidad sensorial y de comunicación, motrices, mentales, o múltiples; enfermedades crónicas o enfermedades mentales; también son aquellos que salvaguardan la integridad y salud de las personas, o bien apoyan a una institución para fines terapéuticos o de rescate de víctimas así como recuperación de cadáveres.”

En México la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad menciona a los perros guías y a los animales de servicio, señalando así a aquellos animales que han sido certificados para el acompañamiento, conducción y auxilio de personas con discapacidad.

Dentro de la exposición de motivos de la Ley de Protección a los Animales del Estado se define a los animales de asistencia como:

“Animal de Asistencia: Es aquel que ha sido adiestrado individualmente en instituciones y centros especializados, nacionales o del extranjero, para llevar a cabo actividades de apoyo a personas con discapacidad física, emocional, mental o sensorial. Animal.”

*La misma ley contempla un capítulo específico para los animales de asistencia.

Por lo anterior es necesario que las legislaciones en materia de discapacidad se ajusten a las necesidades de todas las personas y no sea limitativa. Puesto que, nuestra Ley para la Inclusión para Personas con Discapacidad en lo concerniente a animales de asistencia, solo menciona a los perros guías, que si bien, son contemplados en la ley para un mejor beneficio de las personas no videntes, excluye entonces a los demás tipos de animales de asistencia ya mencionados y al mismo tiempo deja en desventaja a quienes cuentan con una discapacidad distinta.

Ley para la Inclusión de las Personas con Discapacidad en el Estado y Municipios de San Luis Potosí

Texto Vigente	Texto Propuesto
ARTICULO 2º. ... I. ...	ARTICULO 2º. ... I. ...

<p style="text-align: center;">No tiene correlativo</p> <p>II. al VIII. ...</p>	<p>I Bis. Perro de asistencia: Son aquellos que han sido certificados para el acompañamiento, conducción, auxilio y apoyo físico, mental, sensorial y/o emocional de personas con discapacidad;</p> <p>II. al VIII. ...</p>
<p>ARTICULO 14. ...</p> <p>I. a la VII. ...</p> <p>VIII. Garantizar que en el uso de los servicios de transporte público, los perros guía, o ayudas técnicas o funcionales, y cualquier otro, no generen costo adicional para las personas con discapacidad;</p> <p>IX. a la X. ...</p>	<p>ARTICULO 14. ...</p> <p>I. a la VII. ...</p> <p>VIII. Garantizar que en el uso de los servicios de transporte público, los perros de asistencia, o ayudas técnicas o funcionales, y cualquier otro, no generen costo adicional para las personas con discapacidad;</p> <p>IX. a la X. ...</p>
<p>ARTICULO 27. ...</p> <p>I. a la III. ...</p> <p>IV. Derecho de libre acceso y permanencia a todo espacio físico público o privado: Toda persona con discapacidad que se encuentre acompañada por su perro guía, y/o asistido por sillas de ruedas, sillas, andaderas, computadoras portátiles, tabletas electrónicas, teléfonos inteligentes y cualquier otra ayuda técnica para la movilidad y para la comunicación, así como que se encuentre acompañada y asistida por una persona en razón de su discapacidad, tiene el derecho a acceder y permanecer junto con los anteriores, en todo espacio público o privado de uso público como lo pueden ser las instalaciones laborales, educativas, recreativas, culturales, deportivas, de espectáculos, comerciales, religiosas, de salud,</p>	<p>ARTICULO 27. ...</p> <p>I. a la III. ...</p> <p>IV. Derecho de libre acceso y permanencia a todo espacio físico público o privado: Toda persona con discapacidad que se encuentre acompañada por su perro de asistencia, y/o asistido por sillas de ruedas, sillas, andaderas, computadoras portátiles, tabletas electrónicas, teléfonos inteligentes y cualquier otra ayuda técnica para la movilidad y para la comunicación, así como que se encuentre acompañada y asistida por una persona en razón de su discapacidad, tiene el derecho a acceder y permanecer junto con los anteriores, en todo espacio público o privado de uso público como lo pueden ser las instalaciones laborales, educativas, recreativas, culturales, deportivas, de espectáculos, comerciales, religiosas, de salud,</p>

<p>asistenciales, el transporte de pasajeros, terminales y estaciones de transporte, y demás espacios que requieran utilizar las personas con discapacidad.</p> <p>Las personas con discapacidad que se encuentren acompañadas de perros guías tiene el derecho a acceder y permanecer junto a su perro en los espacios públicos y privados cuyo ingreso no se halle vedado al público en general, cumpliendo con las normas de seguridad correspondientes, y deberán acreditar de modo idóneo que el animal ha adquirido las aptitudes de adiestramiento para acompañamiento, conducción y ayuda.</p> <p>Cuando el acceso a los espacios públicos o privados tengan costo para las personas usuarias, en ningún caso se podrán generar costos adicionales por el acceso y permanencia del perro guía y/o de las ayudas técnicas y/o de la persona que acompaña y asiste, a la persona con discapacidad.</p>	<p>asistenciales, el transporte de pasajeros, terminales y estaciones de transporte, y demás espacios que requieran utilizar las personas con discapacidad.</p> <p>Las personas con discapacidad que se encuentren acompañadas de perros de asistencia tiene el derecho a acceder y permanecer junto a su perro de asistencia en los espacios públicos y privados cuyo ingreso no se halle vedado al público en general, cumpliendo con las normas de seguridad correspondientes, y deberán acreditar de modo idóneo que el animal ha adquirido las aptitudes de adiestramiento para acompañamiento, conducción y ayuda.</p> <p>Cuando el acceso a los espacios públicos o privados tengan costo para las personas usuarias, en ningún caso se podrán generar costos adicionales por el acceso y permanencia del perro de asistencia y/o de las ayudas técnicas y/o de la persona que acompaña y asiste, a la persona con discapacidad.</p>
<p>ARTÍCULO 38. ...</p> <p>I. ...</p> <p>II. Que incluyan el uso de señalización, facilidades arquitectónicas, tecnologías, información, sistema Braille, Lengua de Señas Mexicana, ayudas técnicas, perros guía, u otros apoyos, y</p> <p>III. ...</p>	<p>ARTÍCULO 38. ...</p> <p>I. ...</p> <p>II. Que incluyan el uso de señalización, facilidades arquitectónicas, tecnologías, información, sistema Braille, Lengua de Señas Mexicana, ayudas técnicas, perros de asistencia, u otros apoyos, y</p> <p>III. ...</p>
<p style="text-align: center;">Ley de Protección a los Animales para el Estado de San Luis Potosí</p>	

Texto Vigente	Texto Propuesto
<p>ARTÍCULO 4°. Para efectos de la presente Ley, se entenderá por:</p> <p>I a la XVI. ...</p> <p>XVII. Perro de Asistencia: Es aquel que ha sido adiestrado individualmente en instituciones y centros especializados, nacionales o del extranjero, para llevar a cabo actividades de apoyo a personas con discapacidad;</p> <p>XVIII. a la XXIII. ...</p>	<p>ARTÍCULO 4°. Para efectos de la presente Ley, se entenderá por:</p> <p>I a la XVI. ...</p> <p>XVII. Perro de Asistencia: Es aquel que ha sido adiestrado y certificado individualmente en instituciones y centros especializados, nacionales o del extranjero, para llevar a cabo actividades de apoyo a personas con discapacidad;</p> <p>XVIII. a la XXIII. ...</p>

Por lo anteriormente expuesto, someto a consideración de esta honorable asamblea, la siguiente Iniciativa con Proyecto de:

DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY PARA LA INCLUSIÓN DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL ESTADO Y MUNICIPIOS DE SAN LUIS POTOSÍ Y LA LEY DE PROTECCIÓN A LOS ANIMALES PARA EL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ.

PRIMERO. Se adiciona una fracción I Bis al artículo 2°, se reforma la fracción VIII del artículo 14, se reforma la fracción IV así como los últimos dos párrafos del artículo 27, y se reforma la fracción II del artículo 38, todos de Ley para la Inclusión para las Personas con Discapacidad en el Estado de San Luis Potosí, para quedar como sigue:

ARTICULO 2°. ...

I. ...

I Bis. Perro de asistencia: Son aquellos que han sido certificados para el acompañamiento, conducción, auxilio y apoyo físico, sensorial y/o emocional de personas con discapacidad;

II. al VIII. ...

ARTICULO 14. ...

I. a la VII. ...

VIII. Garantizar que en el uso de los servicios de transporte público, los perros **de asistencia**, o ayudas técnicas o funcionales, y cualquier otro, no generen costo adicional para las personas con discapacidad;

IX. a la X. ...

ARTICULO 27. ...

I. a la III. ...

IV. Derecho de libre acceso y permanencia a todo espacio físico público o privado: Toda persona con discapacidad que se encuentre acompañada por su perro **de asistencia**, y/o asistido por sillas de ruedas, sillas, andaderas, computadoras portátiles, tabletas electrónicas, teléfonos inteligentes y cualquier otra ayuda técnica para la movilidad y para la comunicación, así como que se encuentre acompañada y asistida por una persona en razón de su discapacidad, tiene el derecho a acceder y permanecer junto con los anteriores, en todo espacio público o privado de uso público como lo pueden ser las instalaciones laborales, educativas, recreativas, culturales, deportivas, de espectáculos, comerciales, religiosas, de salud, asistenciales, el transporte de pasajeros, terminales y estaciones de transporte, y demás espacios que requieran utilizar las personas con discapacidad.

Las personas con discapacidad que se encuentren acompañadas de perros **de asistencia** tiene el derecho a acceder y permanecer junto a su perro **de asistencia** en los espacios públicos y privados cuyo ingreso no se halle vedado al público en general, cumpliendo con las normas de seguridad correspondientes, y deberán acreditar de modo idóneo que el animal ha adquirido las aptitudes de adiestramiento para acompañamiento, conducción y ayuda.

Cuando el acceso a los espacios públicos o privados tengan costo para las personas usuarias, en ningún caso se podrán generar costos adicionales por el acceso y permanencia del perro **de asistencia** y/o de las ayudas técnicas y/o de la persona que acompaña y asiste, a la persona con discapacidad.

ARTÍCULO 38. ...

I. ...

II. Que incluyan el uso de señalización, facilidades arquitectónicas, tecnologías, información, sistema Braille, Lengua de Señas Mexicana, ayudas técnicas, perros **de asistencia**, u otros apoyos, y

III. ...

SEGUNDO. Se reforma la fracción XVII del artículo 4° de la Ley de Protección a los Animales para el Estado de San Luis Potosí, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 4°. Para efectos de la presente Ley, se entenderá por:

I a la XVI. ...

XVII. Perro de Asistencia: Es aquel que ha sido adiestrado **y certificado** individualmente en instituciones y centros especializados, nacionales o del extranjero, para llevar a cabo actividades de apoyo a personas con discapacidad;

XVIII. a la XXIII. ...

TRANSITORIOS.

PRIMERO.- El presente decreto entra en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado "Plan de San Luis".

SEGUNDO.- Se derogan todas las disposiciones que se opongan a este Decreto.

Dado en el H. Congreso de San Luis Potosí, S.L.P., a fecha de su presentación.

A T E N T A M E N T E

Emilio Eduardo Briones Valdez

Miguel Ángel Segura Méndez

Cecilia Senllace Ochoa Limón

Roberto Ulices Mendoza Padrón

Edgar Alejandro Anaya Escobedo

Esther González Díaz

Martha Patricia Aradillas Aradillas

Salvador Isais Rodríguez

Marcela del Carmen de León Bernal

Miguel Ángel López Salas

Yolanda Josefina Cepeda Echavarría

María Claudia Tristán Alvarado



(94)



DIPUTADAS Y DIPUTADOS SECRETARIOS DE LA LXIII LEGISLATURA
DEL HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE
PRESENTE

009757

Las que suscriben, personas representantes de la sociedad civil Marco Antonio Vargas Solís, Víctor Cristóbal Hernández de Torres, Marcela del Muro González, Zeferina Catalina Torres Cuevas, Brenda Lois Muñoz Flores, Luis Fernando Rodríguez Román y Claudio Iván Aldrete López actuando a título personal y con domicilio en Xicoténcatl 835 de esta ciudad capital para recibir notificaciones, y los números de teléfono 444 8393093 y 5535696226, en ejercicio de las facultades que nos conceden el artículo 61 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí; el 130 y 131 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo; y el 61, 62, 63, 64 y 65 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado, ambos de San Luis Potosí, sometemos a consideración de esta Honorable Soberanía la **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR VIRTUD DEL CUAL EXPIDE LA LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ**, lo cual realizamos bajo la siguiente

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El derecho a la movilidad fue incluido recientemente en la Constitución Federal a través de la modificación publicada el 18 de diciembre de 2020 en el DECRETO por el que se declara reformadas diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de Movilidad y Seguridad Vial, en la que se adiciona un último párrafo al artículo 4o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, para quedar de la siguiente manera:

Artículo 4o. ... Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Si bien, el derecho a la movilidad es algo de reciente creación en los ordenamientos legales mexicanos, "Movilidad" es un término que ha sido estudiado en la doctrina desde hace tiempo, es por ello que podemos encontrar a autores como Lévy (2001) como Kaufmann (2002) y Orfeuil (2004) quienes conciben a la movilidad como no solo el acto de desplazarse de un lugar a otro si no también, en el hecho de que exista la "oferta" de infraestructuras, medios y servicios de transporte.

En este sentido, el Centro de investigaciones aplicadas en Derechos humanos de la Universidad Nacional Autónoma de México en sus Informe Especial sobre el Derecho a la Movilidad en el Distrito Federal 2011-2012, define al derecho a la movilidad como *"el derecho de todas las persona y de la sociedad a la coexistencia de una gran variedad de formas de movilidad que respondan a los diversos modos de vida y actividades que la conforman, las cuales deben permitir la satisfacción de necesidades y el desarrollo de la población en su conjunto, tomando en consideración la protección al ambiente y las condiciones más amplias de inclusión para todas las personas sin excepción."*

De acuerdo con el jurista, politólogo y filósofo italiano Norberto Bobbio, los derechos humanos deben ser entendidos desde una perspectiva dual que incorpore la esfera individual y colectiva de la persona, podemos decir que la protección efectiva de los derechos humanos se da cuando ambas esferas están cubiertas por la protección del Estado.

El citado Informe Especial sobre el Derecho a la Movilidad en el Distrito Federal 2011-2012 publicado por el Centro de Investigaciones Aplicadas en Materia de Derechos Humanos de la Universidad Nacional Autónoma de México describe ambas dimensiones del derecho a la movilidad siendo la individual *"aquella capacidad de la persona de decidir libremente su movimiento y el modo de traslado entre todas las opciones de movilidad existentes."*

Desde el punto de vista colectivo la movilidad debe permitir y fomentar la coexistencia de una gran variedad de formas de movilidad que respondan a la diversificación de los estilos

de vida y actividades que constituyen a la sociedad y que permitan la satisfacción de necesidades y el desarrollo de la población en su conjunto.

De lo establecido en la Constitución Política Mexicana y lo expuesto por la doctrina podemos advertir que la movilidad es el derecho de todas las personas de la existencia de un sistema integrado e interconectado de diversos modos de transporte utilizados para la realización de los movimientos en el espacio público.

Es importante precisar que para que el derecho a la movilidad se encuentre debidamente complementado, este debe de cumplir con una serie de principios que aseguren la efectividad de dicho precepto normativo.

El primero y quizá de los más importantes de los principios es la seguridad vial, la cual de acuerdo con la (OMS) consiste en "Medidas relacionadas con el control de la velocidad, el diseño de las infraestructuras, la seguridad de los vehículos, las leyes y la vigilancia de su cumplimiento, la atención de emergencia tras un accidente de tránsito y el liderazgo."

El precepto constitucional también hace mención de la accesibilidad, la cual de acuerdo con la OMS consiste en que los dispositivos de movilidad y servicios conexos se adaptan a las necesidades y situación particular de cada persona que lo requiera. La accesibilidad engloba la no discriminación, el acceso físico y el acceso a información. El suministro de dispositivos de movilidad deberá ser equitativo para evitar que haya diferencias entre hombres y mujeres, grupos de edad, tipos de discapacidad, grupos socioeconómicos y regiones geográficas.

La eficiencia es otro punto importante y de acuerdo con el artículo 4º fracción V del Dictamen aprobado por el Senado de la República, de la Ley General para la Movilidad y Seguridad Vial esta consiste en "maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, tanto de personas usuarias como de bienes y mercancías, optimizando los recursos ambientales y económicos disponibles".

La calidad en todos los recursos, programas y servicios es otro punto importante ya que estos deberán de cumplir con determinados estándares y ser evaluados por normas

técnicas. De acuerdo con la OMS *"la calidad específica de los servicios puede evaluarse con relación al cumplimiento de los requisitos de capacitación del personal y las directrices de servicio"* (OMS, 2008a).

En el Dictamen aprobado por el Senado de la República, de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial en el artículo 4º fracción VIII nos hace referencia a la Inclusión e Igualdad. El Estado atenderá de forma incluyente, igualitaria y sin discriminación las necesidades de todas las personas en sus desplazamientos en el espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad. Por lo tanto, los sistemas generados por el Estado para garantizar el derecho de movilidad de todas las personas deberán cumplir también con estos requisitos.

Todos los anteriormente mencionados son los principios rectores de la Movilidad y Seguridad desprendidos del precepto constitucional multicitado.

En el plano internacional, el rápido desarrollo del derecho a la movilidad permite observar que el esfuerzo para su reconocimiento tiene un impulso no solo de tipo doctrinario o legal sino también desde la sociedad civil organizada, que exige la incorporación de derechos nuevos como este, que se adapten a sus necesidades, prueba de esto es la cantidad de instrumentos internacionales que lo consideran como parte de su catálogo de derechos humanos.

En 2007, México fue sede para la aprobación de la Declaración Universal de Derechos Humanos emergentes, tratado que recoge su inspiración en los principios establecidos en la Declaración Universal de los Derechos Humanos. En este instrumento Internacional se reconoce expresamente el derecho a la movilidad ya que establece que *"Toda persona tiene derecho a un tráfico ordenado y respetuoso con el medio ambiente y a moverse con facilidad por la ciudad metropolitana"* de igual forma considera dentro al derecho a la movilidad a

las barreras arquitectónicas"

En su artículo 11.1, el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, firmado por el Estado mexicano, reconoce el *"derecho de toda persona a un nivel de vida adecuado para sí y su familia, incluso alimentación, vestido y vivienda adecuados, y a una*

mejora continua de las condiciones de existencia”, para lo cual debe tomar “medidas apropiadas para asegurar la efectividad de este derecho”. Con relación a lo anterior, el Comité De Derechos Económicos Sociales y Culturales que es un organismo especializado de la Organización de las Naciones Unidas que emite recomendaciones a los Estados parte del Pacto Internacional de Derechos Económicos Sociales y Culturales para fomentar su cumplimiento define al derecho a la movilidad como “Aquel derecho de toda persona y de la colectividad a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad y aceptable, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el efectivo desplazamiento de todas las personas en un territorio para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo”

Ahora bien, de la misma forma, no podemos hablar de un Derecho a la Movilidad sin mencionar los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Estos surgen en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible, celebrada en Río de Janeiro en 2012 y constituyen un plan de acción para solventar las principales problemáticas mundiales actuales, desde la pobreza y la desigualdad hasta el cambio climático, específicamente el Objetivo de Desarrollo Sostenible 11 entra en materia del Derecho a la Movilidad ya que apunta a lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles, propone las siguientes metas en materia de Derecho a la Movilidad:

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.

Meta 11.6: Reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades incluso prestando especial atención a la calidad del aire y la gestión de los desechos municipales y de otro tipo.

Meta 11.8: De aquí a 2020 aumentar considerablemente el número de ciudades y asentamientos humanos que adoptan e implementan políticas y planes integrados para promover la inclusión, el uso eficiente de los recursos, la

mitigación del cambio climático y la adaptación a él y la resiliencia ante los desastres y desarrollar y poner en práctica, en consonancia con el Marco de Sendai para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015 2030 la gestión integral de los riesgos de desastre a todos los niveles.”

De la misma forma la Nueva Agenda Urbana Hábitat III (NAUHIII), emitida por la O.N.U. también pone sobre la mesa el derecho a la movilidad, como uno de los derechos importantes a cumplir y hacer efectivo en palabras de la propia agenda Urbana:

“El transporte y la movilidad son temas importantes de la Nueva Agenda Urbana, especialmente porque facilitan las conexiones entre las zonas urbanas y rurales y permiten “una participación significativa en las actividades sociales y económicas en las ciudades y los asentamientos humanos” - NAU 114”

La NAUHIII establece la importancia de que los gobiernos comiencen a implementar políticas en materia de movilidad, dichas políticas deben de comprender aspectos como lo que son: Legislaciones, Reglamentos, Planes de Desarrollo y Programas.

Dicha agenda establece puntos torales sobre los cuales hay que mejorar la calidad de la movilidad siendo estos:

“La Nueva Agenda Urbana recomienda a) un aumento del transporte público accesible y sostenible y el desarrollo de opciones no motorizadas; b) desarrollo orientado al tránsito (TOD); c) una planificación mejor coordinada del transporte y el uso del suelo, y d) una planificación del transporte urbano de mercancías que permita un acceso eficiente a los productos y servicios.”

Todos estos puntos toman aspectos importantes que son abordados dentro de la presente iniciativa, con excepción de lo referente al transporte público, pues este es materia de la Ley de Transportes del Estado de Puebla.

En otro orden de ideas, una vez abordada la importancia de la movilidad en el ámbito internacional, es importante determinar la obligatoriedad que tiene el Estado Mexicano de

asegurar el derecho a la movilidad en los términos que la propia Constitución establece.

El artículo 1ro de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, establece la obligatoriedad del Estado para hacer efectivos los Derechos Humanos, el cual que a la letra dice:

"Artículo 1o... Todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad. En consecuencia, el Estado deberá prevenir, investigar, sancionar y reparar las violaciones a los derechos humanos, en los términos que establezca la ley."

Como se establece en el artículo anterior es obligación del Estado el garantizar los Derechos Humanos, en este caso en particular, el derecho a la movilidad se traduce en un Derecho Económico Social y Cultural, en donde a diferencia de los Derechos Humanos de Primera Generación en donde el deber del estado se traduce en una pasividad que corresponde a no afectar el ejercicio de estos, en el caso de los DESC, estos se traducen en que el Estado debe tener un rol activo, es decir, generar ciertas acciones en específico para hacer efectivo dicho Derecho.

Es por lo tanto que en el caso del derecho a la movilidad requerimos de dos aspectos importantes por parte del Estado, una obligación de una actividad que consiste en dejar escoger a las personas cuál será su medio de movilidad y una obligación de actividad que consiste en asegurar que dicha movilidad se lleve bajo los principios constitucionales, por lo tanto, se traduce en llevar a cabo acciones encaminadas a ello.

Siendo de tal forma que dichas acciones deben de estar reguladas y reglamentadas en un ordenamiento legal para determinar el ámbito de competencias y la forma de aplicación de estas mismas, por lo tanto, pues a falta de un ordenamiento que determine claramente las acciones y competencias, es que se caería en que no habría un orden específico, si no un

sinfin de actividades, la mayoría no homologadas.

Por lo tanto, la creación de una Ley Estatal de Movilidad y Seguridad Vial es de vital importancia, para poder de esta manera establecer las competencias y acciones que llevarán a cabo cada uno de los tres órdenes de gobierno. En donde se establezcan mínimos que deben de contener la infraestructura y mobiliario urbano, para permitir la accesibilidad, eficacia y sobre todo la seguridad vial.

De la misma forma, esta iniciativa de ley fue basada en el dictamen de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial que se aprobó por parte del Senado de la República en el diciembre pasado, por lo que, para el momento de la aprobación de dicha Ley por parte de la cámara de Diputados, de ser necesario, solo sería cuestión de hacerle pequeñas modificaciones para su adecuación.

Es por lo anterior que sometemos a consideración de esta Honorable Soberanía, para su estudio, análisis, y en su caso aprobación, previo ejercicio de parlamento abierto y la consulta a las personas con discapacidad y a las personas de los pueblos originarios de nuestro Estado, la siguiente iniciativa de:

LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ

TÍTULO PRIMERO DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO I OBJETO

Artículo 1.- La presente Ley es de orden público, de interés social y de observancia en el Estado de San Luis Potosí, para promover, respetar, proteger y garantizar el derecho de toda persona a la movilidad asequible y en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión, igualdad, equidad, modernidad e innovación tecnológica.

Artículo 2.- Son objetivos específicos de la presente Ley:

I. Establecer las bases para las políticas de movilidad y seguridad vial en el Estado y sus Municipios, bajo un enfoque sistémico, es decir, de sistema seguro y a escala humana, donde se contemplen las necesidades, condiciones y límites de las personas, entendiendo la ocurrencia del error humano y comprendiendo los límites del cuerpo humano en la tolerancia a fuerzas físicas de impacto.

II. Establecer las facultades y definir las políticas públicas en apoyo del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial y la información proporcionada por el Sistema de Información Territorial y Urbano del Estado, para que todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, promuevan y prioricen que sus acciones favorezcan el desplazamiento de las personas conforme a la jerarquía de la movilidad, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad, así como bienes y mercancías; que disminuya los impactos negativos sociales, de desigualdad, económicos, a la salud, y al medio ambiente, con el fin de minimizar los riesgos de sufrir lesiones o muerte por colisiones.;

II. Definir mecanismos de coordinación de las autoridades del Estado, sus Municipios y la sociedad, en materia de movilidad y seguridad vial;

III. Establecer la concurrencia y mecanismos de coordinación entre autoridades del Estado y sus Municipios, así como de los integrantes del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, en materia de movilidad y seguridad vial;

IV. Determinar mecanismos y acciones que garanticen la planeación a largo plazo e inversión de formas eficientes, dignas, sostenibles y seguras de la movilidad, que permitan el ejercicio pleno de este derecho;

V. Vincular la política de movilidad y seguridad vial, con un enfoque integral de la política de ordenamiento territorial y desarrollo urbano y de manera transversal con las políticas sectoriales aplicables;

VI. Definir la jerarquía de la movilidad y los principios rectores a que deben sujetarse las autoridades competentes, en la implementación de esta Ley, en la expedición de disposiciones reglamentarias y en la formulación y aplicación de políticas, programas y acciones en la materia;

y mercancías, con menor costo ambiental, social y económico, la movilidad no motorizada, vehículos no contaminantes y la intermodalidad;

VIII. El incremento gradual de ciclo carriles, ciclo vías, ciclo estacionamientos, bici estacionamientos, y demás relativos al fomento al uso de la bicicleta como medio de movilidad sostenible;

IX. Establecer los mecanismos y acciones para la gestión de riesgos en la movilidad que permitan reducir las muertes y lesiones graves ocasionados por siniestros viales, y así salvaguardar la vida, integridad física y bienes de las personas en el Estado;

X. Determinar los mecanismos que permitan la participación ciudadana efectiva en materia de movilidad, así como la creación de espacios e instrumentos que garanticen la corresponsabilidad del gobierno y la ciudadanía en la formulación, seguimiento y evaluación de la política pública en la materia;

XI. Promover la toma de decisiones con base en evidencia científica y territorial en materia de movilidad y seguridad vial;

XII. Otros análogos.

CAPÍTULO II GENERALIDADES

Artículo 3. Esta Ley se interpretará de conformidad con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los tratados internacionales en materia de movilidad y seguridad vial, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí y, la Ley de Transporte Público del Estado de San Luis Potosí, favoreciendo, en todo tiempo, a las personas la protección más amplia.

Artículo 4. A falta de disposición expresa en esta Ley se aplicarán de manera supletoria en lo que resulten aplicables, los siguientes ordenamientos legales.

I. Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;

III. Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de San Luis Potosí;

IV. Ley de Cambio Climático para el Estado de San Luis Potosí;

- V. Ley Ambiental del Estado de San Luis Potosí;
- VI. Ley para la Inclusión de las Personas con Discapacidad en el Estado y Municipios de San Luis Potosí;
- VII. Código de Procedimientos Civiles para el Estado de San Luis Potosí;
- VIII. Ley Orgánica del Municipio Libre del Estado de San Luis Potosí y;
- IX. Todas aquellas que, con independencia de las legislaciones aquí señaladas, se requieran para la aplicación de la presente ley.

Artículo 5.- Para efectos de esta ley, se entenderá por:

- A. **Accesibilidad:** Las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con los demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información, y otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales e insulares;
- B. **Acciones afirmativas:** Políticas, medidas o acciones dirigidas a favorecer a personas o grupos en situación de vulnerabilidad, con el fin de eliminar o reducir las desigualdades y barreras de tipo actitudinal, social, cultural o económico que los afectan;
- C. **Ajustes Razonables:** Modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requieran en un caso particular, para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con las demás, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales;
- D. **Atención médica prehospitalaria:** Es la otorgada a las personas en situación de víctima de siniestros de tránsito cuya condición clínica considera que pone en peligro la vida, un órgano o su función, con el fin de lograr la limitación del daño y su estabilización orgánico-funcional; comprende desde el primer contacto de

paramédico o médico hasta la llegada y entrega a un establecimiento para la atención médica con servicio de urgencias;

- E. Auditorías de Seguridad Vial: Metodología aplicable a cualquier infraestructura vial para identificar, reconocer y corregir las deficiencias antes de que ocurran siniestros viales o cuando éstos ya están sucediendo. Las auditorías de seguridad vial buscan identificar riesgos de la vía con el fin de emitir recomendaciones que, al materializarse, contribuyan a la reducción de los riesgos;
- F. Automovilista: Al conductor de vehículos destinados al uso particular o privado, cuya capacidad de carga no exceda de 3.5 toneladas, no preste servicios al público y por consiguiente no reciba remuneración alguna;
- G. Autoridades: Las de los tres órdenes de gobierno en materia de movilidad, seguridad vial y transporte terrestre;
- H. Ayudas Técnicas: Dispositivos tecnológicos y materiales que permiten habilitar, rehabilitar o compensar una o más limitaciones funcionales, motrices, sensoriales o intelectuales de las personas con discapacidad;
- I. Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial: Las bases de datos a las que se refiere la presente Ley;
- J. Boleta de infracción: Documento por el cual se hace constar alguna violación a la presente Ley o su Reglamento;
- K. Bloqueo: Al cierre temporal o indefinido de las vialidades;
- L. Junta Estatal de Caminos: Al Organismo Público Descentralizado denominado Junta Estatal de Caminos de San Luis Potosí;
- M. Calle completa: Aquella diseñada para facilitar el tránsito seguro de las personas

usuarias de las vías, de conformidad con la jerarquía de la movilidad, que propician la convivencia y los desplazamientos accesibles y eficientes. Consideran criterios de diseño universal, la ampliación de banquetas o espacios compartidos de circulación peatonal y vehicular libres de obstáculos, el redimensionamiento de carriles para promover velocidades seguras, carriles exclusivos para el transporte público, infraestructura ciclista y señalética adecuada y visible en todo momento;

- N. Chofer de transporte mercantil: Al conductor de vehículos destinados al servicio de transporte mercantil, sin menoscabo que puedan conducir cualquier otro tipo de vehículos de uso particular, excepto los destinados al servicio público de transporte;
- O. Chofer de transporte público: Al conductor de vehículos destinados al servicio público de transporte, sin menoscabo que pueden conducir cualquier otro tipo de vehículos de uso particular, excepto los destinados al servicio de transporte mercantil;
- P. Ciclista: A la Persona que conduce un vehículo de tracción humana a través de pedales. Se considera ciclista también a aquella persona que conduce bicicleta asistida por motor eléctrico;
- Q. Ciclovía: A la infraestructura con señalización, para la circulación exclusiva de ciclistas;
- R. Ciudad de cuidados: Concepto de ciudad o asentamiento humano donde se prioriza el acto de compartir en el espacio público, se eliminan los riesgos a la población, comenzando por los más vulnerables y se genera un lugar más humano, solidario y habitable.
- S. Cruce o intersección: Lugar donde se unen dos o más vías públicas;
- T. Depósito vehicular oficial: Al lugar destinado para resguardo y custodia de los vehículos que están a disposición de la autoridad que corresponda;

- U. Desplazamientos: Recorrido de una persona asociado a un origen y un destino preestablecidos con un propósito determinado en cualquier modo de movilidad;

- V. Discriminación por motivos de discapacidad. Se entenderá cualquier distinción, exclusión o restricción por motivos de discapacidad que tenga el propósito o el efecto de obstaculizar, menoscabar o dejar sin efecto el reconocimiento, goce o ejercicio, en igualdad de condiciones, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales en los ámbitos político, económico, social, cultural, civil o de otro tipo. Incluye todas las formas de discriminación, entre ellas, la denegación de ajustes razonables;

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

- X. Dispositivo de seguridad: Aditamento, sistema o mecanismo dispuesto para las personas en favor de la seguridad de la vida, la salud y la integridad durante sus traslados;

- Y. Dispositivos de control del tránsito: Conjunto de señales, marcas, dispositivos diversos y demás elementos que se colocan en las vías con el objeto de prevenir, regular y guiar la circulación de personas peatonas y vehículos que cumplan con el criterio de diseño universal, garantizando su adecuada visibilidad en todo momento;

- Z. Dispositivos de seguridad vehicular: Autopartes, partes, sistemas, diseños y mecanismos en un vehículo dispuesto para producir una acción de protección en favor de la seguridad, la vida, la salud e integridad de las personas usuarias, de conformidad con lo establecido en las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes;

- AA. Educación Vial: Actividad cuya finalidad es difundir medidas, reglas y recomendaciones que ciertos individuos deben conocer al momento de transitar por la vía pública, con el objeto de fomentar actitudes y valores necesarios para la sana convivencia en el espacio público.

- BB. Elementos incorporados a la vialidad: A todos aquellos objetos adicionados a la vialidad, que no forman parte intrínseca de la misma;
- CC. Elementos inherentes a la vialidad: A todos aquellos objetos que forman parte intrínseca de la vialidad;
- DD. Enfoque Sistémico: Comprensión amplia de la seguridad vial que busca eliminar lesiones graves y muerte en todos los usuarios de las vías, contemplando la ocurrencia del error humano y considerando los límites físicos del cuerpo humano a las fuerzas de un choque. El enfoque de Sistema Seguro se basa en prácticas efectivas, eficientes y prioritarias. Este enfoque redistribuye responsabilidades en los diversos actores relacionados a la movilidad, y no sólo usuarios. En éste cobran especial relevancia las vías libres de riesgos, los sistemas de seguridad en los vehículos y las velocidades seguras.;
- EE. Estacionamiento: Al espacio físico o lugar utilizado para detener, custodiar y/o guardar un vehículo por tiempo determinado;
- FF. Especificaciones técnicas: Parámetros a los que se encuentra sujeto el diseño, funcionalidad y uso tanto de las vías como de los modos de transporte, con el objeto de garantizar la seguridad, salud e integridad de las personas usuarias y la prevención del riesgo, considerando las necesidades diferenciadas de los grupos en situación de vulnerabilidad;
- GG. Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial: Instrumento rector para la conducción de la Política Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, que incluye el conjunto de acciones encaminadas a promover la movilidad y la seguridad vial, para implementarlas a través de la coordinación de los tres órdenes de gobierno;
- HH. Estudio de Impacto de Movilidad: El que realizan las autoridades de los tres órdenes de gobierno en el ámbito de sus funciones, con el fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida de la ciudadanía en

materia de movilidad y seguridad vial;

II. Examen de valoración integral: Conjunto de valoraciones físicas, médicas y

Secretaría practican a las personas aspirantes para demostrar su aptitud necesaria para obtener o renovar una licencia de conducir;

JJ. Externalidades: Efectos secundarios que causa la actividad de la movilidad de una persona, en función del medio de transporte por el que se desplace, la cual no se hace cargo de todas las consecuencias que tiene esta actividad en la sociedad o el entorno, como emisiones, congestión, siniestros y uso de espacio público.;

KK. Factor de riesgo: Cualquier rasgo, característica o exposición de un individuo que aumente su probabilidad de sufrir una lesión;

LL. Gestión de la demanda de movilidad: Conjunto de medidas, programas y estrategias que inciden en la conducta de las personas usuarias a fin de reducir viajes o cambiar el modo de transporte; con el fin de optimizar tiempos en los desplazamientos;

MM. Gestión de la velocidad: Conjunto de medidas para provocar velocidades seguras, que permitan la supervivencia humana, y abarca un conjunto de medidas integradas que llevan a conductores a circular a una velocidad segura y, en consecuencia, reducir el número de colisiones y las lesiones graves o muertes. Una estrategia de gestión de velocidad incluye:

a. Construir o modificar las vías fin de incluir características que calmen el tráfico

b. Fijar límites de velocidad adecuados a la función que cumple cada vía

c. Hacer cumplir los límites de velocidad a través de operativos

d. Controlar la velocidad de los vehículos con dispositivos electrónicos en las propias unidades.

e. Sensibilizar a los conductores sobre los riesgos de la velocidad;

NN. Grupos en situación de vulnerabilidad: Población que enfrenta barreras

para ejercer su derecho a la movilidad con seguridad vial como resultado de la desigualdad, como las personas con menores ingresos, indígenas, con discapacidad, en estado de gestación, adultas mayores, comunidad LGTBTTIQ, así como mujeres, niñas, niños y adolescentes, y demás personas que por su condición particular enfrenten algún tipo de exclusión;

PP. Impacto de movilidad: Resultado de la evaluación de las posibles influencias o alteraciones sobre los desplazamientos de personas, bienes y mercancías que pudieran afectarse por la realización de obras y actividades privadas y públicas;

QQ. Infracción: La conducta que transgrede alguna disposición establecida en la presente Ley y su Reglamento, y que tiene como consecuencia una sanción administrativa;

RR. Inspección Técnica Vehicular: Proceso para vehículos que, conforme a la norma correspondiente, deberán someterse a una revisión de sus condiciones físico-mecánicas para poder circular en el territorio estatal.

SS. Interseccionalidad: Conjunto de desigualdades múltiples que coinciden o interceptan en una persona o grupo, aumentando su situación desfavorecida, riesgo, exposición o vulnerabilidad al hacer uso de la vía;

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

UU. Ley General: Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;

X. Ley: Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de San Luis Potosí;

WW. Licencia: Al documento expedido por autoridad competente, en cualquiera de sus modalidades, que autoriza a personas mayores de edad, previo

cumplimiento de determinados requisitos, a conducir un vehículo automotor.

XX. La autoridad competente podrá emitir permisos para aquellas personas menores de dieciocho años, que cubran los requisitos que la normatividad aplicable indique; incluyéndose en esta la marcha y plantón que tiene como finalidad ejercer su derecho de protesta;

ZZ. Marcha: A cualquier desplazamiento de un conjunto de individuos por la vialidad hacia un lugar determinado que tenga como finalidad manifestarse;

AAA. Motocicleta: Vehículo motorizado de dos o más ruedas utilizado para el transporte de pasajeros o de carga, propulsado por un motor de combustión interna, eléctrico o algún otro tipo de mecanismo que utilice cualquier otro tipo de energía

o asistencia que proporcione una potencia continua normal mayor a 1 KW (1.34HP),

o cuyo motor de combustión tenga un volumen desplazado mayor a 49 centímetros cúbicos. Sin ser limitativo sino enunciativo, una motocicleta puede incluir denominaciones de bicimoto, motoneta, motocicleta con sidecar, trimoto y cuatrimoto, con capacidad de operar tanto en carretera como en otras superficies;

BBB. Movilidad: El conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías, a través de diversos modos, orientado a satisfacer las necesidades de las personas;

CCC. Movilidad activa o no motorizada: Desplazamiento de personas y bienes que requiere de esfuerzo físico, utilizando ayudas técnicas o mediante el uso de vehículos no motorizados;

DDD. Movilidad del cuidado: Viajes realizados en la consecución de actividades relacionadas con el trabajo no remunerado y el cuidado de personas dependientes o con necesidades especiales;

EEE. Nomenclatura: Al conjunto de elementos y objetos visuales que se colocan en la vialidad para indicar los nombres de las colonias,

- FFF. Observatorios: Los observatorios de Movilidad y Seguridad Vial;
- GGG. Perro de asistencia: aquellos que han sido certificados para el acompañamiento, conducción y auxilio de personas con discapacidad;
- HHH. Persona peatona: Persona que transita por la vía a pie o que por su condición
- III. Persona usuaria: La persona que realiza desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad;
- JJJ. Personas con discapacidad: Personas a las que hace referencia la fracción XXVII del artículo 2° de Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad;
- KKK. Personas con movilidad limitada: Toda persona cuya movilidad se ha reducido por motivos de edad, embarazo y alguna otra situación que, sin ser una discapacidad, requiere una atención adecuada y la adaptación a sus necesidades particulares en el servicio;
- LLL. Personas usuarias vulnerables: Niñas y niños menores de doce años, personas adultas mayores y personas con movilidad limitada usuarias de vehículos de dos y tres ruedas;
- MMM. Policía: Las personas integrantes de los cuerpos policiales de la Dirección y de las unidades administrativas que atienden la seguridad vial en el Estado de San Luis Potosí, independientemente sean de municipios o del propio Gobierno del Estado;
- NNN. Proximidad: Circunstancias que permiten a las personas usuarias desplazarse con facilidad a sus destinos;
- OOO. Sanción: La consecuencia jurídica de la conducta infractora;
- PPP. Secretaría: Secretaría de Movilidad del Gobierno del Estado de San Luis Potosí;

QQQ. Seguridad vehicular: Medidas enfocadas en el desempeño y protección que brinda un vehículo motorizado a las personas pasajeras y usuarias de la vía contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de un siniestro de tránsito;

RRR. Seguridad vial: Conjunto de políticas y sistemas orientados a controlar los factores de riesgo, con el fin de prevenir y reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito;

SSS. Sensibilización: Transmisión de información a la población, con el fin de concientizar sobre el uso de la vía y la problemática que en ella se genera;

TTT. Señalización: Conjunto integrado de dispositivos, marcas y señales que indican la geometría de las vías, sus acotamientos, las velocidades máximas, la dirección de tránsito, así como sus bifurcaciones, cruces y pasos a nivel, garantizando su adecuada visibilidad de manera permanente;

UUU. Servicio de transporte: El que se presta para satisfacer las necesidades de movilidad mediante el traslado de personas y bienes. Se considerarán servicios de transporte aquellos a los que se refiere el artículo 14 de la Ley de Transporte del Estado de San Luis Potosí.

VVV. Servicios auxiliares: Son todos los bienes muebles o inmuebles e infraestructura, así como los servicios a los que hace referencia la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y que resulten complementarios a la prestación del servicio de transporte público, previstos en la legislación aplicable y que son susceptibles de autorización, permiso o concesión a particulares, por parte de los tres órdenes de gobierno;

WWW. Siniestro de tránsito: Cualquier suceso, choque, hecho, accidente o evento en la vía pública derivado del tránsito vehicular y de personas, en el que interviene por lo menos un vehículo y en el cual se causan la muerte, lesiones, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, o daños materiales, que puede prevenirse, y sus efectos adversos atenuarse;

XXX. Sistema de Información Territorial y Urbano del Estado de San Luis Potosí: Sistema al que hace referencia el artículo 39 de la presente Ley;

YYY. Sistema Nacional: El Sistema de Movilidad y Seguridad Vial a que hace referencia la Ley General;

AAAA. Sistemas de movilidad: Conjunto de elementos y recursos relacionados directa o indirectamente con el tránsito y la movilidad, cuya estructura e interacción permiten el desplazamiento de personas, bienes y mercancías en el espacio público;

BBBB. Sistemas de retención infantil: Dispositivos de seguridad para limitar la movilidad del cuerpo para personas menores de 1.5 metros de estatura, a fin de disminuir el riesgo de lesiones en caso de colisión, vuelco o desaceleración brusca del vehículo;

CCCC. Sistemas seguros: Prácticas efectivas, eficientes y prioritarias, que redistribuyen responsabilidades entre los diversos actores relacionados con la movilidad y no sólo con las personas usuarias, cobran especial relevancia las vías libres de riesgos, los sistemas de seguridad en el transporte, en los vehículos y las velocidades seguras;

DDDD. Tránsito: A toda acción o efecto de trasladarse de un lugar a otro por la vía pública;

EEEE. Transporte público de pasajeros: Es el medio de traslado que se ofrece a una persona o para el público en general de forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida y sujeta a horarios establecidos o criterios de optimización mediante algoritmos tecnológicos que otorga la autoridad competente a través de entidades, concesionarios o mediante permisos y cuya operación obedece a las necesidades de género;

FFFF. Transporte: Es el medio físico a través del cual se realiza el traslado de personas, bienes y mercancías;

GGGG. Transversalidad: Es el proceso mediante el cual se instrumentan las políticas, programas y acciones, desarrollados por las dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, basados en un esquema de acción y coordinación de esfuerzos y recursos en tres dimensiones: vertical, horizontal y de fondo;

HHHH. Vehículo: Modo de transporte diseñado para facilitar la movilidad y tránsito de personas o bienes por la vía pública, propulsado por una fuerza humana directa o asistido para ello por un motor de combustión interna, eléctrico o cualquier fuerza motriz;

IV. Vehículo eficiente: Vehículo que cumple con las normas oficiales mexicanas sobre emisiones y con las obligaciones de verificación;

JJJ. Vehículo motorizado: Vehículo de transporte terrestre de pasajeros o de carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica o de cualquier otra tecnología que les proporciona velocidad superior a los veinticinco kilómetros por hora;

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

LLLL. Velocidad de operación: Velocidad establecida por las autoridades correspondientes en los reglamentos de tránsito;

MMMM. Vía: Espacio físico destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos;

NNNN. Vía pública: Todo espacio de dominio público y uso común destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos, así como a la prestación de servicios públicos y la instalación de infraestructura y mobiliario;

OOOO. Vías primarias. Son vías de alta capacidad que permiten el flujo del tránsito vehicular continuo o controlado, entre las distintas áreas de la ciudad.

PPPP. Vías secundarias (también llamadas colectoras). Son vías cuya función es conectar las vías locales con las primarias. Aunque tienen generalmente una sección más reducida que las calles primarias, son las calles principales dentro

de los barrios y colonias por su capacidad vial, pero presentan una dinámica distinta al tener mayor movimiento de vueltas, estacionamiento, así como carga y descarga de mercancías.

QQQQ. Vías terciarias. Con un carácter estrictamente local, su función primordial es brindar acceso a los predios dentro de los barrios y las colonias. Facilitan el tránsito entre la red primaria y colectora. Los volúmenes, velocidades y capacidad vial son los más reducidos dentro de la red vial y generalmente las intersecciones no se están semaforizadas.

RRRR. Vialidad: Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana, y

SSSS. Violencia contra las mujeres: Cualquier acción u omisión, basada en su género, que les cause daño o sufrimiento psicológico, físico, patrimonial, económico, sexual o la muerte, en cualquier ámbito.

PRINCIPIOS DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

Artículo 6. Son principios de Movilidad y Seguridad Vial:

- I. **Accesibilidad.** Garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad tanto en zonas urbanas como rurales mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales, económicas, así como el uso de ayudas técnicas y perros de asistencia, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;
- II. **Calidad.** Garantizar que los sistemas de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público cuenten con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas;
- III. **Confiabilidad.** Las personas usuarias de los servicios de transporte deben tener la certeza de que los tiempos de recorrido, los horarios de operación y los puntos de abordaje y descenso son predefinidos y seguros, de manera que se puedan planear los recorridos de mejor

forma;

- IV. **Diseño universal.** Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir los criterios de diseño universal, a fin de incluir a todas las personas independientemente de su condición y en igualdad de oportunidades, a las calles y los servicios de movilidad, de acuerdo con las condiciones de cada centro de población; así como otorgarles las condiciones mínimas de infraestructura necesarias para ejercer el derecho a la movilidad;
- V. **Eficiencia.** Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, tanto de personas usuarias como de bienes y mercancías, optimizando los recursos ambientales y económicos disponibles;
- VI. **Equidad.** Reconocer condiciones y aspiraciones diferenciadas para lograr el ejercicio de iguales derechos y oportunidades, tanto para mujeres y hombres,

de movilidad y creación de espacio público de calidad, a través de la interacción social, la diversidad de actividades y la articulación de servicios, equipamientos e infraestructura;

- VIII. **Inclusión e Igualdad.** El Estado atenderá de forma incluyente, igualitaria y sin discriminación las necesidades de todas las personas en sus desplazamientos en el espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad;
- IX. **Movilidad activa.** Promover ciudades caminables, así como el uso de la bicicleta y otros modos de transporte no motorizados, como alternativas que fomenten la salud pública, la proximidad y la disminución de emisiones contaminantes;
- X. **Multimodalidad.** Ofrecer múltiples modos y servicios de transporte para todas las personas usuarias, los cuales deben articularse e integrarse entre sí y con la estructura urbana, para reducir la dependencia del vehículo particular motorizado;
- XI. **Participación.** Establecer mecanismos para que la sociedad se involucre activamente en cada etapa del ciclo de la política pública, en un esquema basado en la implementación de metodologías de co-creación enfocadas en resolver las necesidades de las personas;

- XII. **Perspectiva de género.** Visión científica, analítica y política que busca eliminar las causas de la desigualdad, la injusticia y la jerarquización de las personas basada en el género y que promueve la igualdad entre hombres y mujeres;
- XIII. **Progresividad.** Garantizar que el derecho a la movilidad y sus derechos relacionados, estén en constante evolución, promoviéndolos de manera progresiva y gradual e incrementando constantemente el grado de su tutela, respeto, protección y garantía;
- XIV. **Resiliencia.** Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación breve y de bajo costo, tanto para la sociedad como para el medio ambiente;
- XV. **Seguridad.** Se deberá proteger 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;
- XVI. **Seguridad vehicular.** Aspecto de la seguridad vial enfocado en el desempeño de protección que brinda un vehículo de motor a las personas pasajeras y usuarias vulnerables, y demás usuarias de la vía, contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de siniestro;
- XVII. **Sostenibilidad.** Satisfacer las necesidades de movilidad procurando los menores impactos negativos en el medio ambiente y la calidad de vida de las personas, garantizando un beneficio continuo para las generaciones actuales y futuras;
- XVIII. **Transparencia y rendición de cuentas.** Garantizar la máxima publicidad y acceso a la información relacionada con la movilidad y la seguridad vial, así como sobre el ejercicio presupuestal y cumplimiento de la normativa, de conformidad con lo establecido en normatividad aplicable;
- XIX. **Transversalidad.** Instrumentar e integrar las políticas, programas y acciones en materia de movilidad y seguridad vial, desarrollados por las distintas dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, poniendo especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad, y
- XX. **Uso prioritario de la vía o del servicio.** Concientizar a personas usuarias de la vía y transporte público sobre la necesidad que tienen las personas con discapacidad, las personas con movilidad limitada y quién los acompaña, de usar en determinadas circunstancias, las vías de manera

preferencial con el fin de garantizar su seguridad.

Artículo 7.- Enfoque Sistémico y de Sistemas Seguros. Las medidas que deriven de la presente Ley tendrán como objetivo prioritario la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, el uso o disfrute en las vías públicas del Estado, por medio de un enfoque sistémico de prevención que disminuya los factores de riesgo y la incidencia de lesiones graves, a través de la generación de sistemas de movilidad seguros, los cuales deben seguir los siguientes criterios:

- I. Las muertes o lesiones graves ocasionadas por un siniestro de tránsito son prevenibles;
- II. Los sistemas de movilidad y de transporte y la infraestructura vial deberán ser diseñados para tolerar el error humano, para que no se produzcan lesiones graves o muerte, así como reducir los factores de riesgo que atenten contra la integridad y dignidad de los grupos en situación de vulnerabilidad;
- III. Las velocidades vehiculares deben mantenerse de acuerdo con los límites establecidos en la presente Ley para reducir muertes y la gravedad de las lesiones;
- IV. La integridad física de las personas es responsabilidad compartida de quienes diseñan, construyen, gestionan, operan y usan la red vial y los servicios de transporte;
- V. Las soluciones cuando se produzca un siniestro de tránsito deben buscarse en todo el sistema, en lugar de responsabilizar a las personas usuarias de la vía;
- VI. Los derechos de las víctimas se deberán reconocer y garantizar de conformidad con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los tratados internacionales en la materia, la Ley General de Víctimas, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí, la Ley de Atención a Víctimas para el Estado de San Luis Potosí y demás normas que resulten aplicables.
- VII. Las decisiones deben ser tomadas conforme las bases de datos e indicadores del Sistema de Información Territorial y Urbano del Estado de San Luis Potosí, para lo cual se deben establecer sistemas de seguimiento, información, documentación y control de lo relativo a la seguridad de los sistemas de movilidad. En caso de que no exista evidencia local, se deberá incorporar el conocimiento generado hasta el nivel internacional;

- VIII. Las acciones de concertación son necesarias entre los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, a través de mecanismos eficientes y transparentes de participación; y
- IX. El diseño vial y servicio de transporte debe ser modificado o adaptado, incorporando ajustes sin que se imponga una carga desproporcionada o indebida, a fin de que se garantice la seguridad integral y accesibilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad, con base en las necesidades de cada territorio.

CAPÍTULO IV JERARQUÍA DE MOVILIDAD.

Artículo 8.- La planeación, diseño, inversión e implementación de las políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad, transporte, obra, infraestructura, grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, de acuerdo con la siguiente jerarquía de la movilidad:

- I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, discapacidad, vulnerabilidad y movilidad limitada;
- II. Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;
- III. Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros, con un enfoque equitativo pero diferenciado;
- IV. Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías, y
- V. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.

Cuando la situación así lo requiera, los vehículos que presten servicios de emergencia tendrán el uso prioritario de la vía, lo cual podrá reglamentar el Ejecutivo del Estado y los Ayuntamientos.

Artículo 9.- Se promoverán criterios y condiciones cuyo objetivo es evitar la muerte y lesiones graves por siniestros de tránsito, a través de la creación e implementación de programas y políticas públicas que resguarden la vida e integridad de las personas, en su libre tránsito y desplazamiento por el Estado de San Luis Potosí; teniendo en consideración la jerarquía de movilidad y orden de planificación de la infraestructura establecidos en la presente Ley.

CAPÍTULO V DERECHO A LA MOVILIDAD.

Artículo 10.- La movilidad es el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia.

Artículo 11.- El derecho a la movilidad tendrá las siguientes finalidades:

- I. La integridad física y la prevención de lesiones de todas las personas usuarias de las calles y de los sistemas de transporte, en especial de las más vulnerables;
- II. La accesibilidad de todas las personas, en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a las calles y a los sistemas de transporte;
- III. La movilidad eficiente de personas, bienes y mercancías;
- IV. La preservación y restauración del equilibrio ecológico ante los efectos del cambio climático;
- V. La calidad de los servicios de transporte y de la infraestructura vial;
- VI. Eliminar factores de exclusión o discriminación al usar los sistemas de movilidad, para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones;
- VII. La igualdad de oportunidades en el uso de los sistemas de movilidad;
- VIII. Dotar a todas las localidades del Estado con caminos universalmente accesibles, de suelo estable, que no sean susceptibles a velocidades inseguras, que no se inunden y de preferencia con suelo permeable; y
- IX. Promover el máximo grado de autonomía de las personas en sus traslados y el uso de los servicios, a efecto que puedan elegir libremente la forma de trasladarse, en y entre los distintos centros de población.

Artículo 12.- Son elementos inherentes del derecho a la Movilidad:

- I. La seguridad vial,
- II. La accesibilidad,
- III. La eficiencia,

- IV. La sostenibilidad,
- V. La calidad,
- VI. El cuidado,
- VII. La inclusión e igualdad de todas las personas, y
- VIII. Los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito y sus familiares.

Artículo 13. Seguridad Vial. La seguridad vial es el conjunto de medidas, normas, políticas y acciones adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de estos. Para ello, las autoridades, en el marco de sus respectivas competencias, observarán las siguientes directrices:

- I. **Infraestructura segura:** Espacios viales predecibles y que reducen o minimizan los errores de las personas usuarias y sus efectos, que se explican por sí mismos, en el sentido de que su diseño fomenta velocidades de viaje seguras y ayuda a evitar errores;
- II. **Velocidades seguras:** Velocidades de desplazamiento que se adaptan a la función, nivel de seguridad, condición de cada vía y momento. Las personas conductoras comprenden y ajustan su velocidad y conducen según las condiciones en función del umbral de la supervivencia humana en el caso de una colisión;
- III. **Vehículos seguros:** los que, con sus características cuentan con aditamentos o dispositivos, que tienen por objeto prevenir colisiones y proteger a las personas usuarias, incluidos pasajeros, personas peatonas, ciclistas y usuarias de vehículos no motorizados, en caso de ocurrir una colisión;
- IV. **Personas usuarias seguras:** Personas usuarias que, cumplen con las normas viales, toman medidas para mejorar la seguridad vial y exigen y esperan mejoras en la misma;
- V. **Atención médica prehospitalaria:** Establecimiento de un sistema de atención médica prehospitalaria y la aplicación de las normas vigentes en la materia, para la atención efectiva y oportuna de las personas lesionadas en siniestros viales, en términos de las normas aplicables, y
- VI. **Seguimiento, gestión y coordinación:** Las autoridades competentes establecerán las estrategias necesarias para el fortalecimiento de la seguridad vial, dándoles seguimiento y evaluación. Asimismo, se coordinarán entre ellas para gestionar de manera eficaz las acciones de

prevención, atención durante y posterior a los siniestros viales.

- VII. **Garantía de no repetición:** Toda acción relacionada a la seguridad vial deberá enfocarse en incrementar las condiciones para la preservación de la integridad humana, a partir de procurar que eventos graves no se repitan.

Artículo 14.- Las leyes, reglamentos y normas en la materia deberán contener criterios científicos y técnicos de protección y prevención, así como mecanismos apropiados para vigilar, regular y sancionar aquellos hechos que constituyan factores de riesgo.

Artículo 15.- Accesibilidad. Las autoridades competentes en el ámbito de sus atribuciones deberán garantizar que la movilidad esté al alcance de todas las personas en igualdad de condiciones, sin discriminación de género, edad, discapacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna, priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad, tanto en zonas urbanas como rurales.

Las demás leyes, reglamentos y normas en la materia contendrán las previsiones necesarias para garantizar, al menos, lo siguiente:

- I. Que los servicios de transporte prevean vehículos y entornos con diseño universal y en su caso, con características de cuidado y ayudas técnicas para la accesibilidad de personas con discapacidad y movilidad limitada, con las acciones afirmativas y los ajustes razonables que se requieran para ello;
- II. Que las vías y el espacio público se diseñen contemplando infraestructura que permita que las personas con discapacidad y movilidad limitada se desplacen de manera segura, tales como rutas accesibles, señales auditivas, visuales, táctiles, rampas, entre otras; y
- III. Que se contribuya a la accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad limitada, aportando especificaciones de diseño universal que permitan construir un entorno incluyente.
- IV. Que las modalidades de transporte en las zonas remotas y de difícil acceso, contemplen las rutas y los servicios más seguros, incluyentes, accesibles y asequibles para las personas.

El Ejecutivo Estatal se coordinará con los Ayuntamientos, para procurar proporcionar, de manera progresiva, servicios de transporte específico para personas con discapacidad.

Artículo 16.- Eficiencia. Las autoridades deben, en todo tiempo, maximizar los desplazamientos convenientes y asequibles, optimizando los recursos ambientales y económicos, y hacer uso de las tecnologías de la información y comunicación disponibles.

Artículo 17.- Sostenibilidad. Las autoridades, en sus ámbitos de competencia, deberán satisfacer los requerimientos de movilidad procurando los menores impactos negativos en la calidad de vida de las personas, en la sociedad y en el medio ambiente, asegurando las necesidades del presente sin comprometer los derechos de futuras generaciones.

Las políticas en materia de movilidad deberán fomentar la resiliencia de las personas, de la sociedad y del sistema de movilidad, frente a los efectos negativos del cambio climático y de la misma forma promoverán e incentivarán la gradual adopción de las innovaciones tecnológicas en los sistemas aplicados al transporte, vehículos, combustibles, fuentes de energía e infraestructura.

Asimismo, las autoridades competentes aplicarán medidas para controlar y reducir los efectos negativos en la sociedad y en el medio ambiente, derivados de las actividades de transporte, en particular, la congestión vehicular, la contaminación del aire, la emisión de gases de efecto invernadero, entre otras.

Artículo 18.- Calidad. Toda persona tiene derecho a buscar y acceder a información sobre el estado del sistema de movilidad, a fin de que pueda planear sus trayectos; calcular los tiempos de recorrido; conocer los horarios de operación del transporte público, la frecuencia de paso, los puntos de abordaje y descenso; evitar la congestión vial, y conocer el estado de funcionamiento del sistema de movilidad, así como la disponibilidad de los servicios auxiliares al transporte.

El sistema de movilidad deberá ofrecer múltiples opciones de servicios y modos de transporte debidamente integrados, que proporcionen disponibilidad, calidad y accesibilidad; que satisfagan las necesidades de desplazamiento y que logren un sistema de integración física, operativa, informativa, de modo de pago y de imagen institucional.

Artículo 19.- El cuidado. El sistema de movilidad deberá ser un pilar fundamental para lograr Ciudades de Cuidados, al garantizar las condiciones para la protección de la población, sin exponerla a riesgos, situaciones o elementos que puedan costar la vida o dejar lesiones permanentes al realizar sus desplazamientos.

Artículo 20.- Inclusión e igualdad. El sistema de movilidad debe ser igualitario, equitativo e inclusivo, por lo que las autoridades competentes deberán garantizar la equiparación de las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, independientemente del modo que utilice para trasladarse, poniendo especial énfasis en los grupos en situación de vulnerabilidad por condición física, social, económica, género, edad u otra.

Artículo 21.- Para cumplir con lo anterior, las autoridades competentes deberán

diseñar y operar el sistema de movilidad respetando los siguientes criterios:

I. Adaptaciones razonables: Para garantizar la igualdad e inclusión de los grupos en situación de vulnerabilidad, las autoridades competentes vigilarán que el sistema de movilidad se modifique y adapte en la medida necesaria y adecuada, sin que se impongan cargas desproporcionadas, cuando se requiera, para asegurar que las personas gocen o ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía;

II. Diseño universal: Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir criterios de diseño que incluya a todas las personas, independientemente de su situación o condición y equiparando oportunidades.

III. Perspectiva de género: El sistema de movilidad debe tener las condiciones adecuadas y diseñarse considerando estrategias que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en un marco de seguridad y conforme a sus necesidades, con el fin de garantizar la igualdad de género.

IV. Pluriculturalidad y multilingüismo: El espacio público y el sistema de transporte deben garantizar el respeto por la pluriculturalidad y deben contemplar mecanismos que garanticen la accesibilidad de las personas indígenas y afroamericanas, especialmente, en materia lingüística.

V. Prioridad en el uso de la vía: El sistema de movilidad debe garantizar el uso equitativo del espacio público por parte de todas las personas usuarias, de acuerdo con la jerarquía de la movilidad y las necesidades territoriales de los centros de población.

Artículo 22.- Derechos de las víctimas de siniestros de tránsito y sus familiares.

En todo proceso de carácter administrativo, penal o civil que se lleve a cabo como consecuencia de un siniestro de tránsito, las autoridades competentes deberán garantizar a las víctimas los siguientes derechos:

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

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

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

IV. Recibir atención médica y psicológica de manera integral;

V. Garantía de no repetición, para que de cada evento donde existan víctimas, las autoridades recaben la información necesaria para tomar lecciones que se traduzcan en medidas que eviten que un evento similar vuelva a suceder.

VI. Reparación integral del daño, en términos de la Ley General de Víctimas, Ley de Atención a Víctimas para el Estado de San Luis Potosí y demás normativa aplicable, para lo cual los procedimientos deben considerar las condiciones de vulnerabilidad que les afecten, Y;

VII. Al arrastre, salvamento y depósito de sus vehículos y, cuando se trate de vehículos no motorizados, no se causarán tarifas por dichos conceptos;

VIII. Todos los demás derechos reconocidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en los Tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano es Parte, en la Ley General, en la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí, en la Ley de Transporte del Estado y demás normas aplicables.

Para el cumplimiento de lo anterior las autoridades deberán emitir los protocolos de actuación necesarios, que serán de observancia obligatoria para todas las personas servidoras públicas que se relacionen con la materia.

TÍTULO SEGUNDO DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS

CAPÍTULO I AUTORIDADES.

Artículo 23.- Las atribuciones en materia de movilidad y seguridad vial, serán ejercidas de manera concurrente por las autoridades del Estado de San Luis Potosí y las autoridades municipales, en su respectivo ámbito de competencia, así como a través de los mecanismos de coordinación y colaboración que genera.

Para tal efecto, son autoridades para la interpretación y observancia de la presente Ley, sus Reglamentos, y demás disposiciones en la materia:

- I. Titular del Poder Ejecutivo;
- II. Secretaría de Movilidad de San Luis Potosí
- III. Secretaría de Comunicaciones y Transportes
- IV. La Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Obras Públicas;
- V. La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales

- VI. La Secretaría de Seguridad Pública;
- VII. La Secretaría de Salud;
- VIII. Carreteras de Cuota- SLP;
- IX. Los Ayuntamientos y sus autoridades y;
- X. El Instituto Estatal de Planeación Urbana, de los municipios y los de carácter metropolitano.
- XI. Las demás autoridades que tengan funciones relacionadas con la movilidad y seguridad vial en el Estado y sus Municipios.

CAPÍTULO II COMPETENCIAS AUTORIDADES ESTATALES

Artículo 24.- Corresponde a la persona Titular del Ejecutivo del Estado, la aplicación de la presente Ley, siendo sus atribuciones las siguientes:

- I. Expedir la reglamentación de la presente Ley y, dictar y aplicar las medidas necesarias para el cumplimiento de esta Ley, su reglamentación y disposiciones en la materia;
- II. Establecer los criterios generales para promover la movilidad en el marco del respeto por los derechos humanos, la seguridad, el medio ambiente, la formación y sensibilización vial y la calidad del entorno urbano;
- III. Designar a la persona Titular de la Secretaría de Movilidad a efecto de representar al Ejecutivo Local en la integración del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;
- IV. Presidir el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;
- V. Proponer las directrices fundamentales de la Política de Movilidad y Seguridad Vial en el Estado;
- VI. Celebrar convenios de coordinación con la Federación, otras entidades federativas, municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, para la implementación de acciones específicas, obras e inversiones en la materia;
- VII. Proponer en el Presupuesto de Egresos del Estado para cada año fiscal los

recursos para el correcto funcionamiento y aplicación de la presente Ley.

VIII. Armonizar el reglamento de tránsito del Estado, de conformidad con la presente Ley.

IX. Las demás que ésta y otras disposiciones legales expresamente le confieran.

Artículo 25.- La Secretaría de Movilidad, tendrá las siguientes atribuciones:

- I. Acordar y proponer al Titular del Ejecutivo del Estado, los Reglamentos y medidas necesarias para el cumplimiento de la presente Ley, sus Reglamentos y disposiciones en la materia;
- II. Gestionar la seguridad vial y la movilidad urbana, interurbana y rural, en el ámbito de su competencia, con base en lo establecido en esta Ley y demás disposiciones legales en la materia;
- III. Vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial;
- IV. Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad y la seguridad vial, con prioridad en el uso del transporte público y los modos no motorizados;
- V. Participar con las autoridades federales, de otras entidades federativas, del Gobierno del Estado, de los municipios y de las demarcaciones territorial de la Ciudad de México, en la planeación, diseño, instrumentación, implementación y evaluación de la Estrategia Nacional y Estatal, de las acciones, planes programas y política públicas en materia de movilidad y seguridad vial y, de los Convenios de Coordinación Metropolitanos, en los términos previstos en esta Ley y demás disposiciones legales aplicables;
- VI. Promover y asistir a la persona Titular del Ejecutivo en la celebración de convenios de coordinación con la Federación, otras entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, para la implementación de acciones específicas, obras e inversiones en la materia;
- VII. Promover la celebración de convenios de coordinación y colaboración

con empresas privadas, polígonos industriales, instituciones educativas, centros culturales y deportivos, para la implementación de sistemas de movilidad sostenible y estrategias de seguridad vial que permitan el desplazamiento eficiente y seguro de las personas usuarias hacia y desde el destino. En el caso de las empresas establecidas o con operaciones en el estado, deberán entregar de manera anual a la Secretaría de Movilidad su Plan Estratégico de Seguridad Vial que deberá contener objetivo, estrategia e indicadores para monitoreo de avances;

- VIII. Promover la asignación, gestión, y administración de recursos públicos de las Dependencias y Entidades del Gobierno del Estado, en coordinación con otras entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, bajo los criterios de la presente Ley, para implementar acciones y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial, infraestructura, servicios auxiliares y transporte;
- IX. Establecer la reglamentación para los estudios de impacto de movilidad y seguridad vial con perspectiva de género y de cuidado;
- X. Impulsar la consolidación de los sistemas de movilidad en los centros de población;
- XI. Otorgar licencias y permisos para conducir, en las modalidades de su competencia, para el transporte de pasajeros, de carga y de uso particular, así como el registro para que los vehículos circulen conforme a la Ley del Transporte del Estado de San Luis Potosí y reglamentos correspondientes bajo los criterios de la presente Ley;
- XII. Establecer, con base en los estudios correspondientes, las tarifas del servicio público de transporte de pasajeros, así como los servicios auxiliares,
- XIII. Establecer los acuerdos y medidas necesarias para la conservación, mantenimiento y renovación del parque vehicular destinado a la prestación de los servicios públicos, mercantil y privado de transporte de pasajeros y de carga, de conformidad con la Ley de Transportes del Estado de San Luis Potosí.
Para efectos de garantizar el buen estado de los vehículos, la Secretaría de Movilidad establecerá los mecanismos para incorporar un sistema de Inspección Técnica Vehicular donde periódicamente se revisen las

condiciones de emisiones y seguridad de los vehículos en circulación.

- XIV. En coordinación con la Secretaría de Medio Ambiente, la Secretaría de Infraestructura, y de ser el caso, con demás autoridades competentes del Ejecutivo Estatal y los Municipios, incentivar la circulación de formas de movilidad eficientes ambientalmente, establecer el marco normativo y programas correspondientes para su adecuada operación; así como la implementación de su infraestructura vial y equipamiento necesario;
- XV. Crear, administrar y mantener actualizados sus indicadores y bases de datos en materia de movilidad y seguridad vial, así como coordinar su generación y administración por parte de las demás autoridades y asegurar su remisión a la Secretaría de Medio Ambiente, Desarrollo Sustentable y Ordenamiento Territorial, a efecto que se incorporen al Sistema de Información Territorial y Urbano del Estado de San Luis Potosí;
- XVI. Instrumentar y articular, de manera conjunta con la Secretaría de Seguridad Pública y en concordancia con la política nacional y estatal, las acciones necesarias para disminuir las muertes, lesiones graves y secuelas ocasionadas por siniestros de tránsito;
- XVII. Proponer a la persona titular del ejecutivo del Estado, la reglamentación en materia de transporte público, privado, mercantil y particular, uso de la vialidad y tránsito, así como la política integral de estacionamientos públicos en el Estado, de conformidad a la presente Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;
- XVIII. Incorporar los instrumentos de planeación y control que se requieran, a fin de garantizar que los servicios de transporte cumplan con las obligaciones y principios establecidos en esta Ley, y promuevan la garantía efectiva del derecho a la movilidad de las personas. Los instrumentos deben optimizar los niveles de servicio a las personas usuarias y garantizar el derecho a una movilidad asequible e inclusiva. Para ello, se deberán considerar las diferentes figuras legales disponibles como autorizaciones, contratos, concesiones, permisos, registros, vistos buenos, o cualquier otro, en función de las características de cada servicio de transporte, garantizando la competencia justa, evitar monopolios, la atomización excesiva de los servicios y esquemas competitivos que promuevan disputas por el pasaje que puedan generar reducción de los niveles de servicio o elevación excesiva de la tarifa.

- XIX. Establecer, en el ámbito de sus atribuciones, las políticas, normas y lineamientos para promover y fomentar la utilización adecuada de la vialidad, su infraestructura, equipamiento auxiliar, servicios y elementos inherentes o incorporados a ella;
- XX. Establecer medidas de accesibilidad, inclusión y condiciones de diseño universal para las personas con discapacidad y con movilidad limitada, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad, dentro de los servicios de transporte público de pasajeros individual y colectivo, para garantizar su desplazamiento seguro en las vías, y
- XXI. Realizar los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades de acuerdo con las necesidades y condiciones impuestas por la planeación del Estado, promoviendo una mejor utilización de las vialidades al brindar prioridad a las personas con discapacidad, al peatón, al ciclista y al usuario de transporte público;
- XXII. Presentar a la persona titular del Ejecutivo del Estado, los programas de inversiones en materia de movilidad, transporte y vialidad;
- XXIII. Diseñar, aprobar, difundir y, en su caso, supervisar, con base en los resultados de estudios que para tal efecto se realicen, los dispositivos de información, señalización vial y nomenclatura que deban ser utilizados en la vialidad, coadyuvando en la disminución de los índices de contaminación ambiental;
- XXIV. Establecer políticas que reduzcan el uso del automóvil particular y planificar alternativas eficientes de transporte de mayor capacidad y/o no motorizada;
- XXV. En coordinación con las autoridades competentes promover en las actuales vialidades y en los nuevos desarrollos urbanos, la construcción de vías peatonales, accesibles a personas con discapacidad, y vías ciclistas, basada en los estudios correspondientes que para tal efecto se realicen;

- XXVI. Fortalecer el transporte público de pasajeros, individual y colectivo para la inclusión de los grupos en situación de vulnerabilidad, destinándoles lugares exclusivos;
- XXVII. Instrumentar, programas y campañas permanentes para fomentar formas de movilidad que resulten más convenientes para la población, encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos, fomentar cambios de hábitos de movilidad y la sana convivencia entre los distintos usuarios de la vía, así como la reducción de riesgos en el tránsito, en coordinación con otras autoridades, con el sector privado y social;
- XXVIII. Suscribir convenios de colaboración y promover la investigación académica, el desarrollo tecnológico, transferencia de conocimiento y capacitación en materia de movilidad, transporte, vialidad y tránsito;
- XXIX. Emitir, en coordinación con dependencias del Gobierno del Estado y los Ayuntamientos, los mecanismos necesarios para hacer eficiente el uso del espacio público para la estancia, disfrute y movilidad, mejorar la seguridad de los peatones y coadyuvar al cuidado del medio ambiente;
- XXX. Emitir, en conjunto con las autoridades que integren el Sistema Estatal, los lineamientos técnicos para la realización de las auditorías de seguridad vial, a efecto de proveer de una metodología homologada a nivel estatal;
- XXXI. En coordinación con la Secretaría de Educación del Estado, en la revisión continua de las condiciones de seguridad vial, accesibilidad, movilidad sustentable y activa en los entornos escolares y rutas de destino a los centros educativos para incrementar la calidad de los desplazamientos de los escolares y reducir sus riesgos, así como en la coordinación de esfuerzos con las entidades educativas para favorecer desplazamientos de movilidad activa de los escolares;
- XXXII. Coordinarse con los gobiernos de los municipios, a fin de establecer lineamientos de señalización vial, dispositivos de seguridad y diseño en las vías públicas de su competencia;
- XXXIV. Brindar asesorías y asistencia técnica a las Dependencias y Entidades del

Gobierno del Estado y a las autoridades de los gobiernos de los municipios, para la planeación a largo plazo y ejecución de programas, obras de infraestructura, equipamiento y servicios en materia de movilidad y seguridad vial;

XXXV. Aquellas que, con el carácter de delegables, le otorgue la persona titular del ejecutivo del Estado y las demás que le confieran la Ley General, la Ley del Transporte del Estado de San Luis Potosí, la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de San Luis Potosí y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.

XXXVI. Con el auxilio de la Secretaría del Trabajo del Estado de San Luis Potosí y el Centro de Capacitación e Inspección del Transporte, vigilar el cumplimiento de la regulación de los periodos de trabajo y descanso de las personas conductoras del transporte público y privado de carga y de pasajeros en el ámbito de su competencia y;

XXXVII. Las demás que le confiera la presente Ley y demás normas aplicables.

Artículo 26.- La Secretaría de Seguridad Pública tendrá las siguientes atribuciones:

- I. En conjunto con la Secretaría de Movilidad, armonizar las leyes o los reglamentos de tránsito aplicables en el Estado de San Luis Potosí, con lo establecido en la presente Ley;
- II. Garantizar en el ámbito de sus atribuciones que la vialidad, su infraestructura, servicios y elementos inherentes o incorporados a ellos, se utilicen en forma adecuada conforme a su naturaleza, en los tramos de jurisdicción estatal, así como en los tramos de jurisdicción municipal, poniendo inmediatamente de conocimiento del asunto a los elementos de tránsito municipal para que estos determinen lo conducente, lo anterior con base en las políticas de movilidad y seguridad vial que emita el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, coordinándose, en su caso, con las autoridades de la Administración Pública Estatal y Ayuntamientos correspondientes para lograr este objetivo; la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial, así como de las estatales y la observancia de esta Ley y su reglamentación;
- IV. Llevar a cabo el control de tránsito y la vialidad, preservar el orden público y la seguridad en los tramos de jurisdicción estatal;

- V. Mantener dentro del ámbito de sus atribuciones, que las vialidades de jurisdicción estatal estén libres de obstáculos y elementos que impidan, dificulten u obstaculicen el tránsito vehicular y peatonal, excepto en aquellos casos debidamente autorizados, en cuyo caso, en la medida de lo posible, no se deberán obstruir los accesos destinados a las personas con discapacidad;
- VI. Garantizar en las vialidades de jurisdicción estatal la seguridad de las personas que utilicen la vialidad a fin de manifestar sus ideas y/o demandas ante la autoridad competente;
- VII. Aplicar en el ámbito de sus facultades las sanciones previstas en el presente ordenamiento, y demás disposiciones aplicables en materia de tránsito y vialidad; y
- VIII. Imponer a través de los agentes de policía las infracciones correspondientes por violaciones a las disposiciones viales en el ámbito de sus competencias;
- IX. Realizar los operativos y estrategias de gestión y control de uso de distractores durante la conducción de vehículos, cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil, cascos en motociclistas, velocidad y de alcoholimetría, con base en los límites establecidos por la Secretaría de Salud, en el ámbito de su competencia y de acuerdo con los lineamientos establecidos por el Sistema Nacional;
- X. Realizar campañas en materia de prevención de factores de riesgo a usuarios de vehículos de motor;
- XI. Participar, en el marco de sus competencias, en las acciones que en materia de protección al medio ambiente lleven a cabo otras autoridades federales, estatales o municipales, en relación con la movilidad y seguridad vial; cuando éstos cumplan funciones de seguridad o de asistencia social, de conformidad con las legislaciones aplicables;
- XIII. Colaborar, en el marco de sus competencias, con las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno, en la prevención de las

violencias de género en los sistemas de movilidad, y

- XIV. Diseñar e implementar, de manera conjunta con las entidades federativas colindantes, mecanismos de coordinación para el cobro de infracciones de tránsito y la supervisión de vigencia de póliza de seguro en todo vehículo motorizado;
- XV. Detectar y reportar a las autoridades correspondientes, los riesgos de la infraestructura que pudieran causar siniestros de tránsito graves y que fueran hallados en las vías de su jurisdicción, para su corrección.
- XVI. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 27.- La Secretaría de Medio Ambiente tendrá las siguientes atribuciones:

- I. Armonizar los programas de ordenamiento territorial que le competen con los dispuesto en la Ley;
- II. Emitir y verificar las normas y lineamientos que deberán cumplir los vehículos motorizados que cuenten con registro en el Estado en materia de protección al medio ambiente;
- III. Promover, fomentar e impulsar, en coordinación con la Secretaría, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, el uso de vehículos no motorizados y/o de bajas emisiones contaminantes; sistemas con tecnologías sustentables, así como el uso de otros medios de transporte público de pasajeros y de carga amigables con el medio ambiente, utilizando los avances científicos, tecnológicos y de eficiencia energética;
- IV. Integrar el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en el presente ordenamiento legal.
- V. Diseñar, en conjunto con las dependencias que integren el Sistema Estatal, los instrumentos y mecanismos necesarios para el diagnóstico,

información, seguimiento y evaluación de las políticas, programas y acciones de movilidad y seguridad vial en el territorio del Estado, de conformidad con lo establecido en la presente Ley;

- VI. Participar, en coordinación con los integrantes del Sistema Estatal, en la evaluación de las acciones, planes, programas y políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial;
- VII. Desarrollar en conjunto con la Secretaría de Movilidad y los integrantes del Sistema Estatal, políticas de movilidad, que tengan como objetivo evitar el congestionamiento vial y contribuir en la disminución de los índices de contaminación ambiental;
- VIII. Sugerir a los ayuntamientos y al Gobierno del Estado, zonas de movilidad sustentable a efecto de reducir las externalidades negativas de su uso;
- IX. Realizar, en coordinación con los integrantes del Sistema Estatal, estudios, investigaciones y proyectos para la implementación de mecanismos que mejoren la seguridad vial en los desplazamientos en las vías y el transporte público;
- X. Las otras que se desprenden del presente ordenamiento y otras normas aplicables.

Artículo 28.- Son atribuciones de la Secretaría de Infraestructura:

- I. Integrar el Sistema Estatal, de conformidad con lo establecido en el presente ordenamiento;
- II. Asignar, gestionar y administración recursos públicos, en coordinación con la Secretaría de Movilidad, bajo los criterios de la presente Ley, para implementar acciones y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial, infraestructura, servicios auxiliares y transporte;
- III. Participar, en coordinación con los integrantes del Sistema Estatal, en la realización de manuales y lineamientos técnicos de diseño vial e infraestructura,
- IV. Diseñar, en conjunto con las autoridades que integren el Sistema Estatal, la Estrategia Estatal;

- V. Coordinar la planificación, construcción, mejoramiento y conservación de caminos y puentes de jurisdicción estatal, que se adentren en los centros de población, con los municipios, para el cumplimiento de lo establecido en esta Ley;
- VI. Fungir como instancia revisora de las acciones, planes, programas y políticas públicas en materia de seguridad vial que impliquen vías generales de comunicación de conformidad con lo establecido en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal;
- XI. Brindar asesoría técnica a los municipios, para la implementación de obras de infraestructura y equipamiento que cumplan con los requisitos establecidos en la presente Ley;
- VII. Desarrollar, en conjunto con la Secretaría de Movilidad y la Secretaría de Medio Ambiente, Desarrollo Sustentable y Ordenamiento Territorial, políticas de movilidad, que tengan como objetivo evitar el congestionamiento vial y contribuir en la disminución de los índices de contaminación ambiental;
- VIII. Realizar, en coordinación con los integrantes del Sistema Estatal, estudios, investigaciones y proyectos para la implementación de mecanismos que mejoren la seguridad vial en los desplazamientos en las vías, el transporte público;
- IX. Brindar asesorías y asistencia técnica a los gobiernos de los municipios, para la ejecución y planeación a largo plazo de obras de infraestructura en materia de movilidad y seguridad vial.
- X. Observar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial, así como de las estatales;
- XI. Emitir manuales o normas técnicas para el diseño de la infraestructura y

XII. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 29.- Son atribuciones de la Secretaría de Salud:

- I. Difundir y promover la observancia de las guías de práctica clínica y protocolos que permitan mejorar la calidad de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;
- II. Desarrollar estrategias para que las unidades de los servicios de emergencias médicas brinden atención a víctimas lesionadas en siniestros en todo el territorio del estado dentro del umbral de tiempo para minimizar la permanencia de lesiones y reducir la posibilidad de muerte.
- III. Elaborar e implementar los programas de capacitación para el personal de salud responsable de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;
- IV. Realizar campañas, en coordinación con el Sistema Estatal, en la difusión del teléfono de atención de emergencias 911, así como en materia de prevención de factores de riesgo en el tránsito a usuarios de vehículos motorizados, tales como conducir a velocidades adecuadas a las circunstancias, evitar manejar bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente, usar el cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil y casco en motociclistas y el respeto, protección y cuidado a personas peatones y ciclistas;
- V. Celebrar convenios de cooperación y coordinación en la materia,
- VI. Coordinarse con las áreas correspondientes para brindar atención de emergencias a través del teléfono 911;
- VII. Capacitar a quienes realicen las auditorías de seguridad vial y estudios de mejoramiento de sitios con graves o frecuentes siniestros de tránsito en materias de su competencia;
- VIII. Observar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas

por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial, así como de las estatales;

- IX. Difundir y promover la observancia de los límites de alcohol en la sangre y aire expirado, con base en lo establecido en la Ley General, que deberán ser los referentes en los operativos de alcoholimetría en todo el territorio del Estado; y
- X. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

CAPÍTULO III COMPETENCIA AUTORIDADES MUNICIPALES.

Artículo 30.- Los Ayuntamientos tendrán las siguientes atribuciones:

- I. Participar en el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en el presente ordenamiento y los lineamientos que establezca el Sistema Estatal;
- II. Garantizar que las vías proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas, considerando su interseccionalidad, sin importar el modo de transporte que utilicen;
- III. Prever en su estructura, una autoridad especializada en materia de movilidad y seguridad vial ya sea de primer o segundo rango;
- IV. Formular, aprobar, administrar y ejecutar los programas municipales en materia de movilidad y seguridad vial, conforme a lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional, el Plan Estatal de Desarrollo, la Estrategia Estatal, los programas del Estado de San Luis Potosí y los Convenios de Coordinación Metropolitanos; así como conducir, evaluar y vigilar la política conforme a lo establecido por esta Ley, sus principios y jerarquía de la movilidad;
- V. Vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial, así como el de las autoridades estatales;

- VI. Vigilar el cumplimiento de las Normas Técnicas Estatales, expedidas por la Secretaría y/o el Sistema Estatal, en materia de movilidad y seguridad vial;
- VII. Imponer, a través de los agentes de Tránsito, las infracciones correspondientes
- VIII. Imponer, a través de las instancias correspondientes, las sanciones por violaciones a las disposiciones viales en el ámbito de sus competencias, respetando y garantizando en todo momento sus Derechos Humanos.
- IX. Participar con las autoridades federales, de otras entidades federativas, las autoridades del Estado de San Luis Potosí y otros municipios, en la planeación, regulación, instrumentación e implementación de los Convenios de Coordinación Metropolitanos;
- X. Constituir las instancias locales y de coordinación metropolitana para la implementación de acciones integrales, acciones afirmativas transversales en materia de movilidad, en apego a esta Ley y demás disposiciones legales;
- XI. Celebrar convenios de coordinación con la Federación, otras entidades federativas, el Estado de San Luis Potosí y municipios para la implementación de acciones específicas, obras e inversiones en la materia, así como aquellas que prioricen la movilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad;
- XII. Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad y la seguridad vial, fomentando y priorizando el uso del transporte público y los modos no motorizados;
- XIII. Asignar, gestionar y administrar recursos para apoyar e implementar acciones y proyectos en materia de movilidad, su infraestructura, servicios auxiliares, operación y capacitación de las personas operadoras, transporte y seguridad vial, promoviendo una mejor utilización de las vías conforme a la jerarquía de movilidad;

- XIV. Establecer los mecanismos necesarios para mejorar la seguridad vial, de conformidad con la jerarquía de la movilidad y sus necesidades;
- XV. Realizar estudios para el diseño, modificación y adecuación de las vías en los centros de población, de conformidad con lo establecido en esta Ley y las necesidades territoriales;
- XVII. Establecer la categoría, sentidos de circulación, señalética y demás características de las vías en su territorio;
- XVIII. Expedir las autorizaciones, licencias o permisos para la realización de obras de infraestructura para la movilidad, con estricto apego a las normas jurídicas locales, planes o programas;
- XIX. Realizar estudios de impacto de movilidad en el ámbito de su competencia, incluyendo criterios de sustentabilidad, costo-efectividad, perspectiva de género y de cuidado, entre otros que se consideren relevantes;
- XX. Autorizar las áreas de transferencia para el transporte en su territorio;
- XXI. Regular el servicio del estacionamiento en vía pública, a través de una estrategia de gestión de estacionamiento, donde se establezcan tarifas en zonas concurridas, regulación y control de estacionamientos privados, número máximo de cajones vehiculares, tiempos de estancia máxima y estacionamientos cerca de centros de transferencia para fomentar la multimodalidad;
- XXII. Impulsar la accesibilidad e inclusión de personas con discapacidad y personas con movilidad limitada a los servicios públicos de transporte de pasajeros, de estacionamiento en vía pública, así como su desplazamiento seguro y efectivo en las vías a través de infraestructura adecuada;
- XXIII. Mantener, en el ámbito de sus atribuciones, las vías libres de obstáculos y elementos que impidan dificulten, generen un riesgo u obstaculicen el tránsito peatonal y vehicular, excepto en aquellos casos debidamente autorizados y respetando la jerarquía de la movilidad;

- XXIV. Instrumentar programas y campañas de seguridad vial, que fomenten la prevención de factores de riesgo;
- XXV. Realizar los operativos de alcoholimetría, con base en los límites establecidos en esta Ley, en las vías de su competencia;
- XXVII. Prever en su legislación aplicable, que los desarrollos inmobiliarios cuenten con el criterio de calle completa;
- XXVIII. Regular el diseño y tránsito en las vialidades en el ámbito de su competencia, así como en aquéllas respecto de las cuales celebren convenios de coordinación con el Gobierno del Estado siempre observando los principios y directrices establecidos en la presente Ley; y
- XXIX. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

CAPÍTULO IV COORDINACIÓN MUNICIPAL

Artículo 31. Los municipios de los estados deberán armonizar sus reglamentos de tránsito a los conceptos y fundamentos de movilidad y seguridad vial establecidos en la presente ley con el objeto de poder facilitar las acciones estratégicas coordinadas que permitan cumplir con los preceptos de esta ley.

CAPÍTULO V DE LA AGENCIA DE MOVILIDAD SEGURA Y DE LA PARTICIPACIÓN SOCIAL

Artículo 32. Agencia de Movilidad Segura

El Sistema Estatal, la Secretaría, los municipios y la participación ciudadana, promoverán la creación de una Agencia de Movilidad Segura que tendrá a su cargo las siguientes responsabilidades:

- I. Facilitar y promover el levantamiento de información abierta a través de estudios e investigaciones que procuren los Observatorios Ciudadanos de Movilidad y Seguridad Vial;
- II. Recabar la información y analizarla para la elección prioritaria de retos y tareas

en materia de movilidad y seguridad vial a resolver;

- III. Establecer objetivos en materia de movilidad y seguridad vial a corto, mediano y largo plazo;
- IV. Diseñar y proponer la política Estatal estratégica en materia de movilidad y civil, de los pueblos y comunidades indígenas, afroamericanas, organizaciones de personas con discapacidad;
- V. Diseñar y proponer la Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad vial, que será la base para el diseño de políticas, planes y acciones que implementen las autoridades estatales y municipales en la materia y que, con fundamento científico, pueda establecer procesos de construcción que permitan alcanzar los objetivos fijados dentro de los preceptos de la presente Ley;
- VI. Establecer los convenios necesarios, con entidades nacionales o extranjeras, privadas, sociales, académicas y públicas de los tres niveles de gobierno, para lograr la consecución de los objetivos fijados;
- VII. Enviar al Titular del Ejecutivo una propuesta presupuestal para la operación estratégica de la Agencia, misma que el Titular propondrá en el Presupuesto de Egresos del Estado para cada año fiscal para el correcto funcionamiento y aplicación de la Ley;
- VIII. Definir los mecanismos de evaluación y los indicadores necesarios que permitan medir la consecución de los objetivos;
- IX. Formular manuales y lineamientos que orienten la política para los sistemas de movilidad en los centros de población, con perspectiva interseccional y de derechos humanos, que:
 - A) Orienten criterios para el diseño vial que permitan la identificación de las necesidades o requerimientos de las personas usuarias de la vía;
 - B) Promuevan la seguridad vial y la utilización adecuada de la red vial, enfoque de sistemas seguros, su infraestructura, equipamiento auxiliar, dispositivos para el control del tránsito, servicios auxiliares y elementos inherentes o incorporados a ella;
 - C) Otras que fortalezcan la movilidad y la seguridad vial equitativa, igualitaria e incluyente.
 - D) Establecer los lineamientos para la conformación y desarrollo de los sistemas integrados de transporte en los diferentes centros de población, así como los criterios de diseño, implementación, ejecución y evaluación de la articulación física, operacional, informativa y de imagen, que permitan el

desplazamiento de personas, bienes y mercancías entre ellos;

planes y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial y sus impactos en los grupos en situación de vulnerabilidad, a través de los instrumentos que para tal efecto se emitan;

F) Promover la coordinación efectiva de las instancias que integran el Sistema Estatal y dar seguimiento a las acciones que para tal efecto se establezcan;

G) Elaborar un informe anual sobre el cumplimiento del objeto y objetivos de la presente Ley, así como del avance de la Estrategia Estatal, que será remitido a más tardar el día primero de febrero del año siguiente al Congreso del Estado para su conocimiento.

Artículo 33. Observatorios Ciudadanos de Movilidad y Seguridad Vial.

El Sistema Estatal, la Secretaría y los municipios, promoverán la creación de observatorios con la participación de la sociedad, comunidades originarias, instituciones académicas y de investigación, colegios de profesionistas con incidencia directa en la materia de esta Ley, organismos empresariales del sector ligado a la movilidad, la seguridad vial y al transporte de bienes y mercancías, organizaciones de la sociedad civil organizada y las autoridades respectivas, para el estudio, investigación y propuestas; evaluación de las políticas públicas, programas y acciones; sensibilización a la comunidad; difusión de información, conocimientos y datos abiertos sobre la problemática de la movilidad, la seguridad vial, la accesibilidad, la eficiencia, la sostenibilidad, la calidad y la inclusión e igualdad y sus implicaciones en el ordenamiento territorial, y en general sobre la aplicación de la presente Ley.

Artículo 34. La Secretaría y la autoridad especializada en materia de movilidad y seguridad vial de los Ayuntamientos, para la planeación y ejecución de la política pública y acciones gubernamentales en la materia, tomarán en cuenta a los Consejos Ciudadanos regulados por Ley, así como a las instituciones de planeación y de participación ciudadana establecidas en la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de San Luis Potosí, sin limitar la posibilidad de crear y determinar mediante acuerdo, otros organismos que se consideren necesarios.

Artículo 35. Las autoridades correspondientes deberán proporcionar a los Observatorios la información sobre el proceso de reglamentación de la movilidad, del transporte y del

tránsito, los planes de desarrollo urbano, de ordenamiento territorial metropolitanos, los actos administrativos y autorizaciones de uso de suelo, así como las bases de datos que forman la plataforma de información del Estado de San Luis Potosí, del municipio, demarcación territorial y zona metropolitana.

Artículo 36. Los Observatorios podrán llevar a cabo, de manera conjunta con las autoridades de planeación en la materia del Estado, municipales, multi municipales y metropolitanos, procesos de consulta y deliberación sobre temas de movilidad y seguridad vial.

Artículo 37. La Secretaría y la autoridad especializada en materia de movilidad y seguridad vial de los Ayuntamientos, deberán contar con un Observatorio Ciudadano, donde para su integración proponga el método al Congreso del Estado y éste resuelva lo que considere pertinente.

TITULO III SISTEMA ESTATAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL Y POLÍTICA ESTATAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

CAPÍTULO I SISTEMA ESTATAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Artículo 38.- El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial será el mecanismo de coordinación entre las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial, del Estado y los Municipios, así como los diferentes sectores de la sociedad, y será quien apruebe las estrategias generales de la Agencia, determine la asignación de los diferentes recursos y controle la ejecución y consecución de los objetivos del plan estratégico de la Agencia a fin de cumplir con los objetivos y principios de la presente Ley.

Artículo 39.-El sistema estará integrado por los titulares de:

- I. El Ejecutivo del Estado;
- II. La Secretaría de Movilidad;

- III. La Secretaría de Medio Ambiente, Desarrollo Sustentable y Ordenamiento Territorial;
- IV. La Secretaría de Seguridad Pública;
- V. La Secretaría de Infraestructura.
- VI. La Secretaría de Planeación y Finanzas.
- VII. Por los ayuntamientos de los municipios del Estado, para efectos de esto, será la persona que designe el propio Presidente Municipal, considerando prioritariamente a la persona Titular de la autoridad especializada en materia de movilidad y seguridad vial del Ayuntamiento;
- VIII. Dos miembros del Congreso del Estado de San Luis Potosí, los cuales serán los diputados presidentes de la comisión de Movilidad y Desarrollo Urbano.
- IX. Representantes de la sociedad civil, quienes serán invitados por cualquiera de los miembros, los cuales contarán con voz, pero no con voto.

Artículo 40.- El ejecutivo del Estado será quien presida el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial.

Artículo 41.- El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, tendrá las siguientes atribuciones:

- I. Emitir los lineamientos para su organización y operación, así como de la Agencia. Estos lineamientos deberán establecer los mecanismos de participación de las Secretarías, municipios, Congreso del Estado y organizaciones de la sociedad civil, así como la periodicidad de las reuniones del Sistema;
- II. Establecer la instancia que fungirá como órgano técnico de apoyo para el seguimiento de los acuerdos y resoluciones que se emitan;
- III. Emitir acuerdos y resoluciones generales para el funcionamiento de la Agencia de Movilidad Segura;

- IV. Establecer las bases de planeación transexenal, operación, funcionamiento y evaluación de las políticas en materia de movilidad y seguridad vial de carácter Estatal y regional que emita la Agencia, a fin de desarrollar los objetivos del Plan Estatal de Desarrollo, los programas Estatales y los planes de los municipios;
- V. Aprobar la política estatal estratégica en materia de movilidad y seguridad vial que emita la Agencia y que retomará las opiniones de los grupos de la sociedad civil, de los pueblos y comunidades indígenas, afromexicanas, organizaciones de personas con discapacidad;
- VI. Aprobar la Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad vial, que emita la Agencia, y que será la base para el diseño de políticas, planes y acciones que implementen las autoridades estatales y municipales en la materia;
- VII. Validar las variables e indicadores al Sistema Estatal de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial, así como los mecanismos de recolección, integración, sistematización y análisis de información, de conformidad con lo establecido en las normatividad aplicable en materia de Transparencia y Acceso a la Información Pública y Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados, previa opinión técnica del Instituto de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Protección de Datos Personales del Estado de San Luis Potosí.
- VIII. Analizar, lo contenido en el Sistema de Información Territorial y Urbano del Estado de San Luis Potosí, para realizar estudios, diagnósticos, proponer iniciativas, intervenciones, acciones afirmativas y ajustes razonables, para dar seguimiento y evaluación de las políticas e intervenciones dirigidas a mejorar las condiciones de la movilidad y la seguridad vial con perspectiva interseccional y de derechos humanos;
- IX. Aprobar los lineamientos que establecerán los métodos y procedimientos para guiar los proyectos y acciones en materia de movilidad, que cumplan con su objetivo de cobertura y guarden congruencia con los distintos niveles y ámbitos de planeación, así como con los principios de esta Ley;
- X. Determinar los distintos tipos de vías del territorio Estatal, de

conformidad con sus características físicas y usos, a efecto de establecer límites de velocidad de referencia, que deberán ser tomados en cuenta por las autoridades Estatales y Municipales, con el fin de garantizar la seguridad de todas las personas usuarias de éstas; Una vez entregado el Informe que marca el párrafo anterior, la persona titular de Secretaría de Movilidad deberá comparecer ante el Pleno del Congreso para rendir dicho informe en nombre del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial.

- H) Establecer los lineamientos para la práctica de auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial;

- XI. Las demás que se establezcan para el funcionamiento del Sistema y el cumplimiento del objeto de la presente Ley.

Artículo 42.- Para cumplir con el derecho a la movilidad, las autoridades competentes deberán diseñar y operar el sistema de movilidad respetando los siguientes criterios:

- I. Ajustes razonables: Para garantizar la igualdad e inclusión de los grupos en situación de vulnerabilidad, las autoridades competentes vigilarán que el sistema de movilidad se modifique y adapte en la medida necesaria y adecuada, sin que se impongan cargas desproporcionadas, cuando se requiera, para asegurar que las personas gocen o ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía.

- II. Cargas a externalidades: Con el objeto de desincentivar el uso del automóvil y proveer ingresos que permitan invertir eficientemente en movilidad y seguridad vial, será necesario que las autoridades competentes generen cargas tarifarias a situaciones y elementos de movilidad privada e individualizada donde se generen los efectos más adversos a la movilidad tales como la ocupación del espacio público, la generación de emisiones de efecto invernadero, la generación de riesgos por dimensión, peso y potencia y la generación de tráfico, entre otras.

- III. Diseño universal: Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir criterios de diseño que incluya a todas las personas, independientemente de su situación o condición y equiparando oportunidades.

- IV. Perspectiva de género: El sistema de movilidad debe tener las condiciones adecuadas y diseñarse considerando estrategias que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en un marco de seguridad y conforme

a sus necesidades, con el fin de garantizar la igualdad de género.

- V. Pluriculturalidad y multilingüismo: El espacio público y el sistema de transporte deben garantizar el respeto por la pluriculturalidad y deben contemplar mecanismos que garanticen la accesibilidad de las personas indígenas, afroamericanas, con discapacidad en materia lingüística.
- VI. Prioridad en el uso de la vía: El sistema de movilidad debe garantizar el uso equitativo del espacio público por parte de todas las personas usuarias, de acuerdo con la jerarquía de la movilidad y las necesidades territoriales de los centros de población.
- VII. Costo-efectividad: El sistema de movilidad debe asegurar que las asignaciones presupuestales en la materia se destinen de manera eficiente para que las erogaciones rindan de la mejor manera posible a fin de que puedan dar los resultados esperados.

Artículo 43.- De la Política Estatal.

La política estatal de movilidad y seguridad vial se diseñará con un enfoque sistémico y de seguros, por lo que se ejecutará con base en los principios establecidos en esta Ley, así como con las directrices que para tal efecto emita el Sistema Estatal, y a través de los mecanismos de coordinación, información y participación correspondientes, con el objetivo de garantizar el derecho a la movilidad con las condiciones establecidas por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Ley General, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí y las demás disposiciones legales aplicables.

CAPÍTULO II

ESTRATEGIA ESTATAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

Artículo 44.- La Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial establecerá las bases para el desarrollo de la movilidad y la seguridad vial del Estado, en el corto, mediano y largo plazo, en congruencia con el Plan Nacional de Desarrollo, el Plan Estatal de Desarrollo, los programas sectoriales, regionales, y municipales del Estado en materia de movilidad, seguridad vial y ordenamiento territorial, y demás aplicables, así como aquellas específicas a los grupos en situación de vulnerabilidad.

La Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial será formulada y aprobada por el Sistema Estatal y publicada en el Periódico Oficial del Estado.

Artículo 45. Para la formulación de la Estrategia Estatal se deberá observar, al menos, lo siguiente:

- I. Integración de los objetivos en concordancia con los instrumentos Nacionales e internacionales de los que forme parte el Estado Mexicano;

- II. Identificación de los sistemas de movilidad de los centros de población del Estado e interurbanos y rurales con su respectivo diagnóstico, caracterización y delimitación de aquellos con carácter metropolitano;
- III. Vinculación de la movilidad y la seguridad vial con la política de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, así como a las políticas sectoriales aplicables y demás que se requieran;
- IV. Establecimiento de mecanismos para el fortalecimiento de las políticas y acciones afirmativas en materia de movilidad y seguridad vial;
- V. Promoción de la congruencia de las políticas, programas y acciones, que, en el gobierno del Estado y los Municipios, deberán implementarse en materia de movilidad y seguridad vial;
- VI. Conformación de las estrategias que promuevan modos de transporte público sostenible y seguro, el uso de vehículos no motorizados, vehículos no contaminantes y otros modos de alta eficiencia energética, así como vehículos equipados con Sistemas Avanzados de Asistencia en la Conducción;
- VII. Establecimiento de las bases para los mecanismos de planeación, organización, regulación, implementación, articulación intersectorial, así como la participación de la sociedad y de los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, ejecución, control, evaluación y seguimiento de la Estrategia, e
- VIII. Información y datos abiertos sobre la movilidad y la seguridad vial que permita integrar indicadores de proceso, efectos, resultados e impacto desagregado entre los grupos en situación de vulnerabilidad y personas con discapacidad.

Artículo 46.- La Estrategia Estatal tendrá una visión de cero muertes viales, con un horizonte a corto, mediano y largo plazo del desarrollo estatal de la movilidad y la seguridad vial.

Tendrá como objetivo gestionar, desde un enfoque sistémico y de sistemas seguros, la movilidad y seguridad vial, con la premisa que el cambio en su instrumentación será

progresivo, las acciones y políticas deberán obedecer a un proceso interactivo. Podrá ser revisada y en su caso actualizada cada cuatro años o cuando ocurran

cambios profundos que puedan afectar la estructura de movilidad del Estado.

Su elaboración y modificación será conforme a lo siguiente:

- I. El Sistema Estatal formulará y aprobará la Estrategia Estatal;
- II. Una vez aprobada la Estrategia Estatal, se publicará en el Periódico Oficial del Estado;
- III. Las dependencias y entidades de la Administración Pública Estatal y los municipios y sus autoridades, ajustarán sus políticas y acciones a lo establecido en la Estrategia.

CAPÍTULO III

SISTEMA DE INFORMACIÓN TERRITORIAL Y URBANO DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ.

SECCIÓN PRIMERA.

MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL EN EL SISTEMA DE INFORMACIÓN TERRITORIAL Y URBANO DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ.

Artículo 47.- Indicadores y Bases de Datos de Movilidad y Seguridad Vial contenidas en el Sistema de Información Territorial y Urbano del Estado de San Luis Potosí.

El Sistema de Información Territorial y Urbano del Estado de San Luis Potosí es un instrumento creado con fundamento en la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano y la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de San Luis Potosí, que tiene por objeto organizar, actualizar y difundir la información e indicadores sobre el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano.

En dicho sistema se integrará información de movilidad y seguridad vial, considerando características socioeconómicas, demográficas, de discapacidad y de género de las personas usuarias de la vía y los grupos en situación de vulnerabilidad, siendo que para tal efecto se creará el Subsistema de Información Territorial y Urbano en materia de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de San Luis Potosí.

Este instrumento servirá para la elaboración de la política pública, programas y acciones

que garanticen los derechos, principios, directrices y objetivos de esta Ley.

La información estará disponible para su consulta en los mismos medios que se encuentra el Sistema de Información Territorial y Urbano del Estado de San Luis Potosí, con el mayor nivel de desagregación posible, a efecto de promover el desarrollo de estudios e investigaciones que contribuyan a incorporar la perspectiva de género, el cuidado y la inclusión de grupos en situación de vulnerabilidad dentro de la planeación de los sistemas de movilidad y la seguridad vial.

El Subsistema de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial del Estado de San Luis Potosí, estará conformado por una base de datos integrada, organizada, actualizada y estandarizada por la información que proporcionen las autoridades federales, las autoridades estatales y los municipios, en el ámbito de sus competencias, de conformidad con esta Ley y demás disposiciones que al efecto se emitan.

Artículo 48.- Funcionamiento del Subsistema de Información Territorial y Urbano del Estado de San Luis Potosí en materia de Movilidad y Seguridad Vial.

Para el funcionamiento del Subsistema de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial, las autoridades competentes, dentro del marco de sus facultades deberán suscribir los convenios de coordinación necesarios para la transmisión de la información que exista en los archivos de las diversas dependencias, organismos constitucionalmente autónomos, y municipios que posean datos e información necesaria para que las autoridades competentes elaboren las políticas de movilidad y seguridad vial.

Artículo 49.- De la operación del Subsistema de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial del Estado de San Luis Potosí.

La Secretaría de Movilidad del Estado de San Luis Potosí, tendrá la obligación de integrar, organizar, actualizar y estandarizar la información de movilidad y seguridad vial que integrará la base de datos que se hace referencia en el artículo 38 del presente ordenamiento, en los términos que establezca el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad vial, así como hacerla llegar a la Secretaría de Medio Ambiente para que esta sea publicada.

La Secretaría de Medio Ambiente publicará en los mismos medios digitales en que se encuentra publicado el Sistema de Información Territorial y Urbano en materia de Movilidad y Seguridad vial del Estado de San Luis Potosí, la base de datos que hace referencia el párrafo anterior del presente artículo, en materia de Movilidad y Seguridad vial, bajo un apartado especial denominado Subsistema de Información Territorial y Urbano en materia de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de San Luis Potosí y en los términos que para ello establezca el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad vial.

Artículo 50.- La base de datos del Subsistema de Información Territorial y Urbano en materia de Movilidad y Seguridad vial del Estado de San Luis Potosí se integrará por:

- I. Base de Datos sobre información de movilidad, y
- II. Base de Datos de información y seguimiento de seguridad vial.

SECCIÓN SEGUNDA DE LAS BASES DE DATOS SOBRE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

Artículo 51.- El Ejecutivo del Estado y los ayuntamientos, en el ámbito de sus competencias, integrarán las bases de datos de movilidad y seguridad vial, las que contendrán, como mínimo, lo siguiente:

- I.- Licencias de conducir, incluyendo el tipo de licencia y seguros registrados por vehículo;
- II.- Operadores de servicios de transporte;
- III.- Conductores de vehículos de servicios de transporte;
- IV.- Información sobre infracciones cometidas y cumplimiento de las sanciones respectivas;
- V.- Información sobre siniestros de tránsito, con datos que permitan, geolocalizar el lugar del siniestro a nivel de sitio, conocer el tipo de vehículo involucrado, la existencia de personas lesionadas y de víctimas fatales, por tipo de persona usuaria y sus características sociodemográficas;
- VI.- Información sobre encuestas de calidad en el servicio de transporte público o de uso particular;
- VII.- Número de unidades, capacidad y rutas de transporte público o privado;
- VIII.- Alta y baja de placas de vehículos nuevos o usados;
- IX.- Información respecto de adecuaciones de infraestructura y red vial;
- X.- Información sobre los resultados de las auditorías e inspecciones de seguridad vial,
- y XI.- Información sobre el número de vehículos registrados en el Estado.
- XII.- La información que el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial determine necesaria.

Artículo 52.- Para el caso de vehículos no motorizados, específicamente bicicletas, monopatines, y otros vehículos sin motor de combustión interna, cuya velocidad máxima no supere 25 kilómetros por hora y peso menor a treinta y cinco kilogramos, no aplica el

registro de vehículos salvo que la persona usuaria del vehículo necesite registrarlo por motivo de robo o extravío.

Artículo 53.- Reporte de los Indicadores y Bases de Datos de los Municipios y Entidades de la Administración Pública al Sistema de Información Territorial y Urbano del Estado de San Luis Potosí.

Para el seguimiento, evaluación y control de la política, planes, programas y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial, las dependencias de la Administración Pública Estatal, Órganos Constitucionalmente autónomos y los ayuntamientos, mediante los convenios de coordinación respectivos que celebren con la Secretaría de Movilidad, remitirán, a través de los organismos y dependencias que correspondan en el ámbito de sus competencias, la información generada en materia de movilidad y seguridad vial, para que esta sea integrada a la Base de Datos que integra el Subsistema de Información Territorial y Urbano en materia de Movilidad y Seguridad Vial, que se remitirá a la Secretaría de Medio Ambiente, para que publique.

La información de las autoridades del Ejecutivo del Estado y las autoridades de los Ayuntamientos, en materia de movilidad y seguridad vial, deberá ser remitida de forma anual a la Secretaría de Movilidad, en datos geolocalizados y estadísticos, indicadores de movilidad, seguridad vial y gestión administrativa, así como indicadores incluidos en los instrumentos de planeación e información sobre el avance de los proyectos y programas locales.

En los convenios de coordinación que celebren las autoridades para el intercambio de información debe de venir las obligaciones marcadas en el párrafo anterior.

La persona servidora pública y las autoridades encargadas de emitir dicha información y que no cumpla con la obligación establecida en el presente artículo serán acreedores a la responsabilidad administrativa correspondiente de conformidad con la Ley General de Responsabilidades Administrativas.

CAPÍTULO IV DE LA POLÍTICA ESTATAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

SECCIÓN PRIMERA

GENERALIDADES.

Artículo 54.- El Estado y los ayuntamientos integrarán la planeación de movilidad y

seguridad vial a largo plazo en los instrumentos territoriales, metropolitanos, urbanos y rurales vigentes.

Asimismo, gestionarán conjuntamente los planes, programas, estrategias y acciones de desarrollo urbano, de movilidad y de seguridad vial y desarrollarán legislación o mecanismos de coordinación y cooperación administrativa para disminuir la desigualdad que resulta de la segregación territorial.

Artículo 55.- La planeación de la movilidad y de la seguridad vial realizada por cualquiera de ellos, integrará los principios y jerarquía de la movilidad establecidos en esta Ley, observando las siguientes acciones:

- I. Adoptar medidas para garantizar la protección de la vida, salud y de la integridad física de todas las personas usuarias de la vía;
- II. Adoptar las medidas necesarias para prevenir todo tipo de violencia que atente contra la dignidad e integridad de las personas que pertenecen a los grupos en situación de vulnerabilidad;
- III. Impulsar programas y proyectos de movilidad con políticas de proximidad que faciliten la accesibilidad entre la vivienda, el trabajo y servicios educativos, de salud, culturales y complementarios, a fin de reducir las externalidades negativas del transporte urbano;
- IV. Establecer medidas que incentiven el uso del transporte público, vehículos no motorizados, vehículos no contaminantes y otros modos de movilidad de alta eficiencia energética, cuando el entorno lo permita y bajo un enfoque sistémico, así como vehículos equipados con Sistemas Avanzados de Asistencia al Conductor.
- V. Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público, de la estructura vial y de la movilidad no motorizada y tracción humana;
- VI. Establecer acciones afirmativas y ajustes razonables en materia de accesibilidad y diseño universal, en los sistemas de movilidad y en la estructura vial, con especial atención a los requerimientos de personas con discapacidad y movilidad limitada, y otros grupos en situación de vulnerabilidad que así lo requieran;
- VII. Promover la capacitación de las personas que operan los servicios de transporte público y servicios de emergencia en Lengua de Señas Mexicana;

- VIII. Promover acciones que contribuyan a mejorar la calidad del medio ambiente, a través de la reducción de la contaminación del aire, las emisiones de gases de efecto invernadero, el consumo de energía y el ruido, derivados del impacto de la movilidad;
- IX. Promover la participación ciudadana en la toma de decisiones en materia de movilidad dentro de los procesos de planeación;
- X. Incrementar la resiliencia del sistema de movilidad y seguridad vial fomentando diversas opciones de transporte;
- XI. Definir estrategias que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en los sistemas de movilidad conforme a sus necesidades en un marco de seguridad;
- XII. Establecer medidas para el uso de una metodología basada en la perspectiva de género, que garantice el diseño de soluciones a través de acciones afirmativas, prioritariamente con el objetivo de erradicar las violencias de género al hacer uso de la vía. Lo anterior debe tomar en consideración la interseccionalidad de las mujeres, y los principios de equidad y transversalidad;
- XIII. Establecer procesos de largo plazo, que deban continuarse a través de las administraciones para alcanzar los objetivos planteados.
- XIV. Establecer mecanismos y acciones de coordinación administrativa y de concertación entre los sectores público, privado y social en materia de movilidad y seguridad vial;
- XV. Garantizar que los factores como la velocidad y la circulación cercana -a vehículos motorizados no pongan en riesgo a personas peatonas y usuarias de vehículos motorizados y de tracción humana, en particular a la niñez, personas adultas mayores, con discapacidad o con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;
- XVI. Considerar el vínculo de la movilidad con los planes o programas de desarrollo urbano, para lo cual deberán tomar en cuenta los

lineamientos y estrategias contenidas en los programas de ordenamiento ecológico del territorio y protección al medio ambiente, conforme a las disposiciones jurídicas ambientales aplicables; y

- XVII. Los planes o programas de desarrollo urbano deberán considerar las normas oficiales mexicanas emitidas en materia de movilidad y transporte.

SECCIÓN SEGUNDA

INSTRUMENTOS DE LA POLÍTICA ESTATAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURA.

Artículo 56.- De los instrumentos para la Infraestructura de Movilidad y Seguridad Vial.

Las obras de infraestructura vial urbana y carretera serán diseñadas y ejecutadas bajo los principios, jerarquía de la movilidad y criterios establecidos en la presente Ley, priorizando aquellas que atiendan a personas peatonas, vehículos no motorizados y transporte público, de conformidad con las necesidades de cada territorio.

Los estándares de diseño vial y dispositivos de control del tránsito serán definidos por el ejecutivo del Estado y los Ayuntamientos en el ámbito de su respectiva competencia, siempre en concordancia con las normas oficiales mexicanas y las Normas Técnicas del Estado y Ayuntamientos, expedidas para tal efecto. Su ejecución deberá estar soportada en diagnósticos completos de movilidad y seguridad vial bajo criterios de costo-efectividad y sostenibilidad.

En materia de prevención de siniestros de tránsito, los distintos órdenes de gobierno deberán establecer estrategias, planes y programas de infraestructura vial que, reconociendo la posibilidad del error humano y la interseccionalidad de las personas usuarias de la vía, se encaminen a evitar muertes, lesiones, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, a través del mejoramiento de la infraestructura vial bajo los criterios de costo-efectividad y habiéndose realizado los diagnósticos necesarios.

Artículo 57.- Diseño de la red vial.

Las autoridades competentes del diseño de la red vial, urbana y carretera deberán considerar la vocación de la vía como un espacio público que responde a una doble función social de movilidad y de habitabilidad:

- I. Movilidad se enfoca en el tránsito de personas y vehículos, y
- II. Habitabilidad se enfoca en la recreación, consumo, socialización, disfrute, estancia y acceso a los medios que permiten el ejercicio de los derechos

sociales.

La conducción de las autoridades competentes sobre las vías debe fortalecer ambas funciones, a través de criterios diferenciados en función de la jerarquía de la movilidad, tomando en consideración las necesidades diferenciadas de los grupos en situación de vulnerabilidad. La prioridad en el diseño y operación de las vías y carreteras están definidas en función de la jerarquía de movilidad mediante un enfoque de sistemas seguros.

Artículo 58.- Criterios para el diseño de infraestructura vial.

El ejecutivo del ejecutivo del Estado y los municipios en el ámbito de su competencia considerarán, además de los principios establecidos en la presente Ley, los siguientes criterios en el diseño y operación de la infraestructura vial, urbana y carretera, para garantizar una movilidad segura, eficiente y de calidad:

- I. Diseño universal. La construcción de infraestructura vial deberá considerar espacios de calidad, accesibles y seguros que permitan la inclusión de todas las personas sin discriminación alguna, con especial énfasis en la jerarquía de la movilidad estipulada en esta Ley y el uso equitativo del espacio público.

En las vías urbanas se considerará el criterio de calle completa y las adicionales medidas que se estimen necesarias. Se procurará evitar la construcción de pasos elevados o subterráneos cuando haya la posibilidad de adecuar el diseño para hacer el cruce peatonal, así como el destinado a movilidad no motorizada y de tracción humana, y las demás necesarias para garantizar una movilidad incluyente;

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

- A) Aceras con suelo consistente, estable, antiderrapante, que no se inunde, de preferencia permeable y con sombra natural, reservadas para el tránsito de personas peatonas, con el suficiente espacio para estar, convivir y caminar;
- B) Instalaciones de servicios soterrados, tales como tuberías y cables de luz, datos, gas, agua y cualquiera que transcurra por el espacio público;
- C) Iluminación que permita el tránsito nocturno y seguro de personas peatonas;
- D) Pasos peatonales ubicados donde la gente los necesita que garanticen zonas de intersección seguras entre la circulación rodada y el tránsito peatonal;
- E) Diseño geométrico y señales de control de tráfico peatonal, motorizado y no

motorizado que regule el paso seguro de personas peatonas;

- II. Priorizar a los grupos en situación de vulnerabilidad. El diseño de la red

vial debe garantizar que los factores como la velocidad, la circulación cercana a vehículos motorizados y la ausencia de infraestructura de calidad, no pongan en riesgo a personas peatonas ni a las personas usuarias de la vía pública que empleen vehículos no motorizados y de tracción humana;

- III. Participación social. En el proceso de diseño y evaluación de la infraestructura vial, se procurarán esquemas de participación social de las personas usuarias de la vía;
- IV. Visión integral. Los proyectos de nuevas calles o de rediseño de las existentes en las vialidades urbanas, semiurbanas y rurales, deberán considerar el criterio de calle completa, asignando secciones adecuadas a personas peatonas, carriles exclusivos para vehículos no motorizados y carriles exclusivos al transporte público, cuando se trate de un corredor de alta demanda o el contexto así lo amerite;
- V. Intersecciones seguras. Las intersecciones deberán estar diseñadas para garantizar la seguridad de todas las personas usuarias de la vía, especialmente a las y los peatones y personas con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;
- VI. Pacificación del tránsito. Los diseños en infraestructura vial, sentidos y operación vial, deberán formar parte de una estrategia de gestión de velocidad con el fin de reducir flujos y velocidades vehiculares, para dar lugar al transporte público y a la movilidad activa y no motorizada y de tracción humana, a fin de lograr una sana convivencia en las vías. El diseño geométrico, de secciones de carriles, pavimentos y señales deberá considerar una velocidad de diseño de 30 km/h máxima para calles secundarias y terciarias, para lo cual se podrán ampliar las banquetas, reducir secciones de carriles, utilizar mobiliario, pavimentos especiales, desviar el eje de la trayectoria e instalar dispositivos de reducción de velocidad;
- VII. Velocidades seguras. Las vías deben contar, por diseño, con las características, señales y elementos necesarios para que sus velocidades de operación sean compatibles con el diseño y las personas usuarias de la vía que en ella convivan;
- VIII. Legibilidad y autoexplicabilidad. Es la cualidad de un entorno vial que provoca un comportamiento seguro de las personas usuarias simplemente por su diseño y su facilidad de entendimiento y uso. El diseño y la configuración de una calle o carretera autoexplicable cumple las expectativas de las personas usuarias, anticipa adecuadamente las situaciones y genera conductas seguras;

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

para evitar siniestros de tránsito y generar accesibilidad para las personas con discapacidad;

- IX. **Conectividad.** Los espacios públicos deben formar parte de una red que permita a las personas usuarias conectar sus orígenes y destinos, entre modos de transporte, de manera eficiente y fácil. También deben permitir el desplazamiento libre de personas peatonas, personas usuarias de movilidad activa o no motorizada y otros prioritarios, incluidos vehículos de emergencia;
- X. **Permeabilidad.** La infraestructura debe contar con un diseño que permita la recolección e infiltración de agua pluvial y su reutilización en la medida que el suelo y el contexto hídrico del territorio lo requiera y con las autorizaciones ambientales y de descarga de la autoridad competente;
- XI. **Tolerancia.** Las vías y sus costados deben prever la posible ocurrencia de errores de las personas usuarias, y con su diseño y equipamiento técnico procurarán minimizar tanto la ocurrencia como las consecuencias de siniestros de tránsito;
- XII. **Movilidad sostenible.** Transporte cuyos impactos sociales, ambientales y climáticos permitan asegurar las necesidades de transporte de las generaciones actuales sin comprometer la capacidad en los recursos para satisfacer las del futuro y mejorar la calidad ambiental;
- XIII. **Calidad.** Las vías deben contar con un diseño adecuado a las necesidades de las personas, materiales de larga duración, diseño universal y acabados, así como mantenimiento adecuado para ser funcional, atractiva estéticamente y permanecer en el tiempo, y
- XIV. **Tratamiento de condiciones climáticas.** El proyecto debe incorporar un diseño con un enfoque integral que promueva y permita una menor dependencia de los combustibles fósiles, así como hacer frente a la agenda de adaptación y mitigación al cambio climático.

Artículo 59.- De la Infraestructura Vial.

La infraestructura vial urbana, rural y carretera se compone de los siguientes elementos:

- I. **Elementos inherentes:** banquetas y espacios de circulación peatonal, así como los carriles de circulación vehicular y estacionamiento, y
- II. **Elementos incorporados:** infraestructura tecnológica eléctrica, mobiliario, áreas verdes y señalización.

Artículo 60.- La nomenclatura, señalización, infraestructura, servicios y demás elementos inherentes o incorporados a la vialidad, deberán ser instalados en la forma que mejor garanticen su uso adecuado y la seguridad de los peatones y conductores, sujetándose a las siguientes prioridades:

- I. Los necesarios para proporcionar servicios públicos a la población;
- II. Los relacionados con la señalización vial y la nomenclatura;
- III. Los que menos afecten, obstaculicen u obstruyan su uso adecuado;
- IV. Los demás elementos susceptibles legal y materialmente de incorporación.

Artículo 61.- Las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial vigilarán en todo momento y en razón a sus competencias, que las vialidades en el Estado y Municipios cuenten con la señalización correspondiente; siendo obligación de éstas, dar aviso por escrito a las Secretarías o Direcciones competentes por la falta de dicha señalización.

Artículo 62.- La Secretaría junto con la Secretaría de Seguridad Pública y los ayuntamientos supervisará que la instalación, colocación y exposición de anuncios publicitarios que tengan por objeto el uso o explotación de las vialidades estatales, sean instalados y conservados en la forma que mejor garanticen su uso adecuado y la seguridad de las personas que hacen uso de la vialidad.

Artículo 63.- Estándares para la construcción de infraestructura vial.

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

El Ejecutivo del Estado y los Ayuntamientos deberán estandarizar las especificaciones técnicas de seguridad en las zonas de obras viales, conforme a las normas técnicas aplicables a la planeación en concordancia con lo establecido en la presente Ley.

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

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

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

Cuando una vía de jurisdicción estatal o federal corte un asentamiento humano urbano a nivel y no existan libramientos, deberá considerarse la construcción de pasos peatonales seguros a nivel, para garantizar la permeabilidad entre las zonas urbanas y el cruce universal y accesible de todos los usuarios.

Las vías interurbanas adentradas en zonas urbanas deberán considerar según su uso, el

espacio adecuado para las personas que se trasladan a pie y en bicicleta, así como en su caso, espacio para circulación, ascenso y descenso del transporte público.

Artículo 64.- Auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial.

Las autoridades Estatales y Municipales deberán solicitar la realización de auditorías e inspecciones, como parte de instrumentos preventivos, correctivos y evaluativos, que analicen la operación de la infraestructura de movilidad e identifiquen las medidas necesarias que se deben emprender para que se cumplan los principios y criterios establecidos en la presente Ley.

El Sistema Estatal emitirá los lineamientos en materia de auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial.

Artículo 65.- Espacios públicos de diseño universal.

El Estado y los municipios, en el ámbito de sus competencias, procurarán y garantizarán que todos los proyectos de infraestructura vial a implementar generen espacios públicos de calidad, respetuosos del medio ambiente, accesibles, seguros, incluyentes, con perspectiva de interseccionalidad y con criterios de diseño universal y habitabilidad para la circulación de personas peatonas y vehículos no motorizados, debiendo considerar también la conectividad con la red vial, a través de intersecciones que sigan los criterios de velocidad, legibilidad, trayectorias directas, multimodalidad, continuidad de superficie, prioridad de paso, paradores seguros y visibilidad.

Artículo 66.- Espacios para personas peatonas y vehículos no motorizados.

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

- I. El establecimiento de espacios para personas peatonas y vehículos no motorizados, de calidad, cómodos, accesibles y seguros, y
- II. Criterios que garanticen dimensiones, conexiones y espacios suficientes para el disfrute de la vía.

Artículo 67.- De los estudios técnicos.

El Estado y los municipios vincularán los estudios técnicos aplicables a la movilidad y la seguridad vial, con los principios y criterios establecidos en esta Ley y cuyos resultados deberán acompañar a todo proyecto que se desee realizar, previo inicio de obra para asegurar su funcionamiento adecuado y los dictámenes de factibilidad necesarios.

Artículo 68.- Sistemas integrados de modalidades de transporte.

Los servicios de transporte público y privado, tanto de pasajeros como de carga, deberán desarrollarse en sistemas integrados, los cuales permitirán la incorporación gradual de la articulación física, operacional, informativa, de imagen y del medio de pago de los diversos

modos.

Los sistemas integrados de transporte podrán considerarse dentro de la planeación e implementación de políticas y programas de movilidad y seguridad vial, y podrán operar a través de los diferentes servicios de transporte, y en su caso, bajo esquemas metropolitanos.

La Secretaría y las autoridades municipales tomarán en cuenta las medidas necesarias para articular, dentro de los sistemas integrados de transporte, los servicios para vehículos no motorizados y tracción humana.

SECCIÓN TERCERA.

DE LOS INSTRUMENTOS DE POLÍTICA PÚBLICA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL TRÁNSITO.

Artículo 69.- Las autoridades competentes podrán regular y ordenar la circulación de vehículos mediante el establecimiento de modalidades y restricciones al flujo vehicular en días, horarios y vías, cuando así lo estimen pertinente, con objeto de mejorar las condiciones ambientales y de seguridad vial en puntos críticos o derivados de la realización de otras actividades públicas.

La regulación y ordenamiento de la circulación se podrán aplicar considerando el impacto vial y ambiental de cada tipo de vehículo, dando preferencia a vehículos eficientes.

Artículo 70.- De las Medidas mínimas de tránsito en los reglamentos.

El Estado y los municipios deberán incluir en sus reglamentos de tránsito disposiciones respecto de las medidas mínimas de tránsito, así como su aplicación y supervisión de estas, 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.

Las autoridades municipales y estatales establecerán, en su normativa aplicable, las sanciones correspondientes a quienes infrinjan las medidas mínimas establecidas en el presente artículo.

Por lo anterior los reglamentos de tránsitos y demás normatividades aplicables tendrán que regirse bajo las siguientes características mínimas:

I.- Que las personas conductoras cuenten con licencia o permiso de conducir vigente, la cual deberá ser la adecuada para el tipo de vehículo que se pretenda operar;

II.- La preferencia del paso de personas peatonas en el cruce de vías públicas de acuerdo con el diseño y funcionalidad de éstas, de conformidad con la jerarquía de la movilidad;

III.- El establecimiento de límites de velocidad dentro de una estrategia de gestión de velocidad, con base en evidencia científica de carácter nacional o internacional, a fin de

mantenerlas dentro del umbral de supervivencia humana; por lo que las velocidades máximas permitidas no deberán rebasar las siguientes:

- A) 20 Km/h en zonas escolares mientras existan actividades.

- B) 30 km/h en calles secundarias y calles terciarias.

- C) 50 km/h en avenidas primarias sin acceso controlado.
- D) 70 km/h en vías primarias o carreteras que no tengan separación física entre sentidos.

- E) 80 km/h en carriles centrales de avenidas de acceso controlado.

- F) 80 km/h en carreteras estatales fuera de zonas urbanas; 50 km/h dentro de zonas urbanas.

- G) 110 km/h en carreteras estatales fuera de zonas urbanas, cuyos sentidos estén separados físicamente, donde no existan obstáculos o situaciones de riesgo expuestas a colisiones en los laterales, y donde todo elemento cuente con la protección adecuada para que la carretera se considere con las características de "Tolerancia" referidas en el Artículo 58 de la presente Ley.

- H) Ninguna intersección, independientemente de la naturaleza de la vía, podrá tener una velocidad de operación mayor a 50 km/h en cualquiera de sus accesos.

IV.- La utilización del cinturón de seguridad de forma obligatoria para todos los pasajeros de vehículos motorizados, mayores de 1.45 m de estatura, de acuerdo con los requisitos establecidos en las normas técnicas aplicables y en función del número de plazas en el vehículo;

V.- El uso de tecnologías como medio auxiliar para la prevención y captación de infracciones a fin de prevenir y mitigar factores de riesgo que atenten contra la integridad, dignidad o libertad de las personas;

VI.- Que cualquier persona menor de 1.45 metros de estatura o que por su constitución física lo requiera, viaje en los asientos traseros con un sistema de retención infantil o en un asiento de seguridad que cumpla con los requisitos establecidos en las normas técnicas aplicables;

VII.- El uso obligatorio de casco para personas conductoras y pasajeros de motocicletas que cumpla con las normas técnicas aplicables en la materia;

VIII.- La prohibición de manipular objetos ajenos a la conducción, así como hablar por teléfono celular o cualquier otro dispositivo electrónico o de comunicación o leer y/o enviar mensajes de texto por medio de cualquier tipo de dispositivo electrónico, salvo que se realice mediante tecnología de manos libres;

XII.- En el caso de que sea necesaria la utilización de dispositivos electrónicos o de comunicación para la prestación del servicio de transporte, el teléfono celular o cualquier otro tipo de dispositivo electrónico deberá estar debidamente colocado en un sujetador que facilite su manipulación y que no obstaculice la visibilidad al conducir;

XIII.- La obligación de la Secretaría de Seguridad Pública y los municipios de realizar pruebas de alcoholemia de manera permanente, con el objetivo de evitar la conducción de cualquier tipo de vehículos bajo el efecto del alcohol. Para tal efecto queda prohibido conducir con una alcoholemia superior a 0.25 mg/L en aire espirado o 0.05g/dL en sangre, salvo las siguientes consideraciones:

A) Para las personas que conduzcan motocicletas queda prohibido hacerlo con una

alcoholemia superior a 0.1 mg/L en aire espirado o 0.02 g/dL en sangre.

B) Para vehículos destinados al transporte de pasajeros y de carga y para jóvenes menores de 21 años, queda prohibido conducir con cualquier concentración de alcohol por espiración o litro de sangre.

La Secretaría de Seguridad Pública y las autoridades municipales, realizarán en el ámbito de sus competencias, el respectivo control de alcoholimetría mediante el método aprobado por la Secretaría de Salud Estatal.

XIV.- Medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo.

XV.- Todo vehículo motorizado que circule en el territorio estatal deberá estar cubierto por un seguro de responsabilidad civil por daños a terceros para responder del pago de la indemnización por los daños ocasionados en cualquier siniestro de tránsito en donde resulte involucrado un tercero, y cuya contratación será responsabilidad de la persona propietaria del vehículo.

El Gobierno del Estado y los municipios podrán prever en los convenios de coordinación metropolitana, la armonización de los reglamentos aplicables.

Las autoridades evaluarán la medida y proporcionalidad de las sanciones de tránsito que se establezcan.

Los conductores deberán acreditar la vigencia de una póliza de seguro de responsabilidad

civil al momento de realizar la Inspección Técnica Vehicular y la Verificación de Gases, así como al cubrir el pago anual de impuestos vehiculares y al liquidar algún monto por multas.

Artículo 71. Dispositivos de diseño, control y seguridad del tránsito.

Las autoridades competentes, en las regulaciones que se emitan sobre el diseño vial seguro, establecerán la utilización de dispositivos de control del tránsito y dispositivos de seguridad vial de manera progresiva, acordes a la evidencia internacional, con el objeto de establecer estándares Estatales y municipales.

Artículo 72.- De la acreditación y obtención de licencias de conducir, será conforme lo establecido en la Ley de Movilidad del Estado de San Luis Potosí.

Para personas con ciertas discapacidades, el examen de valoración deberá realizarse en formatos accesibles, para lo cual, la Secretaría emitirá los lineamientos respectivos.

La Secretaría de Seguridad Pública y los Ayuntamientos establecerán en sus respectivos reglamentos de tránsito que a las personas que sean sorprendidas manejando bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente, se les retire la licencia o

permiso para conducir por un periodo no menor a un año y por un periodo no menor a seis meses en caso de conductores de transporte público o transporte de carga.

Artículo 73.- Regulación para la emisión de acreditación y obtención de licencias de conducir.

La Secretaría de Movilidad emitirá las disposiciones que regulen lo siguiente:

I.- Disposiciones para la operación y certificación de autoescuelas, sus instalaciones, vehículos, contenidos y operación, así como perfil y preparación de instructores;

II.- Características y condiciones de los vehículos utilizados para la instrucción formal de conductores que sean de uso de las autoescuelas;

III.- Protocolos para realizar obligatoriamente cursos de conducción en autoescuelas certificadas para garantizar los conocimientos y sensibilidad del conductor que aspire a obtener su licencia por primera vez en función del tipo de licencia y vehículo;

III.- Regulación de los protocolos de evaluación obligatoria de las condiciones de salud de conductores, a llevarse a cabo por laboratorios, centros de salud, clínicas y hospitales al querer obtener o renovar su licencia;

IV.- Contenidos y metodologías de los exámenes teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias para la certificación de aptitudes, atendiendo a los diferentes tipos de licencias, así como los requisitos de emisión y renovación. En los contenidos se deben incluir necesariamente los siguientes conceptos y temas:

A) Reglamento de tránsito local, señales y demarcaciones viales

- B) Maniobras y técnicas de conducción
- C) Movilidad, usuarios y jerarquías
- D) Factores de riesgo
- E) Situaciones de emergencia y primeros auxilios;

V.- Criterios para la aprobación de los exámenes y las condicionantes para establecer restricciones específicas a principiantes, adultos mayores o situaciones de salud que pongan en riesgo al propio ciudadano y a terceros ante la conducción y

VI.- Un apartado específico con los requisitos donde personas con algunos tipos de discapacidad puedan obtener su licencia.

VII.-Tipos de licencia y sus requisitos particulares

Tipo de licencia	Tipo de vehículo autorizado	Edad mínima	Restricciones	Vigencia
------------------	-----------------------------	-------------	---------------	----------

A0 Motoescuela	Motocicleta de hasta 150 cc	18	Sólo para asistir a motoescuela	6 meses
A1	Motocicleta de hasta 150 cc	18		4 años
A2	Motocicleta 250 a 499 cc	23		4 años
A	Cualquier motocicleta	25		4 años
B0 Autoescuela	Automóvil	18	Sólo para asistir a autoescuela	6 meses

B1	Automóvil	18	Supervisión de adulto	2 años
B2	Automóvil	20	Restricción de pasajeros, horarios y acceso a vías rápidas	3 años, sujeto a examen
B	Automóvil	21	Sin restricciones	4 años
C	Carga o Pasajeros de más de 3.5 toneladas	24		4 años
D	Taxi	24		4 años
E	Autobús de transporte público	24		4 años
F	Transporte de carga	24		4 años

VIII.- Suspensión y cancelación de licencias de conducir.

Las licencias podrán ser suspendidas o canceladas ante faltas graves a las regulaciones en materia de seguridad vial. La Secretaría de Movilidad [o equivalente] establecerá un sistema por puntos, que permita cuantificar las infracciones en función de su gravedad, de forma que cuando el titular de una licencia de conducir rebase cierto número de puntos, se sancione con la suspensión o cancelación.

La Secretaría de Movilidad establecerá un registro de las infracciones a la Ley y demás disposiciones jurídicas en la materia, con el objeto de evaluar la incidencia por parte de los conductores, así como su participación en siniestros de tránsito, con la finalidad de aplicar las medidas de suspensión o cancelación a través de la reducción de puntos. Para tal efecto, se hará uso de las mejores prácticas y tecnologías para la administración de la información.

SECCIÓN CUARTA DE LOS INSTRUMENTOS EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL EN LA GESTIÓN DE LA DEMANDA.

Artículo 74. Gestión de la demanda de movilidad.

La gestión de la demanda de movilidad busca reducir el uso de modos de transporte de carga y pasajeros menos eficientes y fomentar los más sustentables y seguros. La Agencia, junto con la Secretarías correspondientes y los Ayuntamientos deberán implementar medidas enfocadas en reducir emisiones y demás externalidades negativas previstas en esta Ley y la Ley General de Cambio Climático del Estado de San Luis Potosí a través de incentivar los modos de movilidad deseados y desincentivar aquellos que generen más costos y consecuencias negativas, tal como el uso del automóvil particular.

Artículo 75. Zonas y tramos de vía de gestión de la demanda de movilidad.

Las zonas de gestión de la demanda son polígonos en los que se regula el flujo de vehículos motorizados en función de sus emisiones contaminantes o tamaño, mediante sistemas de control vial y regulación del tránsito, a fin de disminuir el uso y el impacto social y ambiental negativo que implica su circulación.

La Secretaría en conjunto con la Secretaría de Seguridad Pública y municipales, en el marco de sus facultades y atribuciones podrán implementar zonas de tránsito controlado en zonas de alta demanda de viajes de las ciudades, a fin de priorizar la gestión de la seguridad vial, la movilidad peatonal, ciclista y de transporte colectivo, reducir el volumen vehicular o los vehículos con mayor impacto ambiental y de riesgo vial, mediante las disposiciones que para tal efecto emita la autoridad competente.

Se podrán implementar sistemas de control vial y regulación del tránsito, usando cámaras y lectores digitales de placas o lectura visual, por parte de agentes públicos u operadores privados en los términos que se establezcan en la normatividad aplicable.

Lo establecido en la presente disposición se realizará sin perjuicio de la productividad, competitividad y el mantenimiento de la regularidad de la vida cotidiana de los centros de población de conformidad con lo dispuesto en esta Ley.

Artículo 76. Instrumentos económicos y financieros en materia de movilidad y seguridad vial.

Las autoridades estatales y municipales de conformidad con lo establecido en las leyes en la materia y en el ámbito de sus facultades, podrán considerar la implementación de los instrumentos económicos y financieros, públicos y privados, de carácter nacional o internacional necesarios para mejorar la eficiencia y equidad en el acceso de los sistemas de movilidad, la renovación vehicular, la gestión de la seguridad vial y la sostenibilidad.

Artículo 77.- Impacto a la movilidad y a la seguridad vial.

La Secretaría y los Ayuntamientos, en sus respectivas disposiciones normativas, preverán la elaboración de estudios de evaluación del impacto en la movilidad y la seguridad vial, lo cual tendrá por objeto analizar y evaluar las posibles influencias o alteraciones generadas por la realización de obras y actividades privadas y públicas, sobre los desplazamientos de las personas y bienes, a fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida, la accesibilidad, la competitividad, y los demás aspectos previstos en esta Ley.

SECCIÓN QUINTA

INSTRUMENTOS FINANCIEROS.

Artículo 78. Serán instrumentos de financiamiento público los programas, acciones y proyectos de inversión relacionados con la movilidad y la seguridad vial que desarrollen las autoridades competentes estatales o municipales, cuyos fondos podrán ser obtenidos de diversas fuentes entre ellas, el cargo tarifario a situaciones y elementos de movilidad privada e individualizada donde se generen los efectos más adversos a la movilidad tales como la ocupación del espacio público, la generación de emisiones de efecto invernadero, la generación de riesgos por dimensión, peso y potencia, el tipo de uso y la generación de tráfico, entre otras.

SECCIÓN SEXTA

CONDICIONAMIENTO DE LA CONDUCTA VIAL

De la sensibilización, educación y formación en materia de movilidad y seguridad vial.

Artículo 79. La Secretaría en coordinación con la Secretaría de Educación, y los municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias, diseñarán, implementarán, ejecutarán, evaluarán y darán seguimiento a los planes, programas, campañas y acciones para sensibilizar, educar y formar a la población en materia de movilidad y seguridad vial, especialmente conductores de vehículos de motor, con el objetivo de generar la adopción de hábitos de cuidado y prevención de riesgos en el tránsito, el uso racional del automóvil particular; la promoción de los desplazamientos inteligentes y todas aquellas acciones que permitan lograr una sana convivencia en las vías.

Para el cumplimiento de lo anterior, se promoverá la participación de personas especialistas y la academia en el diseño e implementación de programas, campañas y acciones en materia de sensibilización vial, movilidad, y perspectiva de género que generen el desarrollo de políticas sostenibles e incluyentes con especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad, orientadas al peatón, la bicicleta, al transporte público, a factores de riesgo y el uso racional del automóvil particular.

Artículo 80. La sensibilización en materia de movilidad y seguridad vial tiene como objetivo transmitir información a la población, en formatos accesibles y pertinencia intercultural y lingüística, con el fin de concientizar sobre el uso de la vía, así como las acciones de prevención de siniestros y demás problemas que se generan en ésta.

Artículo 81. Las políticas, programas, campañas y acciones de sensibilización sobre movilidad y seguridad vial deberán observar los siguientes criterios:

I.- Mensajes sustentados en evidencia científica y territorial;

II.- Explicación de las causas y consecuencias de los factores de riesgo en materia de movilidad y seguridad vial;

II.- Adopción de prácticas que propicien un ambiente seguro para la movilidad activa y no motorizada;

IV.- Respeto entre las personas usuarias de la vía y hacia los elementos de policía de tránsito y prestadores de servicio de transporte público de pasajeros, y

V.- Importancia de la incorporación de la perspectiva de género, así como del trato digno y no discriminación hacia grupos en situación de vulnerabilidad.

Artículo 82. De la educación.

La educación en materia de movilidad y seguridad vial tiene como objetivo transmitir una serie de conocimientos y reglas que, ciertas personas usuarias de la vía, específicamente a usuarios de vehículos de motor, deben incorporar al momento de transitar por ésta.

Artículo 83.- Las políticas, programas, campañas y acciones de educación en materia de movilidad y seguridad vial deberán observar los siguientes criterios:

I.- Desarrollar contenidos sobre las reglas relativas a los factores de riesgo en la movilidad y seguridad vial;

II.- Concientizar, especialmente a los conductores de vehículos motorizados, del conocimiento y respeto por las normas de tránsito y dispositivos para el control del tránsito vial por parte de todas las personas usuarias de la vía;

III.- Priorizar el uso de la infraestructura para la movilidad conforme a la jerarquía de la movilidad establecida en esta Ley;

IV.- Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad, y autoridades a las niñas, adolescentes y mujeres en la vía pública, con el fin de prevenir y erradicar las violencias de género en sus desplazamientos por las vías;

V.- Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad, y autoridades a las personas con discapacidad y con movilidad limitada;

VI.- Adoptar desplazamientos sustentables y seguros promoviendo la movilidad activa y no motorizada;

VII.- Fomentar el cumplimiento de los programas de verificación de gases y protección al medio ambiente, y

VIII.- Promover la participación ciudadana, de manera igualitaria e incluyente,

involucrando activamente a la población en el mejoramiento de su entorno social.

Artículo 84. De la formación

I. Formación en Gestión de Movilidad y Seguridad Vial en funcionarios

La formación en materia de gestión de movilidad y seguridad vial tiene como objetivo la capacitación del personal del ámbito profesional en la materia, de movilidad sobre una base organizada y estructurada de conocimientos y preparación técnica.

Las secretarías estatales, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, llevarán a cabo las políticas, programas y acciones necesarias de formación y capacitación dentro del ámbito profesional en la materia de gestión de movilidad y seguridad vial, en coordinación con las demás dependencias y entidades de la administración pública, concesionarias, permisionarias, empresas, asociaciones y organismos de participación ciudadana, para un adecuado desempeño de las funciones administrativas.

II. Formación de conductores

La formación de conductores tiene como objeto la capacitación de personas que aspiren a obtener una licencia de manejo, de tal manera que sean capaces de demostrar su aptitud para la conducción de un vehículo a motor.

La Secretaría de Movilidad, en el ámbito de sus atribuciones, regulará, certificará y supervisará las instalaciones, contenidos, vehículos, instructores y operación de las autoescuelas establecidas en el territorio estatal con el objeto de que los aspirantes a conductores sean aptos para obtener una licencia estatal. Los aspirantes a conductores que deseen obtenerla por primera vez deberán acreditar satisfactoriamente el curso correspondiente por una autoescuela certificada por la Secretaría de Movilidad como se refiere en el artículo 72.

TITULO CUARTO DEL USO DE LA VIALIDAD

CAPÍTULO I

DE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LOS USUARIOS DE LAS VÍAS PÚBLICAS.

Artículo 85. Son autoridades viales:

I. La Secretaría de Seguridad Pública.

II. Los Ayuntamientos.

III. La Secretaría de Movilidad.

Estas autoridades tienen a su cargo hacer cumplir la presente Ley y su Reglamento, en materia de este título uso de la vialidad.

Artículo 86. Los conductores de vehículos que transiten por las vías públicas del Estado tienen los siguientes derechos y obligaciones.

I. Derechos.

A) Gozar de la seguridad vial como parte de la seguridad pública en el Estado de San Luis Potosí;

b) Hacer uso de las vialidades del Estado, en los términos de la presente Ley, sus reglamentos y demás ordenamientos aplicables;

c) Derecho a convenir en caso de accidente, en los casos permitidos por la Ley.

II. Obligaciones:

A) Dar preferencia en todo momento a los usuarios de vehículos no motorizados, peatones y transporte público de conformidad con la jerarquía de movilidad establecida en el presente ordenamiento.

B) Respetar en todo momento las señalizaciones viales y los límites de velocidad.

C) Respetar los semáforos, dispositivos tecnológicos y las señales utilizadas para regular el tránsito vehicular;

D) Realizar la Inspección Técnica Vehicular y Verificación de Gases de su vehículo, en los casos en que la ley de la materia lo señale;

E) Cumplir con las disposiciones de la presente Ley, su Reglamento y demás ordenamientos aplicables;

F) No conducir bajo los efectos del alcohol, enervantes, estupefacientes, psicoactivos o cualquier otro que produzca efectos similares,

G)

se de colocar obstáculos que impidan el tránsito peatonal, el desplazamiento o acceso de personas con discapacidad o que imposibilite el estacionamiento o circulación de vehículos en la vía pública; y

H) Abstenerse de entorpecer la marcha de columnas militares, escolares, cívicas y

Abstener

otro tipo de eventos similares.

Artículo 87. Los Peatones tienen los siguientes Derechos y Obligaciones:

I. Derechos:

A) Transitar en una movilidad efectiva, accesible, segura y equipada, en términos de ley, así como de zonas seguras, amplias, cómodas, continuas, conectadas, accesibles y libres de obstáculos, designadas para lo mismo;

B) Preferen
cia de paso sobre cualquier tipo de vehículo, sea motorizado o no motorizado;

C) Denunciar ante la autoridad competente alguna irregularidad alusiva al uso de la vialidad, así como la falta o mal estado de la señalización vial;

Adicionalmente a los derechos que corresponden a los peatones en general, las personas con discapacidad tendrán preferencia de paso en todo lugar; asimismo se deberá brindarles las facilidades necesarias para que puedan abordar las unidades de transporte público.

II. Obligaciones:

A) Transitar por las banquetas de las vías públicas, si las hubiera y si sus características lo permiten, o en los lugares establecidos para ello;

B) Cruzar las vías por las esquinas o zonas marcadas para tal efecto, excepto en vías secundarias de 2 o menos carriles de circulación, donde podrán hacerlo en cualquier lugar;

E) Utilizar los pasos peatonales, cuando los hubiera, para cruzar la vía pública; Obedecer las indicaciones de las y los policías, promotores voluntarios de seguridad vial y señalamientos;

F) Abstenerse de colocar obstáculos que impidan el tránsito peatonal, el desplazamiento o acceso de personas con discapacidad o que imposibilite el estacionamiento o circulación de vehículos en la vía pública; y

H) Abstenerse de entorpecer la marcha de columnas militares, escolares, cívicas y otro tipo de eventos similares.

Artículo 88. Los ciclistas y usuarios de vehículos no motorizados tienen los siguientes derechos y obligaciones:

I. Derechos.

A) Contar con una movilidad segura y preferencial en términos de la jerarquía de movilidad prevista en la presente Ley;

B) Disponer de la infraestructura urbana para ciclistas adecuada en las vías públicas para garantizar su seguridad vial, llámese Ciclovías o Ciclocarriles, en cada calle, en este caso el Estado y los Ayuntamiento deberán de destinar recursos en cada

ejercicio fiscal para aumentar la infraestructura urbana para ciclistas y así facilitar y motivar los desplazamientos seguros en este medio.

C) Contar con Ciclovías y Ciclocarriles en muy buen estado, en este caso el Estado y los Ayuntamientos en el ámbito de su respectiva competencia, deberán destinar recursos especialmente para darle mantenimiento a estos.

D) Disponer de las vías públicas destinadas para su tránsito;

E) Contar
con áreas de estacionamiento seguro en vía pública, así como en inmuebles públicos y privados, los ayuntamientos deberán de garantizar que, en cada calle, exista un lugar destinado a estacionar bicicletas, el cual deberá ser gratuito.

F) Caracterí
sticas de las ciclovías:

Infraestructura vial ciclo inclusiva. Las calles deben ser incluyentes y seguras para los ciclistas, por lo que la Secretaría, la Secretaría de Infraestructura y los Ayuntamientos, deberán cumplir en sus proyectos de diseño, rediseño, operación y mantenimiento con los siguientes criterios de ciclo inclusión:

I. Seguridad

- i. Bajo riesgo de colisiones graves con otros vehículos u objetos fijos;
- ii. Respeto a la preferencia de paso del ciclista;
- iii. Separación con tránsito pesado o rápido;
- iv. Baja velocidad y volumen de tránsito donde ciclistas comparten la calle, e
- v. Iluminación, actividad en la calle y zonas no aisladas.

II. Continuidad

- i. Las trayectorias deben seguir la ruta más directa;
- ii. Tiempos reducidos en cruces e intersecciones, y
- iii. Viajes en bicicleta puerta-a-puerta más rápidos que en automóvil.

III. Coherencia

- i. Facilidad y seguridad para entrar y salir de la ruta;
- ii. Alta densidad de infraestructura ciclista, y
- iii. Orientación: señalamientos adecuados y suficientes.

IV. Confort

- i. Ancho efectivo exclusivo o compartido suficiente;
- ii. Pavimentos suaves y continuos;
- iii. Superficies limpias de materiales y sin registros o rejillas riesgosas;
- iv. Pendientes lo menos fuertes posibles, y

v. Sin cruces a desnivel innecesarios.

V. Atractivo

- i. Los ciclistas no reducen el nivel de confort de las personas peatonas;
- ii. Infraestructura verde, materiales sustentables y suelo permeable;
- iii. Árboles y sombras;
- iv. Bajos niveles de ruido y concentración de contaminantes atmosféricos, y
- v. Acceso a estacionamiento seguro para bicicletas.

VI. Adaptabilidad

- i. Integración con los servicios de transporte público;
- ii. Flexibilidad en el diseño y factibilidad de ampliación, y
- iii. Dimensionamiento adecuado para cubrir demanda futura.

G. Sobre la protección de los ciclistas

Otorgar a las y los ciclistas la condición de personas conductoras de vehículos, con las siguientes condiciones:

- I. No podrán imponerse restricciones de circulación especiales a las personas ciclistas, con excepción de su circulación en carriles centrales de vías de acceso controlado cuando existan laterales como opción real de circulación;
- II. Se permitirá la circulación de ciclistas en cualquier vía donde esta sea la única alternativa de tránsito;
- III. Los vehículos motorizados que adelanten a ciclistas o motociclistas deben otorgar al menos la distancia de 1.5 metros de separación lateral; y
- IV. Será derecho de quien conduzca una bicicleta, circular en cualquier carril vehicular y ocupar el carril completo, cuando bajo su criterio considere que es la opción más segura.

II. Obligaciones:

- A) Circular con la responsabilidad de utilizar los espacios designados para tal efecto, señalamientos y dispositivos que regulen la circulación vial compartida o la exclusiva; asimismo respetar los espacios de circulación o accesibilidad peatonal y dar preferencia a las personas con discapacidad y al peatón;
- B) Transitar en el sentido de la circulación vehicular;
- C) Respetar los semáforos, dispositivos tecnológicos y las señales utilizadas para regular el tránsito vehicular;

- D) Evitar circular en los carriles centrales de las vías de acceso vehicular controlado;
- E) La autoridad tiene la responsabilidad de proveer a los ciclistas con los aditamentos necesarios para garantizar su visibilidad en la vía durante la noche o en condiciones ambientales adversas. Esto incluye la obligación de contar con aditamentos luminosos o bandas fluorescentes que permitan a los ciclistas ser fácilmente visibles para otros usuarios de la vía en tales circunstancias;
- F) Indicar la dirección de su giro o cambio de carril, mediante señales con el brazo y la mano;
- G) No conducir bajo los efectos del alcohol, enervantes, estupefacientes, psicoactivos o cualquier otro que produzca efectos similares, y

H) No sujetarse a otros vehículos en movimiento.

Los ciclistas que no cumplan con estas obligaciones, salvo lo establecido en los incisos F) y I) serán amonestados verbalmente por los policías viales y orientados a conducirse de conformidad con lo establecido por las disposiciones aplicables.

Artículo 89. Los conductores de vehículos motorizados tienen prohibido los siguiente:

- I. Circular sobre banquetas, camellones, andadores, ciclovías y demás rutas peatonales;
- II. Circular en sentido contrario y en carriles de uso exclusivo en términos de la presente Ley y su Reglamento;
- III. Invasión de los pasos peatonales marcados con rayas para cruces de las vías públicas, así como en las intersecciones con las mismas;
- IV. Circular en reversa más de diez metros, salvo que no sea posible circular hacia adelante;
- V. Circular en reversa en intersecciones, accesos controlados y curvas;
- VI. Circular por el carril izquierdo impidiendo que los vehículos puedan rebasar;
- VII. Rebasar por el carril de tránsito opuesto en curva, colina, con baja visibilidad o cuando las señales lo prohíban.

VIII. Rebasar por la derecha a otro vehículo que transite en el mismo sentido, a excepción de que el vehículo al cual pretenda rebasar disminuya su velocidad para dar vuelta a la izquierda;

IX. Dar vuelta en "U" en lugares con señal prohibitiva o que entorpezca la circulación;

X. Realizar maniobras de ascenso o descenso de personas en carriles centrales de las vías; tratándose de conductores de servicio público se prohíbe el ascenso y descenso en lugares no determinados como paradas autorizadas;

XI. Transportar un mayor número de pasajeros para el cual se diseñó el vehículo;

XII. Transportar menores de doce años en los asientos delanteros;

XIII. Llevar menores de diez años o 1.45 metros de estatura en los asientos traseros sin utilizar las sillas porta-infantes;

XIV. Transportar personas en la parte exterior de la carrocería o en lugares no especificados para ello. Excepto si se trata de vehículos de emergencia o cuando la finalidad del transporte requiera de ello, en número y en condiciones tales que garanticen su integridad física;

XV. Transportar bicicletas, motocicletas o similares en el exterior del vehículo, sin los dispositivos de seguridad necesarios;

XVI. Circular con el parabrisas roto o estrellado, en caso de que distorsione la visibilidad al interior o exterior del vehículo;

XVII. Permitir que los pasajeros dejen abiertas las puertas del vehículo por el lado de la circulación o abrirlas sin cerciorarse de que no existe peligro para otros usuarios de la vía. Los conductores sólo podrán abrir la que les corresponde con la debida precaución, sin entorpecer la circulación y por el tiempo estrictamente necesario para su ascenso o descenso;

XVIII. Utilizar teléfonos celulares u objetos que dificulten la conducción;

XX. Entorpecer la marcha de columnas militares, escolares, desfiles cívicos y otro tipo de eventos similares;

XXI. Producir ruido excesivo o molesto con el estéreo, radio, el claxon, el motor o escape del vehículo y en lugares donde se encuentren hospitales, sanatorios y escuelas;

XXII. Exceder los límites de velocidad legalmente establecidos;

XXIII. Instalar o utilizar antirradares o detector de radares en los vehículos;

XXIV. Conducir en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes, enervantes, psicotrópicos o cualquier otra sustancia que produzca efecto similar;

XXV. Tirar basura o cualquier otro material que pueda dañar a las personas o vehículos que

hacen uso de la vía pública;

XXVI. Permitir intromisiones sobre el control de la dirección llevando entre las manos alguna persona, objeto o animal;

XXVII. Transportar animales, bultos, paquetes y otros objetos en los lugares destinados para los pasajeros, cuando por su condición y volumen impidan la visibilidad del conductor o afecten la seguridad de los pasajeros;

XXVIII. Tener abierto el escape o, en caso de vehículos pesados, utilizar el freno de motor en las vialidades de la ciudad, así como en las entradas y salidas de la misma;

XXIX. Avanzar sobre una intersección cuando adelante no haya espacio suficiente para que el vehículo no interfiera la circulación, aunque el semáforo lo permita;

XXX. Circular por la vía pública maquinaria pesada u objetos sin ruedas de cualquier género que puedan dañar el piso, suelo o pavimento;

XXXI. Invadir las zonas delimitadas por líneas paralelas o diagonales que separan o canalizan el flujo vehicular en los carriles de circulación;

XXXII. Ofender a las autoridades de vialidad en el desempeño de sus funciones, así como a los peatones y otros conductores;

XXXIII. Igualar o seguir en velocidad a un vehículo destinado a la prestación de servicios de emergencia, cuando lleve la torreta encendida y la sirena abierta;

XXXIV. Circular sobre los corredores de transporte público de pasajeros o de uso exclusivo del sistema de transporte público;

XXXV. Circular con placas y tarjeta de circulación que correspondan a otros vehículos;

XXXVI. Hacer uso del perifoneo y propaganda sin la autorización correspondiente;

XXXVII. Entablar cualquier tipo de competencia de velocidad; y

XXXVIII. Las demás que determine el Reglamento de la presente Ley y los demás ordenamientos aplicables.

Artículo 90. Todo vehículo que transite por las vías públicas del Estado deberá contar con las placas, tarjeta de circulación, calcomanías y hologramas autorizados por la autoridad correspondiente.

Las placas, la tarjeta de circulación y las calcomanías y hologramas son intransferibles.

Artículo 91. Los Ayuntamientos a través de su dirección o Secretaría de Seguridad Ciudadana, Así como la Secretaría de Seguridad Pública están obligados a los siguiente:

I. Dar aviso oportuno a los usuarios, sobre el bloqueo o uso extraordinario de la vialidad, de su jurisdicción, utilizando cualquier medio de comunicación;

II.

Tomar

las medidas necesarias para dar a conocer de manera oportuna las rutas alternativas de las vías de comunicación cuando existan obras públicas que no permitan el acceso a estas, o se esté dando uso extraordinario a la vialidad; y

III. Realizar todas aquellas acciones que sean necesarias para garantizar la seguridad vial en su jurisdicción.

Artículo 92. Las autoridades viales podrán utilizar dispositivos o medios tecnológicos que permitan verificar el cumplimiento de las disposiciones de la presente Ley y su Reglamento, así como las conductas contrarias a los mismos.

CAPÍTULO II

DEL USO EXTRAORDINARIO DE LA VIALIDAD.

Artículo 93.- Las autoridades en materia de vialidad no podrán limitar el tránsito de peatones y vehículos, atendiendo a lo establecido en el artículo 11 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Artículo 94. Se entiende como uso extraordinario de la vialidad, a la realización de desfiles, caravanas, manifestaciones, peregrinaciones o cualquier otro tipo de concentración humana de carácter político, religioso, deportivo, recreativo o social, cuya finalidad sea lícita y que pueda perturbar el tránsito en la vialidad, la paz y tranquilidad de la población.

Artículo 95. Las autoridades operativas de vialidad tendrán la obligación de brindar las facilidades necesarias para la manifestación pública, de los grupos o individuos que den aviso a las autoridades correspondientes, por escrito, por lo menos con 72 horas de anticipación a la realización de la misma, a fin de dar cumplimiento a lo establecido en la presente Ley.

Quedando exceptuado de lo previsto en el presente artículo todo aquel supuesto jurídico que constituya un delito o una infracción administrativa establecidas en las leyes correspondientes.

Artículo 96. Los desfiles, caravanas, manifestaciones, peregrinaciones o cualquier otro tipo de concentración humana de carácter político, religioso, deportivo, recreativo o social que se efectúen en la vía pública, podrán utilizar las vialidades salvo cuando sea la única ruta de acceso al punto de concentración, siempre y cuando sea de manera momentánea y no entorpezca los servicios de emergencia y accesos a hospitales o clínicas.

CAPÍTULO III

MEDIDAS PREVENTIVAS EN MATERIA DE VIALIDAD.

Artículo 97. La circulación de camiones de carga, así como las maniobras de carga y descarga de mercancías no podrá realizarse por las avenidas, calzadas, paseos y calles principales comprendidas dentro de los centros de población de la Entidad, durante las horas que se establezcan en el Reglamento.

Artículo 98. Se retirarán de circulación con grúa o cualquier otro medio idóneo las motocicletas que no porten placas de circulación o permiso provisional correspondiente, con o sin la presencia del conductor, siendo retenidas en el depósito vehicular, debiendo cumplir con los requisitos previstos en Ley para su devolución.

Artículo 99. Cuando se estén llevando a cabo obras o trabajos en las vialidades, que entorpezcan la circulación de peatones y vehículos, el responsable de dichas obras deberá tomar las medidas preventivas necesarias para garantizar la seguridad de los mismos, observando lo establecido en la presente Ley, su Reglamento y demás ordenamientos legales aplicables.

Artículo 100. En caso de descompostura o accidente de los vehículos en las vías públicas, sus conductores colocarán los señalamientos preventivos de los señalados en los reglamentos, durante la noche o el día según sea el caso, que cumplan con el objetivo de prevenir a los demás conductores de dicha situación.

Artículo 101. Está prohibida la reparación de vehículos en las vías públicas, salvo situaciones urgentes, en cuyo caso, deberá procurarse retirar de la vía pública el vehículo averiado a la brevedad que sea posible.

Artículo 102. Los conductores no deberán seguir a los vehículos de emergencia, ni detenerse o estacionarse a una distancia que pueda significar riesgo o entorpecimiento de la actividad del personal de dichos vehículos.

Artículo 103. Las autoridades en materia de vialidad correspondientes podrán impedir el tránsito de los vehículos que no reúnan los requisitos legales para su circulación, o que representen un peligro para la seguridad de sus ocupantes, de los demás vehículos, de los peatones o de la población en general, así como el de aquéllos que por sus condiciones particulares puedan ocasionar algún daño a la propiedad privada o pública.

Artículo 104. Los conductores están obligados a respetar los límites de velocidad establecidos por las autoridades de vialidad, mediante los señalamientos respectivos. A falta de señalamientos, la velocidad máxima será la que se especifique esta Ley, atendiendo la clasificación de vialidades.

Artículo 105. Se podrá utilizar el espacio de la vía pública, cuando no entorpezca rutas de acceso a inmuebles y observando las disposiciones señaladas en el Reglamento de la presente Ley.

Artículo 106. Queda prohibido reservar lugares de estacionamiento en la vía pública, poner objetos que obstaculicen el estacionamiento de vehículos o el libre tránsito vehicular o de los peatones, así como utilizar las vías para el establecimiento de cualquier obstáculo fijo, semifijo o móvil que impida la debida circulación, a menos que para hacerlo se cuente con permisos otorgados por la autoridad correspondiente.

En caso contrario, las autoridades de vialidad podrán ordenar que sean retirados de forma inmediata, en caso de reincidencia serán canalizados a la autoridad competente para que se les imponga una sanción administrativa.

Artículo 107. Los vehículos indebidamente estacionados, los que se encuentren presuntamente abandonados, los que no estén en condiciones de circular y aquéllos que sean reparados en las vías públicas sin tener el carácter de urgente, serán retirados y trasladados a los depósitos vehiculares que disponga la autoridad de vialidad, atenta a lo dispuesto en la reglamentación aplicable.

Los gastos que se generen por el traslado y resguardo del vehículo correrán por cuenta del propietario o poseedor del vehículo.

CAPÍTULO IV.

HECHOS DE TRÁNSITO.

Artículo 108. Cuando se suscite un hecho de tránsito, tomarán conocimiento del mismo las y los policías, en caso de competencia del Estado; en caso de competencia municipal, las autoridades de tránsito correspondientes.

Artículo 109. Las autoridades de vialidad operativas, en un hecho de tránsito, deberán cumplir con los requisitos que establece el procedimiento de cadena de custodia para los efectos legales a que haya lugar.

Artículo 110. Ante un hecho de tránsito y en caso de no presentarse delitos perseguibles de oficio, las y los policías exhortarán a las partes a convenir, sin influir de ningún modo y por ningún medio en la probable responsabilidad de las partes.

Artículo 111. En caso de que las partes no convengan, las autoridades operativas de vialidad deberán poner a disposición del Ministerio Público a los intervinientes y las unidades vehiculares participantes, y si los hubiera a los terceros involucrados.

Artículo 112. Cuando las y los policías, en ejercicio de sus funciones y acorde con la naturaleza del evento, tenga conocimiento de la comisión de probables hechos delictivos, procurará garantizar la seguridad de las probables víctimas, aplicando los protocolos que correspondan, debiendo poner a disposición del Ministerio Público, por medio del parte respectivo y en forma inmediata, a las personas que haya detenido y los objetos asegurados. Será obligación de la autoridad ministerial la recepción de las actuaciones de la autoridad administrativa de vialidad.

Capítulo VI.

DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES.

Artículo 113. Para los efectos de esta Ley se entiende por infracción, la conducta que transgrede alguna disposición establecida en la presente Ley y su Reglamento, y que tiene como consecuencia una sanción administrativa.

A los particulares que cometan una conducta descrita como infracción a esta Ley o su Reglamento, se les dará a conocer la sanción administrativa a la que se harán acreedores, a través del documento oficial expedido por autoridad competente.

Artículo 114. Para los efectos de esta Ley y su Reglamento, son sanciones las siguientes:

I. Amonestación;

II. Multa,

III. Cancelación de la licencia en los supuestos previstos por las leyes. La cancelación de la licencia podrá ser definitiva o por tiempo determinado; y

IV, Arresto hasta por treinta y seis horas.

Para la imposición de las sanciones establecidas en el presente artículo, las autoridades viales deberán cumplir con las generalidades que establezca la presente Ley, así como el procedimiento que señale el Reglamento, el cual especificará las formalidades del mismo y los supuestos en que operará la retención de los vehículos.

En caso de la imposición de una multa, las autoridades viales deberán determinar la misma en términos del tabulador que se establezca en el Reglamento. El pago de la misma quedará sujeta a la presentación de una póliza vigente de seguro de responsabilidad civil correspondiente al mismo vehículo con el que se cometió la falta.

Artículo 115. Procede la cancelación de la licencia:

I. Por faltar el conductor del vehículo a las fracciones I, II, XXIV y XXXVII del artículo 88 del presente ordenamiento.

Para el supuesto de las fracciones I, II y XXIV la suspensión será temporal, por un periodo de tres meses, en caso de reincidencia por dos ocasiones más, se procederá a su suspensión definitiva, sin que se pueda expedir una nueva por parte de la autoridad competente.

Para el supuesto de la fracción XXXVII, se procederá de inmediato a su suspensión definitiva o temporal por un periodo de tres meses considerando el modo, tiempo y lugar en que se cometió la infracción, así como las condiciones y circunstancias; En caso de una suspensión temporal y reincidir, se procederá a la suspensión definitiva de la licencia, sin que se pueda expedir una nueva.

Artículo 116. Toda conducta infractora deberá constar por escrito, en los formatos oficiales que para tal efecto establezcan las autoridades de vialidad, debiendo contener la descripción de la conducta cometida, así como la o las disposiciones legales vulneradas. El documento oficial donde se haga constar las circunstancias señaladas con anterioridad se hará del conocimiento al presunto infractor, por cualquier medio de comunicación, a efecto de brindar certeza jurídica al particular y se proceda al pago correspondiente de la sanción o a la presentación del recurso de inconformidad, dando cumplimiento a los requisitos establecidos en el Reglamento.

Artículo 117. Para los efectos del cobro de las sanciones derivadas por conductas que violen disposiciones de la presente Ley y su Reglamento, captadas por cualquier dispositivo o medio tecnológico, tendrá el carácter de responsable solidario el propietario del vehículo con el que se cause la infracción, en atención a la responsabilidad objetiva en la que incurre, garantizando con ello el debido cumplimiento a las disposiciones legales de la materia.

Capítulo VI.

DELITOS

Artículo 118. Se sancionará con pena privativa de libertad de dos a cuatro años y multa de quinientos a setecientos veces la Unidad de Medida y Actualización vigente del Estado de San Luis Potosí, a quien sin estar legalmente autorizado realice servicios de gestoría ante la Secretaría.

TRANSITORIOS.

PRIMERO. - La presente Ley entrará en vigor al día siguiente al de su publicación en el Periódico Oficial del Estado.

SEGUNDO. - El sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial deberá integrarse y emitir los lineamientos para su organización y operación, así como los de la Agencia dentro de los primeros 180 días naturales a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

TERCERO. - La Agencia de Movilidad Segura y el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial deberán emitir la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial en un plazo no mayor a los 180 días naturales contados a partir de la Integración del Sistema.

CUARTO. -En un plazo no mayor a 180 días naturales a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, las Secretarías integrantes del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad vial y los municipios deberán integrar los, registros, indicadores y bases de datos en materia de movilidad y seguridad vial como parte del Subsistema de información Territorial y Urbano en materia de Movilidad y seguridad Vial. Así como suscribir los convenios de colaboración entre ellos para el intercambio de información.

QUINTO. – En un plazo de 30 días naturales después de los primeros 180 días naturales a la entrada en vigor de la presente Ley, los organismos mencionados en el transitorio anterior, deberán de hacer llegar a la Secretaría de Movilidad, toda la información para elaborar la base de datos que hace referencia en la presente Ley, para Integrar y mandar a publicar el Subsistema de información Territorial y Urbano en materia de Movilidad y Seguridad Vial.

SEXTO. – El ejecutivo del Estado y los municipios tienen 180 días naturales a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, para que hagan las adecuaciones necesarias a sus reglamentos respectivos, para estar en armonía con la presente Ley.

SÉPTIMO. - Las autoridades competentes tienen un plazo de 365 días naturales a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, para emitir la Política Estatal de Movilidad y Seguridad Vial.

OCTAVO. – Las autoridades municipales tienen un plazo de 365 días naturales una vez emitida la política estatal de Movilidad y Seguridad Vial, para emitir la suya en el ámbito de sus competencias.

NOVENO. - En un plazo no mayor a 90 días, a partir de la integración de la Agencia de Movilidad Segura, ésta deberá enviar al pleno del Estado la propuesta de Reglamento Estatal de Autoescuelas.

DÉCIMO. - El Pleno del Estado enviará reforma al Código Penal para definir el concepto de "Delitos a la Seguridad Vial" a aquellas faltas graves que no necesariamente generen lesiones o víctimas, pero que atenten contra la integridad de la población por conductas ostensiblemente temerarias o relacionadas a conductas de riesgo relacionadas al consumo de alcohol y a la conducción a velocidades inadecuadas donde se actuó deliberadamente.

ATENTAMENTE



Marco Antonio Vargas Solís



Zeferina Catalina Torres Cuevas,



Víctor Cristóbal Hernández de Torres



Brenda Lois Muñoz Flores



Luis Fernando Rodríguez Román



Marcela del Muro González



Claudio Iván Aldrete López

San Luis Potosí, S.L.P. A 19 días del mes de marzo del año 2024

CIUDADANAS Y CIUDADANOS DIPUTADOS SECRETARIOS DE LA LXIII LEGISLATURA DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ.

Presentes.

Con fundamento en lo que disponen los artículos 61 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí; el 130 y el 131 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo de nuestro Estado; y el 61, 62, y 65 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso de nuestro Estado, **Emma Idalia Saldaña Guerrero, Diputada local**, me permito presentar a la digna consideración de esta Honorable Soberanía la presente Iniciativa con Proyecto de Decreto que plantea **ADICIONAR nueva fracción XIV, con lo que el contenido de la actual XIV, se recorre a la XV al artículo 5º a la Ley de Salud Mental del Estado y Municipios de San Luis Potosí.**

Con el propósito de:

Establecer que la Secretaría de Salud, deba realizar acciones de vigilancia en los centros de internamiento en los que se encuentren niñas, niños y adolescentes, con el objetivo de garantizar que se observen los derechos aplicables, protegiendo a los menores de la posibilidad de malos tratos.

Lo anterior se justifica con la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En días recientes, en nuestro estado y a raíz de la difusión de una videograbación, se dio a conocer un caso de presunto maltrato de menores en un centro de internamiento de salud mental, al momento que una adolescente intentaba evadirse del centro. No obstante, no es posible adelantar ningún tipo de conclusión sobre un caso particular, antes de que la autoridad competente realice las investigaciones adecuadas, y en apego al Marco Legal.

Sin embargo, el caso citado, pone de relieve la necesidad de tener una mayor vigilancia sobre la observación de los derechos de los menores que se encuentran en situación de internamiento a causas de problemas de salud mental, para prevenir y remediar las posibles condiciones vejatorias que se puedan dar al interior de estos lugares, debido a que, el maltrato a los menores no debe ser tolerado en instituciones destinadas al cuidado de la salud.

Lo anterior considerado diversos aspectos, por ejemplo, que la Ley de Salud mental del Estado y Municipios de San Luis Potosí, de acuerdo a su artículo 2, tiene entre sus objetivos:

I. Establecer las bases para que toda persona en el Estado de San Luis Potosí tengan acceso a los servicios de salud mental, bajo un enfoque de perspectiva de género y de respeto a sus derechos humanos.

Y se debe subrayar la última porción normativa, que expresa el requisito de respetar los derechos humanos en el acceso a los servicios de salud mental.

Bajo esa perspectiva la Ley regula también el internamiento originado por condiciones de salud mental, considerando el voluntario, el involuntario, aplicable a usuarios con trastornos mentales severos, que requieran atención urgente o representen un peligro grave o inmediato para sí mismos o para los demás, y que requiere autorización de un familiar. Y, por último, el obligatorio, originado por órdenes de la autoridad judicial bajo términos aplicables de justicia terapéutica y de medidas de seguridad.

Es necesario mencionar que hay otro criterio jurídico que debe considerarse como transversal en lo relativo a las medidas del internamiento, que es la observación de los derechos humanos, que se encuentra de manera implícita en la Ley en comento, debido al fundamento anteriormente citado, del artículo segundo en su fracción primera.

No obstante, en ese punto se vuelve necesario incorporar otro principio de la legislación y de la política pública, como es el interés superior de los menores, tal y como se colige del artículo 4º, en su párrafo noveno, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos:

En todas las decisiones y actuaciones del Estado se velará y cumplirá con el principio del interés superior de la niñez, garantizando de manera plena sus derechos. Los niños y las niñas tienen derecho a la satisfacción de sus necesidades de alimentación, salud, educación y sano esparcimiento para su desarrollo integral. Este principio deberá guiar el diseño, ejecución, seguimiento y evaluación de las políticas públicas dirigidas a la niñez.

Derivado de la observación obligatoria de este principio general, y de la problemática que pudiera presentarse en las unidades privadas de internamiento de salud mental en nuestro estado, existe la necesidad de crear mecanismos para proteger los derechos de los menores que se encuentran en esa situación.

Al ser la Secretaría de Salud la autoridad pertinente en aspectos de salud mental de acuerdo a la Ley estatal en la materia, en esta iniciativa se propone adicionar una nueva atribución, al catálogo existente en el numeral 5º, de la Ley de Salud mental, para que dicha dependencia deba realizar acciones de vigilancia en las unidades y centros de internamiento en los que se encuentren niñas, niños y adolescentes, con el objetivo de garantizar que se observen los derechos aplicables, para proteger a los menores de la posibilidad de malos tratos y violaciones a sus garantías.

El principio Constitucional de interés superior del menor, debe ser observado en todas las circunstancias, sobre todo en aquellas en las que los derechos básicos de las niñas, niños y adolescentes, a causa de su ya complicada situación de internamiento por salud mental, puedan resultar vulnerados.

Con base en los motivos expuestos, presento a consideración de este honorable Pleno, el siguiente:

PROYECTO DE DECRETO

ÚNICO. Se ADICIONA nueva fracción XIV, con lo que el contenido de la actual XIV, se recorre a la XV al artículo 5º a la Ley de Salud Mental del Estado y Municipios de San Luis Potosí, para quedar como sigue:

LEY DE SALUD MENTAL DEL ESTADO Y MUNICIPIOS DE SAN LUIS POTOSÍ

TÍTULO SEGUNDO De la Autoridad Competente

Capítulo I De la Autoridad

ARTÍCULO 5º. En la aplicación de esta Ley la Secretaria, a través y en coordinación de los Servicios de Salud, será la autoridad competente para llevar a cabo todas las acciones derivadas de la misma, entre las que se encuentran las siguientes:

I. a XIII. ...

XIV. Realizar acciones de vigilancia específica en las unidades en los que se encuentren niñas, niños y adolescentes, con el objetivo de corroborar la observación de los derechos aplicables, y

XV. Las demás que se desprendan de las leyes en general y del Reglamento de este ordenamiento.

TRANSITORIOS

PRIMERO. Esta Ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado "Plan de San Luis".

SEGUNDO. Se derogan todas aquellas disposiciones que contravengan lo dispuesto en la presente Ley.

ATENTAMENTE

Emma Idalia Saldaña Guerrero
Diputada Local

**CC. DIPUTADAS SECRETARIAS DE LA LXIII LEGISLATURA
DEL HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO
DE SAN LUIS POTOSÍ.
P R E S E N T E S.-**

LIC. EDITH GARCÍA ÁLVAREZ, ciudadana potosina, Integrante del Parlamento de las y los Jóvenes del Estado de San Luis Potosí 2023-2024, **DIP. YOLANDA JOSEFINA CEPEDA ECHAVARRÍA y DIP. EMILIO EDUARDO BRIONES VALDEZ**, integrantes de la LXIII Legislatura del Honorable Congreso del Estado de San Luis Potosí, con fundamento en lo que disponen los numerales, 61 de la Constitución Política del Estado de San Luis Potosí; 130 y 131 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado; 61, 62 y 65 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado, sometemos a la consideración de esta Soberanía, INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO, que propone REFORMAR el artículo 8 en su fracción XXXVII de la Ley para Prevenir y Erradicar la Discriminación del Estado de San Luis Potosí, con base en la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Artículo 1° de Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su párrafo quinto establece:

ARTÍCULO 1°. ...

Queda prohibida toda discriminación motivada por origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las opiniones, las preferencias sexuales, el estado civil o cualquier otra que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas".

Este concepto hace mención de todos los tipos de discriminación, contemplando expresamente la discriminación por edad; este tipo de discriminación, es el trato diferenciado y la estigmatización de la que son víctimas personas en relación a su edad, ejerciendo sobre ellas una limitación a sus derechos y a sus libertades, afectando a estratos vulnerables de la población.

De igual forma, el Artículo 5° de la Constitución Federal, menciona lo siguiente:

“Artículo 5°. A ninguna persona podrá impedirse que se dedique a la profesión, industria, comercio o trabajo que le acomode, siendo lícitos. El ejercicio de esta libertad sólo podrá vedarse por determinación judicial, cuando se ataquen los derechos de tercero, o por resolución gubernativa, dictada en los términos que marque la ley, cuando se ofendan los derechos de la sociedad. Nadie puede ser privado del producto de su trabajo, sino por resolución judicial.”

Del cual se desprende el fundamento a la libertad profesional, en virtud de la cual a ninguna persona se le puede impedir que se dedique a la profesión, industria, comercio o trabajo que le acomode, siendo lícitos. Pese a las numerosas disposiciones jurídicas anteriormente enunciadas, es de observar que a la fecha persisten barreras injustificadas que limitan el acceso a los derechos fundamentales.

Concatenado a todo lo anterior la Convención Iberoamericana de derechos de los Jóvenes establece:

“Artículo 27. Derecho a las condiciones de trabajo.

1. Los jóvenes tienen derecho a la igualdad de oportunidades y trato en lo relativo a la inserción, remuneración, promoción y condiciones en el trabajo, a que existan programas que promuevan el primer empleo, la capacitación laboral y que se atienda de manera especial a los jóvenes temporalmente desocupados.”

Actualmente en México, casi la tercera parte de la población es joven y una gran parte de las juventudes vive condiciones que les impide el pleno goce de sus derechos, es necesario recordar que la sociedad actual se construyó en buena medida, invalidando las voces de las juventudes, donde muchos sectores de la población, siguen sin darle la importancia que merecen. La juventud es un periodo de transición que marca el paso de la dependencia a la autonomía. La transición ocurre en etapas diferentes en lo tocante a los distintos derechos, por ejemplo, en lo que atañe a la educación, el empleo, entre otros factores, del contexto socioeconómico.

Encontrar trabajo en estos tiempos es cada vez más complicado, si eres joven la experiencia es un requisito importante, pero en varias ocasiones los jóvenes que quieren ingresar al ámbito laboral no cuentan con experiencia, debido a que buscan su primera oportunidad en un empleo, por lo que, la mayoría de las veces se les niega la oportunidad, debido a su inexperiencia. La verdadera problemática en este tipo de situaciones es, la subestimación y discriminación que sufre el sector juvenil al ser restringidos, y muchas veces privados de las oportunidades de empleo, por la poca antigüedad que tienen en el mundo laboral, así como, por la edad que tienen.

Aunado a todo ello cuando se llega a obtener un empleo frecuentemente se minimiza su voz, opiniones e inclusive se señala que por tener poco tiempo laborando no puede aplicar para ascensos pues esos corresponden a quienes tienen mayor antigüedad aun y cuando las bases para ascensos no establezcan dicha condición, lo que limita la participación de la juventud a entrar en convocatorias por simple hecho de ser joven con poco tiempo en el lugar, pues como acontece se minimiza a través de frases como:

“tú que vas a saber si acabas de entrar al trabajo aun estas chamaco”

“que me vas a venir a enseñar yo estoy más capacitado ya tengo años aquí y tu chavito sin conocimiento”

“tú que acabas de llegar(a este trabajo) me quieres quitar lo que me merezco sabes cuánto llevo aquí”

“aquí llegas y te formas por mas cursitos que tengas a mí no interesa”

El fenómeno de discriminación laboral que sufren los jóvenes radica en la baja consideración de vinculación en puestos de trabajo al no tomarlos en cuenta por su “falta de experiencia”, pese a que tienen la misma formación y talento, hasta mayor iniciativa y energía para realizarlo.

Por lo cual, los jóvenes al tener sus primeras oportunidades de empleo se ven reflejadas en un contexto de desigualdad y discriminación por parte de la población adulta, pagándoles inclusive un sueldo que no es igualitario al de las personas con mayor cantidad de años trabajados, o cuando se ingresa a un sistema de gobierno y hay convocatorias para lograr un crecimiento laboral, los más beneficiados son las personas con mayor antigüedad, dándole muy poca importancia al nivel académico o capacitaciones.

Este tipo de discriminación da origen al “Adultocentrismo”, que es aquel que nos muestra actitudes de las personas mayores que imposibilitan el crecimiento de las personas jóvenes, discriminándolos, y desmotivándolos. Es importante recordar que, si bien las personas adultas tienen más antigüedad que los jóvenes, estos deben ayudar a guiar, proteger y tomar acuerdos en común a través del diálogo y el respeto hacia su propia visión.

Las consecuencias negativas de estas prácticas afectan los derechos humanos básicos al discriminar, subordinar y relegar sus ideas, propuestas y sentimientos sólo por el hecho de tener una edad menor, lo que a largo plazo generará relaciones asimétricas, además de reproducir y perpetuar el autoritarismo.

Cabe recalcar que, la CNDH define las conductas discriminatorias como:

“Un fenómeno social que vulnera la dignidad, los derechos humanos y las libertades fundamentales de las personas. Ésta se genera en los usos y las prácticas sociales entre las personas.

Las conductas discriminatorias pueden generar daños morales, físicos, psicológicos, materiales y diversas limitaciones en muchos ámbitos a las personas discriminadas, al mismo tiempo que ocasionan un daño general a la sociedad en su conjunto, al fomentar divisiones que la fragmentan.”

La discriminación ocurre solamente cuando hay **una conducta que demuestre distinción**, exclusión o restricción, a causa de alguna característica propia de la persona que tenga como consecuencia anular o impedir el ejercicio de un derecho. Por lo que, si lo relacionamos al tema del empleo, dicha discriminación se presenta al restringir las oportunidades de acceso o permanencia, a consecuencia de la edad. Es importante mencionar que los jóvenes, son más propensos a vivir algún acto de discriminación, ya que existen creencias falsas con relación a su capacidad de trabajar.

Es por esto que, dentro de la presente iniciativa en lo relativo a **las conductas** discriminatorias, se considere como una de ellas el Condicionar, limitar o restringir la permanencia o ascenso laborales por razón de tener poca antigüedad en el ámbito laboral esto con el objeto contribuir con acciones que combata efectivamente la discriminación contra la población juvenil.

Por lo tanto, para una mayor comprensión, se presenta el siguiente cuadro comparativo:

Ley para Prevenir y Erradicar la Discriminación para el Estado de San Luis Potosí	
TEXTO VIGENTE	PROPUESTA
<p>ARTÍCULO 8. Nadie, sea órgano público, federal, estatal o municipal, autoridad, servidor público, persona física o moral, podrá realizar omisiones, actos o conductas discriminatorias en contra de persona alguna, prioritariamente hacia aquellas pertenecientes a los pueblos indígenas, afrodescendientes, mujeres, niñas, niños, adolescentes, la comunidad LGBT+TIQ+, migrantes, personas con discapacidad y personas adultas mayores. De manera enunciativa más no limitativa, se consideran actos o conductas discriminatorias, las siguientes:</p> <p>I a XXXVI. ...</p> <p>XXXVII. Condicionar, limitar o restringir las oportunidades de empleo, permanencia o ascenso laborales por razón de tener tatuajes o modificaciones corporales.</p> <p>No se considerará discriminación cuando el solicitante o trabajador, no reúna los requisitos o calificaciones necesarias para desempeñar, permanecer o ascender en el empleo;</p> <p>XXXVIII... a XLIV...</p>	<p>ARTÍCULO 8. ...</p> <p>I a XXXVI. ...</p> <p>XXXVII. Condicionar, limitar o restringir las oportunidades de empleo, permanencia o ascenso laborales por razón de tener tatuajes o modificaciones corporales, por tener poca antigüedad en el ámbito laboral por la edad de la persona.</p> <p>...</p> <p>XXXVIII... a XLIV...</p>

Con base en los motivos expuestos presento a consideración de este Honorable Pleno, el siguiente:

PROYECTO DE DECRETO

ÚNICO. Se REFORMA el artículo 8 en su fracción XXXVII de la Ley para Prevenir y Erradicar la Discriminación del Estado de San Luis Potosí, para quedar de la siguiente manera:

ARTÍCULO 8. ...

I a XXXVI. ...

XXXVII. Condicionar, limitar o restringir las oportunidades de empleo, permanencia o ascenso laborales por razón de tener tatuajes o modificaciones corporales; **por tener poca antigüedad en el ámbito laboral por la edad de la persona.**

...

XXXVIII... a XLIV...

TRANSITORIOS

PRIMERO. Este Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado, "Plan de San Luis".

SEGUNDO. Se derogan todas las disposiciones legales que se opongan al presente Decreto

San Luis Potosí, S.L.P., A la Fecha de su Presentación

ATENTAMENTE

LIC. EDITH GARCÍA ÁLVAREZ

DIP. YOLANDA JOSEFINA CEPEDA ECHAVARRÍA

DIP. EMILIO EDUARDO BRIONES VALDEZ

**DIPUTADAS SECRETARIAS DE LA LXIII LEGISLATURA
DEL HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO
DE SAN LUIS POTOSÍ
P R E S E N T E S.-**

Cecilia Senllace Ochoa Limón, Esther González Díaz, Roberto Ulices Mendoza Padrón, Edgar Alejandro Anaya Escobedo, Martha Patricia Aradillas Aradillas, Emilio Eduardo Briones Valdez y Miguel Ángel Segura Méndez, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, así como **Miguel Ángel López Salas, Marcela del Carmen de León Bernal, y Salvador Isais Rodríguez,** integrantes del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo, y **Yolanda Josefina Cepeda Echavarría** diputados y diputadas de la Sexagésima Tercera Legislatura del Honorable Congreso del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí, en ejercicio de las facultades que les conceden los artículos 61 y 62 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí, 130 y 131 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de San Luis Potosí, 61, 62 y 65 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado de San Luis Potosí, elevo a la consideración de esta Soberanía, la siguiente iniciativa que plantea **reformar la fracción III del artículo 4° de La Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia del Estado de San Luis Potosí,** al tenor de lo siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Convención Interamericana para prevenir, Sancionar, y Erradicar la Violencia contra las Mujeres, define la Violencia hacia las Mujeres como las manifestaciones de las formas de relación desigual que se dan entre hombres y mujeres; acciones violatorias de los derechos humanos y de las libertades fundamentales de las mujeres, siendo limitantes para las mujeres en el ejercicio de sus derechos humanos y libertades fundamentales.¹

En el artículo 1° de la Convención Interamericana para prevenir, Sancionar, y Erradicar la Violencia contra las Mujeres, define a la violencia como:

"...Artículo 1.- Para los efectos de esta Convención debe entenderse por violencia contra la mujer cualquier acción o conducta, basada en su género, que cause muerte, daño o sufrimiento físico, sexual o psicológico a la mujer, tanto en el ámbito público como en el privado."

Así mismo, precisa que la violencia contra las mujeres es toda acción que llegue a causar la muerte, daño o sufrimiento físico, sexual o psicológico a la mujer, la cual se puede presentar en el núcleo familiar, en el noviazgo, en los centros de trabajo, en las escuelas, en la calle, o en cualquier espacio en donde las mujeres esperan, o deben esperar, a ser protegidas.

¹ <https://www.oas.org/juridico/spanish/tratados/a-61.html>

El Estado mexicano, ha signado y ratificado diversas Convenciones con el objetivo de erradicar toda forma de violencia contra la mujer. Particularmente, la Convención sobre la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra la Mujer (CEDAW) y la Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra la Mujer (Convención de Belém do Pará), establecen la obligación de los Estados Parte de tomar todas las medidas necesarias, incluyendo las de tipo legislativo, de coordinación, presupuestal y administrativo, para garantizar a las mujeres el ejercicio pleno de su derecho a una vida libre de violencia.

La Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia del Estado de San Luis Potosí, fue publicada en el Periódico Oficial del Estado el 17 de septiembre de 2016, con el objeto de regular las acciones tendientes a prevenir, atender, sancionar y erradicar la violencia contra las mujeres, en concordancia con la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia.

Nuestra Legislación estatal actual, en materia de Ley de Acceso de las Mujeres a una vida libre de violencia, contempla en su artículo 4º, distintos tipos de violencia, mismos que se presentan en diferentes modalidades como son, Violencia contra el derecho a la libre elección de cónyuge o pareja, Violencia contra los derechos reproductivos, Violencia digital, docente, económica, en espacio público y en el noviazgo por mencionar algunas.

El derecho a vivir de una vida libre de violencia de las mujeres, implica que el Estado está obligado a seguir adoptando todas las medidas necesarias para poner fin a la violencia y así forjar un entorno en el que las mujeres puedan ser libres de disfrutar de sus derechos.

Desafortunadamente durante los últimos años ha aumentado la violencia de tipo digital usando la tecnología de inteligencia artificial.

Ahora bien, en el numeral 4º en su fracción III de la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia del Estado de San Luis Potosí, define como:

"...Los actos de, acoso, hostigamiento, amenazas, insultos, vulneración de datos e información privada, divulgación de información apócrifa, mensajes de odio, difusión de contenido sexual sin consentimiento, textos, fotografías, videos y/o datos personales u otras impresiones gráficas sonoras, verdaderas o alteradas, o cualquier otra acción que sea cometida a través de tecnologías de la información y la comunicación, plataformas de internet, redes sociales, correo electrónico, aplicaciones, o cualquier otro espacio digital, y atente contra la integridad, la dignidad, la intimidad, la libertad, la vida privada, o vulnere algún derecho humano de las mujeres"

Este tipo de violencia causa daño a la dignidad de la persona, la cual se puede reflejar en consecuencias que puede afectar sus emociones y presentar daños psicológicos. Lamentablemente en el uso de la inteligencia artificial, las mujeres son las más afectadas ya que pueden hacer mal uso de las fotos con las que cuentan en sus redes sociales al realizarles modificaciones para generar contenido sexual.

En virtud de lo anterior se plantea esta iniciativa para contemplar dentro de la violencia digital, el uso de la inteligencia artificial que atente contra la integridad, la intimidad, la libertad, la vida privada o transgreda algún derecho humano de las mujeres o de sus familias. En mérito de lo expuesto y fundado, someto a la consideración de la honorable asamblea, el presente:

LEY DE ACCESO DE LAS MUJERES A UNA VIDA LIBRE DE VIOLENCIA DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ	
Texto Vigente	Texto que se Propone
<p>ARTÍCULO 4°. Para efecto de la aplicación de los programas y acciones del Estado y los municipios, que deriven del cumplimiento de la presente Ley y del Programa Estatal, así como para la interpretación de este Ordenamiento, se entiende que los tipos de violencia que se presentan contra las mujeres son:</p> <p>I A II. ...</p> <p>III. Violencia digital: los actos de, acoso, hostigamiento, amenazas, insultos, vulneración de datos e información privada, divulgación de información apócrifa, mensajes de odio, difusión de contenido sexual sin consentimiento, textos, fotografías, videos y/o datos personales u otras impresiones gráficas sonoras, verdaderas o alteradas, o cualquier otra acción que sea cometida a través de tecnologías de la información y la comunicación, plataformas de internet, redes sociales, correo electrónico, aplicaciones, o cualquier otro espacio digital, y atente contra la integridad, la dignidad, la intimidad, la libertad, la vida privada, o vulnere algún derecho humano de las mujeres;</p>	<p>ARTÍCULO 4°. Para efecto de la aplicación de los programas y acciones del Estado y los municipios, que deriven del cumplimiento de la presente Ley y del Programa Estatal, así como para la interpretación de este Ordenamiento, se entiende que los tipos de violencia que se presentan contra las mujeres son:</p> <p>I A II. ...</p> <p>III. Violencia digital: los actos de, acoso, hostigamiento, amenazas, intimidación, insultos, vulneración de datos e información privada, divulgación de información apócrifa, mensajes de odio, difusión, distribución, comercialización de contenido sexual sin consentimiento, textos, fotografías, videos y/o datos personales u otras impresiones gráficas sonoras, verdaderas o alteradas, o simuladas, o cualquier otra acción que sea cometida a través de tecnologías de la información y la comunicación, inteligencia artificial, plataformas de internet, redes sociales, correo electrónico, aplicaciones, o cualquier otro espacio digital, y atente contra la integridad, la dignidad, la intimidad, la libertad, la vida privada, o</p>

IV A XVII. ...	<p>vulnere algún derecho humano de las mujeres;</p> <p>La violencia digital será sancionada en los términos establecidos en el Código Penal del Estado.</p> <p>IV A XVII. ...</p>
----------------	--

PROYECTO DE DECRETO

ÚNICO. Se reforma la fracción III del artículo 4° de La Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia del Estado de San Luis Potosí, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 4°. ...

I A II. ...

III. Violencia digital: los actos de, acoso, hostigamiento, amenazas, **intimidación**, insultos, vulneración de datos e información privada, divulgación de información apócrifa, mensajes de odio, difusión, **distribución, comercialización** de contenido sexual sin consentimiento, textos, fotografías, videos y/o datos personales u otras impresiones gráficas sonoras, verdaderas, alteradas o **simuladas**, o cualquier otra acción que sea cometida a través de tecnologías de la información y la comunicación, **inteligencia artificial**, plataformas de internet, redes sociales, correo electrónico, aplicaciones, o cualquier otro espacio digital, y atente contra la integridad, la dignidad, la intimidad, la libertad, la vida privada, o vulnere algún derecho humano de las mujeres;

La violencia digital será sancionada en los términos establecidos en el Código Penal del Estado.

IV A XVII. ...

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado "Plan de San Luis".

SEGUNDO. Se derogan las disposiciones que se opongan a este Decreto.

San Luis Potosí, S.L.P., a fecha de su presentación

ATENTAMENTE

Cecilia Senllace Ochoa Limón

Roberto Ulices Mendoza Padrón

Edgar Alejandro Anaya Escobedo

Esther González Díaz

Martha Patricia Aradillas Aradillas

Salvador Isais Rodríguez

Emilio Eduardo Briones Valdez

Miguel Ángel Segura Méndez

Marcela del Carmen de León Bernal

Miguel Ángel López Salas

Yolanda Josefina Cepeda Echavarría

**CC. DIPUTADAS SECRETARIAS DE LA DIRECTIVA
H. CONGRESO DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ
PRESENTES.**

Cecilia Senllace Ochoa Limón, Esther González Díaz, Roberto Ulices Mendoza Padrón, Edgar Alejandro Anaya Escobedo, Martha Patricia Aradillas Aradillas, Emilio Eduardo Briones Valdez, Miguel Ángel Segura Méndez, Miguel Ángel López Salas, Marcela del Carmen de León Bernal, Salvador Isais Rodríguez, María Claudia Tristán Alvarado, Yolanda Josefina Cepeda Echavarría, Juan Francisco Aguilar Hernández, Emma Idalia Saldaña Guerrero, Liliana Guadalupe Flores Almazán, Cruz Felipe Fragoso Portales, Cuauhtli Fernando Badillo Moreno, Lidia Nallely Vargas Hernández, Alejandro Leal Tovías, Mariana Concepción Calvillo Mc Coy, Bernarda Reyes Hernández, y Edmundo Azael Torrescano Medina, diputados y diputadas de la Sexagésima Tercera Legislatura del Honorable Congreso del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí, en ejercicio de las facultades que les conceden los artículos 61 y 62 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí, 130 y 131 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de San Luis Potosí, 61, 62 y 65 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado de San Luis Potosí, elevamos a la consideración de esta Soberanía, iniciativa que propone **REFORMAR el transitorio segundo del artículo segundo del Decreto 0898 que reforma el artículo 93 TER; se adiciona un CAPÍTULO VI denominado de los “IMPUESTOS ECOLÓGICOS” al TÍTULO SEGUNDO de los “IMPUESTOS”, con sus SECCIONES PRIMERA y SEGUNDA y sus artículos 36 BIS, 36 TER, 36 QUATER, 36 QUINQUE, 36 SEXTIES, 36 SÉPTIES, 36 OCTIES y 36 NONIES y se deroga el inciso a) de la fracción V del artículo 66, de la Ley de Hacienda para el Estado de San Luis Potosí, publicado en edición extraordinaria del Periódico Oficial del Estado “Plan de San Luis”, el lunes 18 de diciembre de 2023, al tenor de lo siguiente:**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Que el pasado 18 de diciembre del 2023, se publicó en el Periódico Oficial del Estado “Plan de San Luis”, el Decreto 0898 por el que se expide:

- La Ley de Ingresos del Estado de San Luis Potosí, para el Ejercicio Fiscal 2024, y
- Se reforma el artículo 93 TER; se adiciona un CAPÍTULO VI denominado de los “IMPUESTOS ECOLÓGICOS” al TÍTULO SEGUNDO de los “IMPUESTOS”, con sus SECCIONES PRIMERA y SEGUNDA y sus artículos 36 BIS, 36 TER, 36 QUATER, 36 QUINQUE, 36 SEXTIES, 36 SÉPTIES, 36 OCTIES y 36 NONIES y se deroga el inciso a) de la fracción V del artículo 66, de la Ley de Hacienda para el Estado de San Luis Potosí.

Al respecto debemos decir que en el transitorio segundo del artículo segundo del referido Decreto, se estableció lo siguiente:

- **“SEGUNDO.** Las Adiciones que refieren al Capítulo VI denominado de los “Impuestos Ecológicos” al Título Segundo de los “Impuestos” con sus Secciones, Primera y Segunda,

y sus artículos, 36 BIS, 36 TER, 36 QUATER, 36 QUINQUE, 36 SEXTIES, 36 SÉPTIES, 36 OCTIES y 36 NONIES, entrarán en vigor a partir del 01 de abril de 2024.”

Esta reforma a la Ley de Hacienda para el Estado de San Luis Potosí, que adicionó el Capítulo VI relacionado a los “Impuestos Ecológicos”, capítulo en el que se **incorporó el impuesto por la emisión de gases contaminantes a la atmósfera**, tiene por objeto grabar la expulsión directa o indirecta de bióxido de carbono, metano, óxido nitroso, hidrofluoro-carbonos, perfluoro-carbonos y hexafluoruro de azufre, ya sea unitariamente o de cualquier combinación de ellos que afecten la calidad del aire.

Como se desprende del transitorio segundo del artículo segundo del Decreto, se estableció una **vacatio legis** a efecto de que el impuesto por la emisión de gases contaminantes a la atmósfera entrará en vigor el día 1° de abril del presente año, sin embargo estimamos necesario modificar dicha disposición con la finalidad de que el Gobierno del Estado cuente con mayor tiempo para promover el conocimiento y formas de aplicación del nuevo impuesto y sus reglas de operación, ante los sujetos obligados entre los que se encuentran personas físicas y morales, entidades o unidades económicas residentes en el Estado, así como residentes fuera de la Entidad Federativa, que tengan instalaciones o fuentes fijas dentro del Estado.

Sin duda con esta modificación estaremos abonando al adecuado conocimiento y cumplimiento del impuesto por la emisión de gases contaminantes a la atmósfera, en beneficio de la población potosina.

Para mejor comprensión de la propuesta planteada, las misma se plasma en la tabla siguiente, en contraposición del texto legal vigente:

DECRETO 0898.- Se expide la Ley de Ingresos del Estado de San Luis Potosí, para el Ejercicio Fiscal 2024. Se reforma el artículo 93 TER; se adiciona un CAPÍTULO VI denominado de los “IMPUESTOS ECOLÓGICOS” al TÍTULO SEGUNDO de los “IMPUESTOS”, con sus SECCIONES PRIMERA y SEGUNDA y sus artículos 36 BIS, 36 TER, 36 QUATER, 36 QUINQUE, 36 SEXTIES, 36 SÉPTIES, 36 OCTIES y 36 NONIES y se DEROGA el inciso a) de la fracción V del artículo 66, de la Ley de Hacienda para el Estado de San Luis Potosí.

Texto vigente	Texto propuesto
<p style="text-align: center;">TRANSITORIOS</p> <p>PRIMERO ...</p> <p>SEGUNDO. Las Adiciones que refieren al Capítulo VI denominado de los “Impuestos Ecológicos” al Título Segundo de los “Impuestos” con sus Secciones, Primera y Segunda, y sus artículos, 36 BIS, 36 TER, 36 QUATER, 36 QUINQUE, 36 SEXTIES, 36 SÉPTIES, 36 OCTIES y 36 NONIES, entrarán en vigor a partir del 01 de abril de 2024.</p> <p>TERCERO y CUARTO ...</p>	<p style="text-align: center;">TRANSITORIO</p> <p>PRIMERO ...</p> <p>SEGUNDO. Las Adiciones que refieren al Capítulo VI denominado de los “Impuestos Ecológicos” al Título Segundo de los “Impuestos” con sus Secciones, Primera y Segunda, y sus artículos, 36 BIS, 36 TER, 36 QUATER, 36 QUINQUE, 36 SEXTIES, 36 SÉPTIES, 36 OCTIES y 36 NONIES, entrarán en vigor a partir del 10 de junio de 2024.</p> <p>TERCERO y CUARTO ...</p>

Por lo antes descrito, y una vez fundamentada la necesidad de aplazar la entrada en vigor del referido impuesto, solicitamos a la presidencia de la Directiva de esta Soberanía que la iniciativa sea resuelta con fundamento en lo que mandatan los artículos, 57 fracción XLVII de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí, 134 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de San Luis Potosí y 75 fracción V del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso de San Luis Potos.

**PROYECTO
DE
DECRETO**

ÚNICO. Se reforma el transitorio segundo del artículo segundo relativo a la reforma del artículo 93 TER; se adiciona un CAPÍTULO VI denominado de los “IMPUESTOS ECOLÓGICOS” al TÍTULO SEGUNDO de los “IMPUESTOS”, con sus SECCIONES PRIMERA y SEGUNDA y sus artículos 36 BIS, 36 TER, 36 QUATER, 36 QUINQUE, 36 SEXTIES, 36 SÉPTIES, 36 OCTIES y 36 NONIES y se DEROGA el inciso a) de la fracción V del artículo 66, de la Ley de Hacienda para el Estado de San Luis Potosí; del Decreto 0898 publicado en edición extraordinaria del Periódico Oficial del Estado “Plan de San Luis” el lunes 18 de diciembre de 2023:

ARTÍCULO SEGUNDO ...

TRANSITORIOS

PRIMERO ...

SEGUNDO. Las Adiciones que refieren al Capítulo VI denominado de los “Impuestos Ecológicos” al Título Segundo de los “Impuestos” con sus Secciones, Primera y Segunda, y sus artículos, 36 BIS, 36 TER, 36 QUATER, 36 QUINQUE, 36 SEXTIES, 36 SÉPTIES, 36 OCTIES y 36 NONIES, entrarán en vigor a partir del **10 de junio de 2024**.

TERCERO y CUARTO ...

TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente decreto entra en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado "Plan de San Luis".

SEGUNDO. Se derogan todas las disposiciones que se opongan a este Decreto.

ATENTAMENTE

Dip. Emilio Eduardo Briones Valdez Dip. Miguel Ángel Segura Méndez

Dip. Juan Francisco Aguilar
Hernández

Dip. Emma Idalia Saldaña Guerrero

Dip. Cecilia Senllace Ochoa Limón

Dip. Roberto Ulices Mendoza Padrón

Dip. Edgar Alejandro Anaya
Escobedo

Dip. Esther González Díaz

Dip. Liliana Guadalupe Flores
Almazan

Dip. Cruz Felipe Fragoso Portales

Dip. Martha Patricia Aradillas
Aradillas

Dip. Salvador Isais Rodríguez

Dip. Marcela del Carmen de León
Bernal

Dip. Miguel Ángel López Salas

Dip. Yolanda Josefina Cepeda
Echavarría

Dip. María Claudia Tristán Alvarado

Dip. Cuauhtli Fernando Badillo
Moreno

Dip. Lidia Nallely Vargas Hernández

Dip. Mariana Concepción Calvillo Mc
Coy

Dip. Bernarda Reyes Hernández

Dip. Alejandro Leal Tovías

Dip. Edmundo Azael Torrescano
Medina

Dictámenes

con

Proyecto

de Decreto

**CC. DIPUTADAS SECRETARIAS DE LA LXIII
LEGISLATURA DEL HONORABLE CONGRESO DEL
ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ,
PRESENTES.**

A las Comisiones de Hacienda del Estado, y a la entonces Comisión de Vigilancia les fue turnada en Sesión Ordinaria celebrada el veintinueve de junio del año dos mil veintitrés, bajo el número 3910, iniciativa, que requiere reformar el artículo 10 de la Ley de Adquisiciones del Estado de San Luis Potosí, presentado por la Dip. Emma Idalia Saldaña Guerrero.

En tal virtud, al entrar a su estudio y análisis, los diputados integrantes de ambas comisiones llegaron a los siguientes

CONSIDERANDOS

PRIMERO. Que con fundamento en lo estipulado por el artículo, 98 fracciones XIII y XXIII, así como el artículo 110 y 118, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado, a las comisiones a las que se les turnó esta iniciativa tienen atribuciones para conocerla y proponer lo procedente sobre la misma.

SEGUNDO. Que la iniciativa cumple con los requisitos estipulados en los artículos, 61 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí; 130 y 131 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado; 61 y 62 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado, por lo que es procedente su análisis y dictamen.

TERCERO. Que a fin de conocer la iniciativa se cita enseguida su contenido y exposición de motivos:

"Exposición de Motivos

La Ley de Adquisiciones para el Estado de San Luis Potosí, establece las disposiciones aplicables para las compras del sector público, mediante una serie de normativas, así como los sujetos obligados, como se advierte en su artículo primero:

ARTICULO 1o.- La presente ley es de orden público e interés general; tiene por objeto, regular las acciones relativas a la planeación, programación, presupuestación, gasto y ejecución de las adquisiciones de bienes, así como la contratación de arrendamientos y servicios de cualquier naturaleza, que requieran para desarrollar sus funciones:

I.- El Poder Legislativo;

II.- El Poder Ejecutivo y sus organismos;

III.- El Poder Judicial;

IV.- Los ayuntamientos y sus organismos, y

V. Los organismos constitucionales autónomos.

Son por tanto todos los organismos públicos, los que deben de sujetarse a esta norma. En lo tocante al nivel de calidad y adecuación que deben tener los bienes adquiridos y los servicios contratados por los sujetos obligados anteriormente citados, la Ley de adquisiciones refiere los siguientes requisitos:

ARTICULO 10.- Las instituciones deberán verificar que los bienes o servicios que en su contratación se adjudiquen a los proveedores o licitantes, al entregarse y recibirse, cumplan con las normas de calidad establecidas.

Como se puede apreciar, se crea la obligación de verificar que los bienes y servicios cumplan con las normas de calidad establecidas. No obstante, es necesario llamar la atención hacia la expresión "normas de calidad establecidas", ya que

crea un criterio de adecuación y aceptabilidad para los bienes y servicios adquiridos; sin embargo el criterio resulta general al carecer de una definición concreta en la Ley.

En primer lugar, el término "calidad", de acuerdo al diccionario de la Real Academia Española, hace referencia a lo siguiente:

1. f. Propiedad o conjunto de propiedades inherentes a algo, que permiten juzgar su valor. Esta tela es de buena calidad.
2. f. Buena calidad, superioridad o excelencia. La calidad de ese aceite ha conquistado los mercados.
3. f. Adecuación de un producto o servicio a las características especificadas. Control de la calidad de un producto.¹

En el sentido de la definición citada, el concepto de calidad en su acepción más usual se refiere a las características de un bien o servicio comercializado en el mercado, por lo que, en general, resulta comprensible en el contexto de las adquisiciones.

Sin embargo, pasando a la otra parte de la citada expresión normativa, el término "normas" no hace referencia a ningún control de calidad específico, por lo que el concepto de calidad no se cristaliza respecto a un referente concreto, como por ejemplo podrían ser las Normas Oficiales Mexicanas (NOM).

Las NOM se fundamentan legalmente en la Ley de Infraestructura de la Calidad, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1 de julio de 2020, y define a las NOM en su artículo 4 como sigue:

XVI. Norma Oficial Mexicana: a la regulación técnica de observancia obligatoria expedida por las Autoridades Normalizadoras competentes cuyo fin esencial es el fomento de la calidad para el desarrollo económico y la protección de los objetivos legítimos de interés público previstos en este ordenamiento, mediante el establecimiento de reglas, denominación, especificaciones o características aplicables a un bien, producto, proceso o servicio, así como aquéllas relativas a terminología, marcado o etiquetado y de información. Las Normas Oficiales Mexicanas se considerarán como Reglamentos Técnicos o Medidas Sanitarias o Fitosanitarias, según encuadren en las definiciones correspondientes previstas en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano es Parte.

La Ley referenciada previene los procedimientos de elaboración, publicación, modificación y cancelación de dichas Normas, que se regulan en virtud de los cometidos de fomentar el desarrollo económico, mediante regulaciones claras, al igual que la protección del interés público, como son por ejemplo la protección a la salud y al medio ambiente.

Aunque el campo de las NOM es por demás amplio, al ser aplicables a una amplia variedad de actividades, para efectos de esta iniciativa, se subraya su alcance sobre los bienes y servicios ofrecidos en el mercado, asegurando tanto su calidad como la protección del interés público: por lo tanto, se propone invocar este aspecto en concreto en la Ley de Adquisiciones de nuestro estado, para establecer expresamente que las autoridades deban de verificar que los bienes y servicios adquiridos cumplan con las Normas Oficiales Mexicanas aplicables.

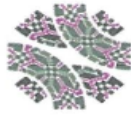
La modificación de esta porción normativa, permitiría definir claramente un criterio de calidad para todas las adquisiciones del sector público, que no solamente resulte coherente con el interés público, sino que también sea una medida fiable de la calidad, en términos de mercado, de los productos y servicios adquiridos, siendo una medida favorable también para el desarrollo económico."

Con base en los motivos expuestos, se presenta a consideración de este Honorable Pleno el siguiente cuadro comparativo entre la Ley vigente; y la propuesta de reforma:

LEY DE ADQUISICIONES DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ (VIGENTE)	PROPUESTA
ARTÍCULO 10.- Las instituciones deberán verificar que los bienes o servicios que en su contratación se adjudiquen a los proveedores o licitantes, al entregarse y recibirse, cumplan con las normas de calidad establecidas.	ARTÍCULO 10.- Las instituciones deberán verificar que los bienes o servicios que en su contratación se adjudiquen a los proveedores o licitantes, al entregarse y recibirse, cumplan con las Normas Oficiales Mexicanas vigentes, que resulten aplicables.

¹ <https://dle.rae.es/calidad?m=form>

CUARTO. Cabe señalar que con fecha once de septiembre del año dos mil veintitrés, mediante oficio CHE/LXIII/090 se solicitó al Titular de la Oficialía Mayor del Poder Ejecutivo opinión jurídica sobre la presente iniciativa, mediante la que da contestación con número de oficio OM/DT/586/2023 de fecha veintisiete de octubre de dos mil veintitrés, recibido en la oficina del Presidente de la Comisión de Hacienda del Estado en el cual a la letra señala lo siguiente



POTOSÍ
PARA LOS POTOSINOS
GOBIERNO DEL ESTADO 2021-2027

OFICIALÍA
OFICIALÍA MAYOR

OFICIALÍA MAYOR DEL PODER EJECUTIVO
DESPACHO DEL TITULAR
OFICIO: OM/DT/586/2023
San Luis Potosí, S.L.P., a 27 de octubre del 2023

DIP. ROBERTO ULISES MENDOZA PADRÓN
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE HACIENDA DEL ESTADO
PRESENTE.

Por medio del presente curso y en atención a su oficio número CHE/LXII/090, de fecha 11 de septiembre del 2023, mediante el cual solicita la opinión técnica-jurídica de la reforma planteada al artículo 10 de la Ley de Adquisiciones del Estado de San Luis Potosí.

Al respecto, después de un estudio y análisis exhaustivo, se advierte que la reforma es adecuada, es importante también destacar el contenido del artículo tercero transitorio de la Ley de Infraestructura de Calidad, que dice lo siguiente;

TERCERO. Dentro del término de doce meses contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, el Ejecutivo Federal deberá expedir su Reglamento, en tanto, continuará aplicándose en lo que no se oponga, el Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.

En relación con lo anterior y hasta el momento que se contesta el presente oficio, no se tiene conocimiento que se haya publicado en el Diario Oficial de la Federación el Reglamento de la Ley de Infraestructura de Calidad, situación que consideramos importante, ya que esto nos remite a la vigencia del Reglamento de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización, y esto puede generar cierta confusión en cuestión de la aplicación y cumplimiento de las normas sobre un bien, producto, proceso o servicios, sujetas a regulación.

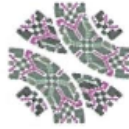
Por lo tanto, hasta que no se define la situación del reglamento, es importante considerar que la aportación para fortalecer el proyecto de reforma, sería la siguiente;

Artículo 10.- Las autoridades y demás entes públicos estatales y municipales, deberán verificar que los bienes o servicios que en su contratación se adjudiquen a los proveedores o licitantes, al entregarse y recibirse, cumplan con las Normas Oficiales Mexicanas vigentes, que resulten aplicables.

En caso de que se existan dudas sobre la aplicación e interpretación de las Normas Oficiales Mexicanas, relativo a los bienes o servicios, las autoridades y



PODER EJECUTIVO
DEL ESTADO DE
SAN LUIS POTOSÍ



POTOSÍ
PARA LOS POTOSINOS
GOBIERNO DEL ESTADO 2021-2027

OFICIALÍA
OFICIALÍA MAYOR

demás entes públicos estatales y municipales, podrán realizar la consulta correspondiente ante la Secretaría de Economía o las Autoridades Normalizadoras en términos de lo que dispone la Ley de Infraestructura y Calidad, y su resultado será obligatorio.

El incumplimiento, a lo anterior, generará responsabilidades administrativas en contra del servidor público, esto independientemente de las sanciones penales que procedan conforme a derecho.

Este párrafo se plantea, para no dejar a la discrecionalidad del servidor público la aplicación e interpretación de las Normas Oficiales Mexicanas en cuestión de los bienes o servicios que contrate, y con el ánimo de generar certeza y seguridad jurídica sobre los actos o resoluciones que emite la Administración Pública Estatal, y cumplir con lo dispuesto por los artículos 6, 7 y 9 de la Ley de Infraestructura y Calidad.

Asimismo, se plantea una sanción administrativa y también la punibilidad en caso de incumplimiento, esto para garantizar su aplicación. Todo lo anterior, se pone a su distinguida consideración para que determine lo que en derecho proceda.

El presente se emite con fundamento en lo dispuesto en los Artículos 1º, 2º, 3º 4º, fracciones I, 6º fracción II del Reglamento Interior de la Oficialía Mayor del Poder Ejecutivo.

Sin otro particular por el momento, quedo de Usted.

ATENTAMENTE

LIC. NOÉ LARA ENRÍQUEZ
OFICIAL MAYOR DEL PODER EJECUTIVO

2023, "Año del Centenario del Voto de las Mujeres en San Luis Potosí, Precursor Nacional"

c.c. Minutario/Expediente
LNIE/A/CSP*

QUINTO. Que las dictaminadoras al realizar el análisis de la propuesta en merito llegaron a los siguientes razonamientos:

- Que las dictaminadoras se adhieren a los motivos de la impulsante ya que al redefinir como Normas Oficiales Mexicanas (NOM), tienen valor internacional

porque son el producto del trabajo interdisciplinario de los diferentes sectores involucrados en donde se establecen:

- a) Requisitos
- b) Especificaciones, y
- c) Características y/o métodos de prueba.

- Al establecer en la Ley de Adquisiciones del Estado de San Luis Potosí, se están estableciendo medidas para asegurar la calidad, sanidad y armonización de los productos y servicios que adquieren los consumidores en el Estado.
- Son la forma en la que se puede verificar su cumplimiento y las autoridades o personas facultadas que lo harán.
- Se pueden aplicar en los sectores privado y público por medio de sus tres niveles de gobierno (federal, estatal y municipal)
- Estas dictaminadoras tomando en consideración la opinión técnica-jurídica de la Oficialía Mayor del Poder Ejecutivo, considera pertinente el realizar las adecuaciones necesaria a la redacción de la iniciativa original, como lo establece el Oficial Mayor esto para dar mayor certeza y seguridad jurídica sobre los actos o resoluciones que emite la Administración Pública Estatal.
- Que lo manifestado a estas dictaminadoras por parte de la Oficialía Mayor del Gobierno del Estado advierte que la reforma es adecuada y que al momento dicha dependencia no tiene conocimiento que se haya publicado en el Diario Oficial de la Federación el Reglamento de la Ley de Infraestructura de Calidad², situación que consideran importante, ya que esta podría generar confusión en cuestión de aplicación y cumplimiento de las normas sobre un bien, producto, proceso o servicios, sujetos a regulación.
- Asimismo, la dependencia aporta a la redacción original de la proponente lo siguiente en concordancia a lo manifestado en el párrafo anterior:

"En caso de que existan dudas sobre la aplicación e interpretación de las Normas Oficiales Mexicanas, relativo a los bienes y servicios, las autoridades y demás entes públicos estatales o municipales, podrán realizar la consulta correspondiente ante la Secretaría de Economía o las Autoridades Normalizadoras en términos de lo que dispone la Ley de Infraestructura y Calidad, y su resultado será obligatorio.


² La presente Ley es de orden público e interés social y sus disposiciones son de observancia general y obligatoria en todo el territorio nacional, sin perjuicio de lo dispuesto en los tratados internacionales de los que los Estados Unidos Mexicanos sean parte. Esta Ley tiene por objeto fijar y desarrollar las bases de la política industrial en el ámbito del Sistema Nacional de Infraestructura de la Calidad, a través de las actividades de normalización, estandarización, acreditación, Evaluación de la Conformidad y metrología, promoviendo el desarrollo económico y la calidad en la producción de bienes y servicios, a fin de ampliar la capacidad productiva y el mejoramiento continuo en las cadenas de valor, fomentar el comercio internacional y proteger los objetivos legítimos de interés público previstos en este ordenamiento.

En cumplimiento, a lo anterior, generará responsabilidades administrativas en contra del servicio público, esto independientemente de las sanciones penales que procedan conforme a derecho.”


- Estas comisiones concuerdan con la necesidad de no dejar a discrecionalidad del servidor público la interpretación de las Normas Oficiales Mexicanas en cuestión de los bienes o servicios que se contraten y con ello generar certeza y seguridad jurídica sobre los actos o resoluciones que emitan las Entidades del Estado; además se establece que en caso de incumplimiento se harán acreedores a las sanciones que de lugar.

¿Sabes cómo te benefician las Normas Oficiales Mexicanas?


Las Normas Oficiales Mexicanas (NOMs) **son regulaciones técnicas que rigen a la industria**, y que contribuyen al empoderamiento de la población.



Permiten

 a las distintas dependencias gubernamentales **atender y eliminar los riesgos** para la población, los animales, además de proteger el medio ambiente.

Las **NOMs establecen medidas** para asegurar la calidad, sanidad y armonización de los productos y servicios que adquieren las y los consumidores.




En su elaboración participan:

 productores, comercializadores, fabricantes, exportadores, importadores, académicos, verificadores y consumidores, así como de dependencias del gobierno (dependiendo del tema a tratar).

LOS BENEFICIOS

Generan una mejor decisión de compra al incluir toda la información necesaria sobre productos, procesos y servicios.

Fomentan el desarrollo económico y la calidad en la producción de bienes y servicios al hacer obligatorio el cumplimiento de requisitos, especificaciones, características y métodos de prueba.



ECONOMÍA
SECRETARÍA DE ECONOMÍA

f t i y v gob.mx/se

Por lo expuesto, con fundamento en los artículos, 92 párrafo segundo, y 94 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo; 85 y 86 fracciones I y III, del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado, se presenta a esta Asamblea Legislativa, el siguiente

DICTAMEN

ÚNICO. Es de aprobarse y se aprueba la iniciativa descrita en el proemio, con modificaciones de las dictaminadoras.

Exposición de Motivos

La Ley de Adquisiciones para el Estado de San Luis Potosí, establece las disposiciones aplicables para las compras del sector público, mediante una serie de normativas, así como los sujetos obligados, como se advierte en su artículo primero:

ARTICULO 1o.- La presente ley es de orden público e interés general; tiene por objeto, regular las acciones relativas a la planeación, programación, presupuestación, gasto y ejecución de las adquisiciones de bienes, así como la contratación de arrendamientos y servicios de cualquier naturaleza, que requieran para desarrollar sus funciones:

- I.- El Poder Legislativo;
- II.- El Poder Ejecutivo y sus organismos;
- III.- El Poder Judicial;
- IV.- Los ayuntamientos y sus organismos, y
- V. Los organismos constitucionales autónomos.

Son por tanto todos los organismos públicos, los que deben de sujetarse a esta norma. En lo tocante al nivel de calidad y adecuación que deben tener los bienes adquiridos y los servicios contratados por los sujetos obligados anteriormente citados.

Con esta reforma se permite definir claramente un criterio de calidad para todas las adquisiciones del sector público, que no solamente resulte coherente con el interés público, sino que también sea una medida fiable de la calidad, en términos de mercado, de los productos y servicios adquiridos, siendo una medida favorable también para el desarrollo económico.

**PROYECTO
DE
DECRETO**

ÚNICO. Se **REFORMA** el artículo 10 en su primer párrafo; y **ADICIONA** al mismo artículo dos párrafos este como penúltimo y último de la Ley de Adquisiciones del Estado de San Luis Potosí, para quedar como sigue

ARTÍCULO 10. Las autoridades y demás entes públicos estatales y municipales, deberán verificar que los bienes o servicios que en su contratación se adjudiquen a los proveedores o licitantes, al entregarse y recibirse, cumplan con las Normas Oficiales Mexicanas vigentes, que resulten aplicables.

En caso de que existan dudas sobre la aplicación e interpretación de las Normas Oficiales Mexicanas, relativo a los bienes y servicios, las autoridades y demás entes públicos estatales o municipales, podrán realizar la consulta correspondiente ante la Secretaría de Economía o las Autoridades Normalizadoras en términos de lo que dispone la Ley de Infraestructura y Calidad, y su resultado será obligatorio.

El incumplimiento a lo anterior, generará responsabilidades administrativas en contra del servicio público, esto independientemente de las sanciones penales que procedan conforme a derecho.

TRANSITORIOS

PRIMERO. Este Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periodico Oficial del Gobierno del Estado "Plan de San Luis".

SEGUNDO. Se derogan todas las disposiciones legales que se opongan al presente Decreto.

DADO POR LA COMISIÓN DE HACIENDA DEL ESTADO, EN LA SALA "LIC. LUIS DONALDO COLOSIO MURRIETA" DEL HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ, A LOS DOCE DÍAS DEL MES DE FEBRERO DEL AÑO DOS MIL VEINTICUATRO.



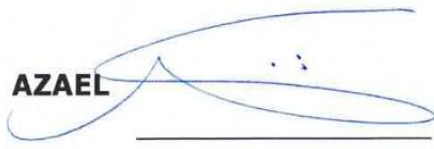
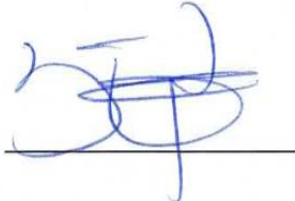
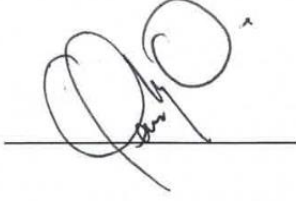
D A D O P O R L A C O M I S I Ó N D E V I G I L A N C I A D E L A F U N C I Ó N D E F I S C A L I Z A C I Ó N , E N E L A U D I T O R I O " D I P . P E D R O D E O C A M P O " D E L I N S T I T U T O D E F I S C A L I Z A C I O N S U P E R I O R D E L E S T A D O D E S A N L U I S P O T O S Í , A L O S T R E C E D Í A S D E L M E S D E M A R Z O D E L A Ñ O D O S M I L V E I N T I C U A T R O .

**LISTA DE VOTACIÓN
COMISIÓN DE HACIENDA DEL ESTADO**

	FIRMA	SENTIDO DEL VOTO
DIP. ROBERTO ULICES MENDOZA PADRÓN PRESIDENTE		<u>A Favor</u>
DIP. LILIANA GUADALUPE FLORES ALMAZÁN VICEPRESIDENTA		<u>A FAVOR</u>
DIP. HÉCTOR MAURICIO RAMÍREZ KONISHI SECRETARIO		<u>A favor</u>
DIP. DOLORES ELIZA GARCÍA ROMÁN VOCAL		<u>A favor</u>
DIP. CUAUHTLI FERNANDO BADILLO MORENO VOCAL		<u>A favor</u>
DIP. EMMA IDALIA SALDAÑA GUERRERO VOCAL		<u>A Favor</u>

Firmas del Dictamen que resuelve procedente la iniciativa que requiere reformar el artículo 10 de la Ley de Adquisiciones del Estado de San Luis Potosí; presentada por la legisladora Emma Idalia Saldaña Guerrero. Asunto (3910)

LISTA DE VOTACIÓN
COMISIÓN DE VIGILANCIA DE LA FUNCIÓN DE FISCALIZACIÓN

	FIRMA	SENTIDO DEL VOTO
DIP. MIGUEL ÁNGEL LÓPEZ SALAS PRESIDENTE		FAVOR.
DIP. MARÍA ARANZAZU PUENTE BUSTINDUI VICEPRESIDENTA		A favor
DIP. EDMUNDO TORRESCANO MEDINA. SECRETARIO	AZAEEL 	A favor.
DIP. MARTHA PATRICIA ARADILLAS ARADILLAS VOCAL	_____	_____
DIP. BERNARDA HERNÁNDEZ VOCAL		FAVOR
DIP. CECILIA SENLLACE OCHOA LIMÓN VOCAL		A FAVOR

Firmas del Dictamen que resuelve procedente la iniciativa que requiere reformar el artículo 10 de la Ley de Adquisiciones del Estado de San Luis Potosí; presentada por la legisladora Emma Idalia Saldaña Guerrero. Asunto (3910)

**CC. DIPUTADAS SECRETARIAS DE LA DIRECTIVA
H. CONGRESO DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ
PRESENTES.**

A la **Comisión de Transparencia y Acceso a la Información Pública**, le fue consignada en Sesión de la Diputación Permanente de fecha 12 de enero del 2024, bajo el **turno 5023** para estudio y dictamen, iniciativa que busca reformar el artículo 54 en sus fracciones, XII, y XIII; y adicionar la fracción XIV al mismo artículo 54, de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de San Luis Potosí; presentada por la legisladora Cecilia Senllace Ochoa Limón.

Visto su contenido, con fundamento en lo establecido por los artículos, 92, 98 fracción XXII, y 117, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado; 75, 85, 86, y demás relativos aplicables del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado, y

CONSIDERANDO

PRIMERO. Que de conformidad con lo establecido por el artículo 124, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, las facultades que no están expresamente concedidas por dicha Constitución a los funcionarios federales, se entienden reservadas a los Estados o a la Ciudad de México, en los ámbitos de sus respectivas competencias.

En esa línea, el artículo 73 fracción XXIX-S, de la Constitución de la República, confiere al Congreso de la Unión atribuciones para expedir las leyes generales reglamentarias que desarrollen los principios y bases en materia de transparencia gubernamental, acceso a la información y protección de datos personales en posesión de las autoridades, entidades, órganos y organismos gubernamentales de todos los niveles de gobierno.

De acuerdo con lo anterior, en materia de transparencia y acceso a la información pública, se deberá estar a las disposiciones de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública, y a las de los Estados de acuerdo al ámbito de su competencia, las que deberán estar alineadas con la Ley General.

A la luz de lo anterior podemos advertir que, de las disposiciones contenidas en los artículos, 73, 74 y 76, de la Constitución Federal, no se desprende facultad exclusiva del Congreso de la Unión o de sus respectivas Cámaras, para legislar en las materias y en los términos referidos en la iniciativa de cuenta.

En cuanto al ámbito local, los artículos 57, fracciones I, y XLVIII, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí; y 15 fracción I, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo de la Entidad, establecen como atribuciones del Congreso del Estado, las de dictar, abrogar y derogar leyes en el ámbito de su

competencia, así como las demás que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución local y las leyes que de ellas emanen le atribuyan.

Respecto a la competencia de la Comisión legislativa de Transparencia y Acceso a la Información Pública, el artículo 117, fracción II, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado, estipula que a dicho órgano de trabajo parlamentario le compete dictaminar las iniciativas que le son turnadas por el Pleno.

Es así que de conformidad con lo establecido por los artículos, 124 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 57 fracciones I, y XLVIII, de la Constitución Política del Estado de San Luis Potosí; y 117 fracción II, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado, compete al Congreso del Estado por conducto de esta Comisión legislativa, conocer y dictaminar la iniciativa citada en el proemio.

SEGUNDO. Que en términos de lo dispuesto por los artículos, 61 de la Constitución Política del Estado; y 130 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo de la Entidad, el derecho de iniciar leyes, corresponde a los diputados, al Gobernador, al Supremo Tribunal de Justicia, y a los ayuntamientos, así como a los ciudadanos del Estado.

En razón de lo anterior, la legisladora proponente de la iniciativa se encuentra legitimada para promoverla ante este Congreso.

TERCERO. Que con la finalidad de conocer las razones que sustentan la iniciativa de cuenta, nos permitimos reproducir textualmente su exposición de motivos, siendo ésta del tenor que sigue:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La transparencia gubernamental es un pilar fundamental para la construcción de una sociedad informada y participativa. En este sentido, San Luis Potosí ha demostrado su compromiso con la transparencia al implementar diversas medidas para garantizar el acceso a la información pública. Sin embargo, es imperativo avanzar hacia una rendición de cuentas más robusta y sistemática.

La rendición de cuentas por parte de las unidades de transparencia es esencial para mantener la confianza de la ciudadanía en las instituciones gubernamentales. Se busca que, a través de la implementación de la obligación de rendir informes periódicos por parte de las y los titulares de las Unidades de Transparencia ante los cabildos, así como de los máximos órganos de gobierno de cada dependencia, se fortalecerá la auditoría, evaluación y seguimiento de 1) la revisión del cumplimiento de las obligaciones generales y específicas en materia de Transparencia y Acceso a la Información Pública; 2) respuesta, monitoreo y seguimiento de solicitudes de información remitidas a las Unidades de Transparencia y Acceso a la Información Pública de forma física y digital a través de la PNT, 3) el balance respecto de los recursos de revisión derivados de estas, y 4) monitorear las solicitudes de derechos ARCO en materia de protección de datos personales. Así como todas las actividades extras, que permitan evaluar el seguimiento al trabajo realizado por las Unidades de Transparencia y Acceso a la Información Pública.

La presentación regular de informes de rendición de cuentas contribuirá significativamente a la gobernabilidad en materia de transparencia. Al evaluar y ponderar los resultados obtenidos por los titulares de las unidades a lo largo del año, se podrá realizar un análisis crítico que destaque los avances, retrocesos, principales desafíos y oportunidades identificados. Esta evaluación permitirá a las autoridades establecer medidas correctivas y estratégicas para cumplir con los objetivos establecidos desde el inicio de cada periodo administrativo. Al poner énfasis en la mejora continua y la adaptación a las circunstancias cambiantes, se impulsará un enfoque proactivo

hacia el cumplimiento de los objetivos delineados en los planes de trabajo al inicio de cada gestión. La transparencia se convierte así en un vehículo esencial para la gobernabilidad, permitiendo una gestión eficaz y responsable en el ámbito gubernamental que permitirá proyectar los resultados obtenidos de las demás áreas, departamentos, direcciones y subdirecciones de forma interseccional. Al contar con información detallada sobre las actividades realizadas y la información procesada, las autoridades podrán tomar decisiones informadas para abordar áreas específicas que requieran atención. Este enfoque proactivo facilitará la anticipación a desafíos emergentes, garantizando así una gestión más eficiente y orientada a resultados. La transparencia se convierte así en una herramienta clave para el diseño e implementación de estrategias gubernamentales que respondan de manera precisa a las necesidades de la sociedad.

El informe anual que los titulares de las unidades de transparencia rendirán ante cabildos y órganos de gobierno, contendrá una exhaustiva recopilación de información destinada a proporcionar una visión integral de acciones y resultados obtenidos en el ámbito de la transparencia, acceso a la información pública y protección de datos personales. Este informe deberá incluir, de manera detallada, las actividades llevadas a cabo durante el periodo, destacando iniciativas específicas implementadas para fortalecer la cultura de transparencia. Mismo, se presentarán los indicadores de desempeño relacionados con la gestión de solicitudes de acceso a la información y los mecanismos empleados para salvaguardar la privacidad y seguridad de los datos personales. Se detallarán los avances logrados en la divulgación proactiva de información, así como los procesos implementados para garantizar el cumplimiento de las normativas vigentes en materia de protección de datos. Este informe no sólo será un instrumento de responsabilidad pública, sino también una herramienta valiosa para la mejora continua, permitiendo una evaluación transparente y exhaustiva del desempeño de las Unidades de Transparencia.

Podemos concluir que la implementación de este informe anual en materia de transparencia, acceso a la información pública y protección de datos personales se erige como un paso significativo hacia una gestión gubernamental más abierta, responsable y centrada en el ciudadano. La presentación regular de esta información detallada no sólo fortalecerá la confianza de la ciudadanía en las instituciones gubernamentales, sino que también proporcionará una base sólida para la toma de decisiones informada. Al destacar los logros, desafíos y oportunidades, este informe no sólo cumple con el deber de rendición de cuentas, sino que también se convierte en un instrumento estratégico para la mejora continua. La transparencia no solo es un principio rector, sino una herramienta dinámica que impulsa la evolución constante hacia un gobierno más eficiente, participativo y en sintonía con las necesidades cambiantes de la sociedad. Al adoptar esta medida, sentamos las bases para una administración pública más transparente, responsable y comprometida con el bienestar colectivo.

En tenor de esclarecer y puntualizar las modificaciones propuestas, las mismas se plasman en el siguiente cuadro comparativo, en el cual se compara el texto vigente y el texto modificado de acuerdo a la reforma propuesta.

LEY DE TRANSPARENCIA Y ACCESO A LA INFORMACIÓN PÚBLICA DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ	
TEXTO VIGENTE	TEXTO CON LA REFORMA PROPUESTA
<p>ARTÍCULO 54. Los sujetos obligados designarán al responsable de la Unidad de Transparencia que tendrá las siguientes funciones:</p> <p>X al XI: “....”</p> <p>XII: Informar por escrito a la CEGAIP, de forma mensual, sobre las solicitudes de información recibidas, el trámite y respuesta correspondiente en cada caso, y</p> <p>XIII: Las demás que se desprendan de la normatividad aplicable.</p> <p>XIV: No existe correlativo</p>	<p>ARTÍCULO 54. Los sujetos obligados designarán al responsable de la Unidad de Transparencia que tendrá las siguientes funciones:</p> <p>X al XI: “....”</p> <p>XII: Informar por escrito a la CEGAIP, de forma mensual, sobre las solicitudes de información recibidas, el trámite y respuesta correspondiente en cada caso;</p> <p>XIII: Rendir un informe anual detallado ante el cabildo, junta u órgano de gobierno correspondiente a la dependencia a la que estén adscritos. Este informe abordará específicamente siguientes:</p>

	<p><i>a) las acciones llevadas a cabo en el periodo, destacando iniciativas implementadas para fortalecer la cultura de transparencia y de protección de datos personales.</i></p> <p><i>b) Contendrá indicadores de desempeño relacionados con la gestión de solicitudes de acceso a la información.</i></p> <p><i>c) Mecanismos empleados para salvaguardar la privacidad y seguridad de los datos personales. También se detallarán los avances logrados en la divulgación proactiva de información.</i></p> <p><i>d) Los procesos implementados para garantizar el cumplimiento de las obligaciones generales y específicas vigentes en materia de transparencia y acceso a la información pública y protección de datos personales, y</i></p> <p><i>XIV: Las demás que se desprendan de la normatividad aplicable.</i></p>
--	---

CUARTO. Que de acuerdo con la exposición de motivos en líneas referida, la iniciativa tiene por objeto establecer como obligación de los responsable de las “unidades de transparencia”, la de rendir un informe anual de actividades ante el cabildo, junta u órgano de gobierno de la institución a la que pertenezcan, garantizando una base mínima de información.

QUINTO. Que quienes integramos esta dictaminadora, compartimos en sus términos los motivos que sustenta la iniciativa propuesta, y por lo tanto la estimamos viable y pertinente.

Aunado a lo anterior debemos señalar que la rendición de cuentas es una acción subsidiaria de una responsabilidad previa, que implica no solo informar, sino explicar de qué manera se dio cumplimiento a esa responsabilidad.

Es importante precisar que la rendición de cuentas no se limita al control del ciclo presupuestal que los gobiernos deben llevar a cabo para evitar desviaciones presupuestales o déficits públicos (en busca del mejor equilibrio posible entre ingresos y gastos), ni tampoco a la evaluación, que se pregunta sobre los costos de los programas en relación con sus resultados, para tomar decisiones estratégicas en materia de orientación de los gastos, sino que atañe también a la legalidad de las actividades gubernamentales y a la información que se ofrece al público sobre la forma en que el gobierno ha utilizado los medios que tiene a su alcance¹.

¹ La rendición de cuentas en México: perspectivas y retos. Sergio López Ayllón, y Mauricio Merino. Consultado en: <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/6/2800/4.pdf>

De esa manera la rendición de cuentas es también un ejercicio de transparencia y de información pública; un medio a través del cual los gobiernos, autoridades, funcionarios y servidores públicos, informan de sus actividades, de los recursos que han ejercido y de los resultados que han obtenido.

Por otra parte, cabe referir que de acuerdo con la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), organismo dependiente de la Organización de las Naciones Unidas responsable de promover el desarrollo económico y social de la región, la evaluación se define como aquella actividad que permite valorar el desempeño de la acción pública, sea en la forma de un programa, proyecto, ley, política sectorial, etc. La evaluación corresponde a una valoración sistemática de la concepción, la puesta en práctica y los resultados de una intervención pública en curso o ya concluida; o una valoración ex ante, en la fase de diseño. Su valor en el ámbito público radica en asegurar información veraz, pertinente, útil y consistente que permita en lo interno: orientar la asignación presupuestaria, cautelar la calidad del gasto y la definición de nuevas prioridades de programas, como también fortalecer la formulación e implementación de la intervención pública. Y en lo externo, contar con elementos suficientes para responder de manera simultánea a las demandas de los ciudadanos por mayor transparencia en la acción pública y rendición de cuentas. En tal sentido, la evaluación y los mecanismos de control y rendición de cuentas debieran llenar de contenido estratégico el diseño e implementación de políticas públicas, la gestión pública y la calidad analítica de la decisión gubernamental.

SEXTO. Que para mejor conocimiento de las modificaciones resultas por esta dictaminadora, las mismas se plasman en la tabla siguiente, en contraposición del texto legal vigente:

**Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública
del Estado de San Luis Potosí**

Texto vigente	Texto propuesto
<p>ARTÍCULO 54. Los sujetos obligados designarán al responsable de la Unidad de Transparencia que tendrá las siguientes funciones:</p> <p>I. Recabar y difundir la información a que se refieren los capítulos, II, III, y IV, del Título Cuarto de esta Ley y propiciar que las áreas la actualicen periódicamente, conforme la normatividad aplicable;</p> <p>II. Recibir y dar trámite a las solicitudes de acceso a la información;</p> <p>III. Auxiliar a los particulares en la elaboración de solicitudes de acceso a la información y, en su caso, orientarlos sobre los sujetos obligados competentes conforme a la normatividad aplicable;</p>	<p>ARTÍCULO 54 ...</p> <p>I a XI ...</p>

IV. Realizar los trámites internos necesarios para la atención de las solicitudes de acceso a la información;

V. Efectuar las notificaciones a los solicitantes;

VI. Sugerir al Comité de Transparencia los procedimientos internos que aseguren la mayor eficiencia en la gestión de las solicitudes de acceso a la información, conforme a la normatividad aplicable;

VII. Proponer personal habilitado que sea necesario para recibir y dar trámite a las solicitudes de acceso a la información;

VIII. Llevar un registro de las solicitudes de acceso a la información, respuestas, resultados, costos de reproducción y envío;

IX. Promover e implementar políticas de transparencia proactiva procurando su accesibilidad;

X. Fomentar la transparencia y accesibilidad al interior del sujeto obligado;

XI. Hacer del conocimiento de la instancia competente la probable responsabilidad por el incumplimiento de las obligaciones previstas en esta Ley y en las demás disposiciones aplicables;

XII. Informar por escrito a la CEGAIP, de forma mensual, sobre las solicitudes de información recibidas, el trámite y respuesta correspondiente en cada caso, y

XII ... ;

XIII. Rendir un informe anual de actividades en el mes de enero, ante el cabildo del municipio, o ante la junta u órgano de gobierno de la institución a la que pertenezca. El informe deberá contener al menos, lo siguiente:

a) Acciones llevadas a cabo en el periodo, destacando las implementadas para fortalecer la cultura de transparencia, el ejercicio de los derechos de acceso a la información, y protección de datos personales.

b) Indicadores de desempeño relativos a la gestión de solicitudes de acceso a la información.

<p>XIII. Las demás que se desprendan de la normatividad aplicable.</p> <p>Los sujetos obligados promoverán acuerdos con instituciones públicas especializadas que pudieran auxiliarles a entregar las repuestas a solicitudes de información, en la lengua indígena, braille o cualquier formato accesible correspondiente, en forma más eficiente.</p>	<p>c) Mecanismos implementados para asegurar que los datos personales solo se entreguen a su titular o representante.</p> <p>d) Acciones en materia de transparencia proactiva.</p> <p>d) Procesos implementados para garantizar el cumplimiento de las obligaciones de transparencia comunes y específicas, así como la protección de datos personales y</p> <p>XIV ...</p> <p>...</p>
---	---

En mérito de lo expuesto y con fundamento en lo establecido por los artículos, 75, 85, 86, y demás relativos aplicables del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado, sometemos a la consideración de la Honorable Asamblea, el siguiente:

DICTAMEN

ÚNICO. Es de aprobarse y, se aprueba con modificaciones, la iniciativa citada en el proemio.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La transparencia gubernamental es un pilar fundamental para la construcción de una sociedad informada y participativa. En este sentido, San Luis Potosí ha demostrado su compromiso con la transparencia al implementar diversas medidas para garantizar el acceso a la información pública. Sin embargo, es imperativo avanzar hacia una rendición de cuentas más robusta y sistemática.

La rendición de cuentas por parte de las unidades de transparencia es esencial para mantener la confianza de la ciudadanía en las instituciones gubernamentales. Se busca que, a través de la implementación de la obligación de rendir informes periódicos por parte de las y los titulares de las Unidades de Transparencia ante los cabildos, así como de los máximos órganos de gobierno de cada dependencia, se fortalecerá la auditoría, evaluación y seguimiento de 1) la revisión del cumplimiento de las obligaciones generales y específicas en materia de Transparencia y Acceso a la Información Pública; 2) respuesta, monitoreo y seguimiento de solicitudes de información remitidas a las Unidades de Transparencia y Acceso a la Información Pública de forma física y digital a través de la PNT, 3) el balance respecto de los recursos de revisión derivados de estas, y 4) monitorear las solicitudes de derechos ARCOP en materia de protección de

datos personales. Así como todas las actividades extras, que permitan evaluar el seguimiento al trabajo realizado por las Unidades de Transparencia y Acceso a la Información Pública.

La presentación regular de informes de rendición de cuentas contribuirá significativamente a la gobernabilidad en materia de transparencia. Al evaluar y ponderar los resultados obtenidos por los titulares de las unidades a lo largo del año, se podrá realizar un análisis crítico que destaque los avances, retrocesos, principales desafíos y oportunidades identificados. Esta evaluación permitirá a las autoridades establecer medidas correctivas y estratégicas para cumplir con los objetivos establecidos desde el inicio de cada periodo administrativo. Al poner énfasis en la mejora continua y la adaptación a las circunstancias cambiantes, se impulsará un enfoque proactivo hacia el cumplimiento de los objetivos delineados en los planes de trabajo al inicio de cada gestión. La transparencia se convierte así en un vehículo esencial para la gobernabilidad, permitiendo una gestión eficaz y responsable en el ámbito gubernamental que permitirá proyectar los resultados obtenidos de las demás áreas, departamentos, direcciones y subdirecciones de forma interseccional. Al contar con información detallada sobre las actividades realizadas y la información procesada, las autoridades podrán tomar decisiones informadas para abordar áreas específicas que requieran atención. Este enfoque proactivo facilitará la anticipación a desafíos emergentes, garantizando así una gestión más eficiente y orientada a resultados. La transparencia se convierte así en una herramienta clave para el diseño e implementación de estrategias gubernamentales que respondan de manera precisa a las necesidades de la sociedad.

El informe anual que los titulares de las unidades de transparencia rendirán ante cabildos y órganos de gobierno, contendrá una exhaustiva recopilación de información destinada a proporcionar una visión integral de acciones y resultados obtenidos en el ámbito de la transparencia, acceso a la información pública y protección de datos personales. Este informe deberá incluir, de manera detallada, las actividades llevadas a cabo durante el periodo, destacando iniciativas específicas implementadas para fortalecer la cultura de transparencia. Mismo, se presentarán los indicadores de desempeño relacionados con la gestión de solicitudes de acceso a la información y los mecanismos empleados para salvaguardar la privacidad y seguridad de los datos personales. Se detallarán los avances logrados en la divulgación proactiva de información, así como los procesos implementados para garantizar el cumplimiento de las normativas vigentes en materia de protección de datos. Este informe no sólo será un instrumento de responsabilidad pública, sino también una herramienta valiosa para la mejora continua, permitiendo una evaluación transparente y exhaustiva del desempeño de las Unidades de Transparencia.

PROYECTO DE DECRETO

ÚNICO. Se **REFORMA** el artículo 54 en su fracción XII, y **ADICIONA** al mismo artículo 54 la fracción XIII, por lo que la actual XIII se recorre para quedar como fracción XIV, de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de San Luis Potosí, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 54 ...

I a XI ...

XII ... ;

XIII. Rendir un informe anual de actividades en el mes de enero, ante el cabildo del municipio, o ante la junta u órgano de gobierno de la institución a la que pertenezca. El informe deberá contener al menos, lo siguiente:

a) Acciones llevadas a cabo en el periodo, destacando las implementadas para fortalecer la cultura de transparencia, el ejercicio de los derechos de acceso a la información, y protección de datos personales.

b) Indicadores de desempeño relativos a la gestión de solicitudes de acceso a la información.

c) Mecanismos implementados para asegurar que los datos personales solo se entreguen a su titular o representante.

d) Acciones en materia de transparencia proactiva.

d) Procesos implementados para garantizar el cumplimiento de las obligaciones de transparencia comunes y específicas, así como la protección de datos personales y

XIV ...

...

TRANSITORIOS

PRIMERO. Este Decreto será vigente al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado "Plan de San Luis".

SEGUNDO. Se derogan las disposiciones que se opongan al presente Decreto.

DADO EN EL H. CONGRESO DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ, A LOS QUINCE DÍAS DEL MES DE MARZO DEL AÑO DOS MIL VEINTICUATRO.



HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO
LIBRE Y SOBERANO
SAN LUIS POTOSÍ

“2024, AÑO DEL BICENTENARIO DEL CONGRESO CONSTITUYENTE DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ”

Dictamen de la **Comisión de Transparencia y Acceso a la Información Pública**, que resuelve procedente modificar disposiciones del artículo 54, de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de San Luis Potosí (Turno 5023).

POR LA COMISIÓN DE TRANSPARENCIA Y ACCESO A LA INFORMACIÓN PÚBLICA

	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
DIP. CECILIA SENLLACE OCHOA LIMÓN PRESIDENTA			
DIP. JUAN FRANCISCO AGUILAR HERNÁNDEZ VICEPRESIDENTE			
DIP. EMILIO EDUARDO BRIONES VALDEZ SECRETARIO			

**CC. DIPUTADAS SECRETARIAS DE LA DIRECTIVA
H. CONGRESO DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ
PRESENTES.**

A la **Comisión de Transparencia y Acceso a la Información Pública**, le fue consignada en Sesión Ordinaria de fecha 15 de febrero del 2024, bajo el **turno 5275**, para estudio y dictamen, iniciativa que busca reformar las fracciones, IX del artículo 3º, y III del artículo 8º, de la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de los Sujetos Obligados del Estado de San Luis Potosí, presentada por las legisladoras y los legisladores, Cecilia Senllace Ochoa Limón, Roberto Ulices Mendoza Padrón, Edgar Alejandro Anaya Escobedo, Dolores Eliza García Román, Martha Patricia Aradillas Aradillas, Miguel Ángel Segura Méndez, Emilio Eduardo Briones Valdez, René Oyarvide Ibarra, Cinthia Verónica Segovia Colunga, y Salvador Isais Rodríguez.

Visto su contenido, con fundamento en lo establecido por los artículos, 92, 98 fracción XXII, y 117, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado; 75, 85, 86, y demás relativos aplicables del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado, y

CONSIDERANDO

PRIMERO. Que de conformidad con lo establecido por el artículo 124, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, las facultades que no están expresamente concedidas por dicha Constitución a los funcionarios federales, se entienden reservadas a los Estados o a la Ciudad de México, en los ámbitos de sus respectivas competencias.

Ahora bien, en materia del derecho humano a la privacidad, los artículos, 6º apartado A fracción II, y 16 párrafo tercero, del Pacto Federal, estipulan que la información que se refiere a la vida privada y los datos personales será protegida en los términos y con las excepciones que fijen las leyes, teniendo en consecuencia toda persona derecho a la protección de sus datos personales, al acceso, rectificación y cancelación de los mismos, así como a manifestar su oposición.

En esa línea el artículo 73 fracción XXIX-S, de la Constitución de la República, confiere al Congreso de la Unión atribuciones para expedir las leyes generales reglamentarias que desarrollen los principios y bases en materia de transparencia gubernamental, acceso a la información y protección de datos personales en posesión de las autoridades, entidades, órganos y organismos gubernamentales de todos los niveles de gobierno.

A la luz de lo anterior podemos advertir que, de las disposiciones contenidas en los artículos, 73, 74 y 76, de la Constitución Federal, no se desprende facultad

exclusiva del Congreso de la Unión o de sus respectivas Cámaras, para legislar en las materias y en los términos referidos en la iniciativa de cuenta.

En cuanto al ámbito local, los artículos 57, fracciones I, y XLVIII, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí; y 15 fracción I, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo de la Entidad, establecen como atribuciones del Congreso del Estado, las de dictar, abrogar y derogar leyes en el ámbito de su competencia, así como las demás que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución local y las leyes que de ellas emanen le atribuyan.

Respecto a la competencia de la Comisión legislativa de Transparencia y Acceso a la Información Pública, el artículo 117, fracción II, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado, estipula que a dicho órgano de trabajo parlamentario le compete dictaminar las iniciativas que le son turnadas por el Pleno.

Es así que de conformidad con lo establecido por los artículos, 6º, 16 y 124 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 57 fracciones I, y XLVIII, de la Constitución Política del Estado de San Luis Potosí; y 117 fracción II, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado, compete al Congreso del Estado por conducto de esta Comisión legislativa, conocer y dictaminar la iniciativa citada en el proemio.

SEGUNDO. Que en términos de lo dispuesto por los artículos, 61 de la Constitución Política del Estado; y 130 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo de la Entidad, el derecho de iniciar leyes, corresponde a los diputados, al Gobernador, al Supremo Tribunal de Justicia, y a los ayuntamientos, así como a los ciudadanos del Estado.

En razón de lo anterior, las legisladoras y los legisladores proponentes de la iniciativa cuentan con la legitimidad para promoverla ante este Congreso.

TERCERO. Que con la finalidad de conocer las razones que sustentan la iniciativa de cuenta, nos permitimos reproducir textualmente su exposición de motivos, siendo ésta del tenor que sigue:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Los datos personales es toda aquella información que identifica o hace identificable a cualquier persona, los cuales se pueden expresar, en forma numérica, alfabética, gráfica, fotográfica, acústica o de cualquier otro tipo, por ejemplo: nombre, apellidos, CURP, estado civil, lugar y fecha de nacimiento, domicilio, número telefónico, correo electrónico, grado de estudios, sueldo, entre otros¹.

En este sentido, la protección de los datos personales regula el control de la información personal sobre su uso y destino, teniendo como propósito impedir que su circulación vulnere los derechos del individuo.

Es así, que algunos datos personales son sensibles como aquellos que se refieran a la esfera más íntima y cuyo manejo indebido puede dar origen a discriminación o algún otro acto de riesgo grave para la persona o personas, por lo que, de manera enunciativa más no limitativa, se consideran sensibles los datos personales que puedan

¹ https://www.cndh.org.mx/sites/default/files/documentos/2022-02/Trip_Datos_Protec_NNA.pdf

revelar aspectos como: origen étnico, estado de salud presente o futuro, información genética, creencias religiosas, filosóficas y morales, opiniones políticas y orientación sexual.

Ante la importancia de la protección de los datos personales, es que existen distintos principios que deben de observarse por parte de servidores públicos, en el ejercicio de sus funciones, encontrándose entre éstos, los siguientes²:

- *Licitud*: Los datos personales deberán recabarse, de manera lícita, de acuerdo con la legislación en materia de datos personales, por lo que la obtención de datos no debe realizarse, a través de métodos engañosos o fraudulentos.
- *Finalidad*: Todo tratamiento de datos personales, que efectúe la persona responsable, deberá estar justificado por finalidades concretas, lícitas, explícitas y legítimas, relacionadas con las atribuciones que la normatividad aplicable les confiera.
- *Lealtad*: La persona responsable tendrá que privilegiar la protección de los intereses de la persona titular de los datos personales y la expectativa razonable de privacidad, y velará por el cumplimiento de los principios de protección de datos personales.
- *Consentimiento*: Todo tratamiento de datos personales estará sujeto a la aprobación de su titular, salvo las excepciones previstas en la legislación en la materia. El consentimiento será expreso cuando la voluntad se manifieste verbalmente, por escrito, por medios electrónicos, ópticos o por cualquier otra tecnología, o por signos inequívocos. Se entenderá que el titular consiente tácitamente el tratamiento de sus datos cuando, habiéndose puesto a su disposición el aviso de privacidad, no manifiesta su oposición.
- *Calidad*. El responsable procurará que los datos personales contenidos en las bases de datos sean pertinentes, correctos y actualizados según los fines para los cuales fueron recabados.
- *Proporcionalidad*. El responsable tratará sólo aquellos datos personales que resulten necesarios, adecuados y relevantes en relación con la finalidad o finalidades, para lo cual se obtuvieron.
- *Información*. El responsable tendrá la obligación de informar a los titulares de los datos, la información que se recabe de ellos y su finalidad. A través del aviso de privacidad, la existencia y características principales del tratamiento al que serán sometidos sus datos personales, a fin de que pueda tomar decisiones informadas al respecto.
- *Responsabilidad*. El responsable deberá tomar las medidas necesarias y suficientes para garantizar que el aviso de privacidad dado a conocer al titular sea respetado en todo momento por él, o por terceros con los que guarde alguna relación jurídica.

De esta manera, es que los servidores públicos tienen la obligación de dar cumplimiento a todos los principios y realizar todas las acciones tendientes a proteger los datos personales de quienes realizan trámites o gestiones.

Es importante que en el caso de niñas, niños y adolescentes, por regla general siempre se tiene que anteponer el tener interés superior de la niñez, en donde se adopte un enfoque basado en derechos, que permita garantizar el respeto y la protección de su dignidad e integridad física, psicológica, moral y espiritual.

La protección de datos debe estar también vinculada al principio de interés superior de niñas, niños y adolescentes, en donde el Estado siga asegurando la seguridad de estos, a través de reformas y políticas públicas que se emitan.

En este orden de ideas la Convención de los Derechos de los Niños en sus numerales 3, 8 y 16, mencionan los derechos a la protección de datos personales de niñas, niños y adolescentes, así mismo nuestra Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos hace referencia a estos en sus artículos 1, 4, 6 y 16.

Resulta fundamental proteger los derechos de las niñas, niños y adolescentes, no sólo en el uso de tecnologías, si no en la protección de sus datos personales, con el fin de evitar conductas como el sexting, grooming, cyberbullying, entre otras; de igual forma se debe poner también énfasis, cuando son víctimas de la comisión de un delito a efecto de evitar la revictimización o el uso inadecuado de imágenes, que violen su derecho a la identidad.

Por esta razón todas las autoridades deben de seguir garantizando el ejercicio de derechos a la intimidad, por parte de las y los menores de edad, en donde se salvaguarde y protejan sus datos, por lo que es importante presentar esta iniciativa que tiene como propósito reformar la fracción IX del artículo 3º y III del artículo 8º de la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de los Sujetos Obligados del Estado de San Luis Potosí.

En mérito de lo expuesto y fundado, someto a la consideración de la honorable asamblea, el presente:

LEY DE PROTECCIÓN DE DATOS PERSONALES EN POSESIÓN DE LOS SUJETOS OBLIGADOS DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ	
Texto Vigente	Texto que se Propone
<p>ARTÍCULO 3º. Para los efectos de la presente Ley se entenderá por:</p> <p>I A VIII. ...</p> <p>IX. Datos personales sensibles: aquellos que se refieran a la esfera más íntima de su titular, o cuya utilización indebida pueda dar origen a discriminación o conlleve un riesgo grave para éste. Se consideran sensibles, de manera enunciativa más no limitativa, los datos personales que puedan revelar aspectos como origen racial o étnico, estado de salud pasado, presente o futuro, creencias religiosas, filosóficas y morales, opiniones políticas, datos genéticos o datos biométricos;</p> <p>X A XXXV. ...</p> <p>ARTÍCULO 8º. Por regla general no podrán tratarse datos personales sensibles, salvo que:</p> <p>I A II. ...</p> <p>III. Se cuente con el consentimiento expreso y por escrito del titular, o</p> <p>IV. ...</p>	<p>ARTÍCULO 3º. Para los efectos de la presente Ley se entenderá por:</p> <p>I A VIII. ...</p> <p>IX. Datos personales sensibles: aquellos que se refieran a la esfera más íntima de su titular, o cuya utilización indebida pueda dar origen a discriminación o conlleve un riesgo grave para éste. Se consideran sensibles, de manera enunciativa más no limitativa, los datos personales que hagan identificables a niñas y niños y adolescentes, así como aquellos puedan revelar aspectos como origen racial o étnico, estado de salud pasado, presente o futuro, creencias religiosas, filosóficas y morales, opiniones políticas, datos genéticos o datos biométricos;</p> <p>X A XXXV. ...</p> <p>ARTÍCULO 8º. Por regla general no podrán tratarse datos personales sensibles, salvo que:</p> <p>I A II. ...</p> <p>III. Se cuente con el consentimiento expreso y por escrito del titular, o de quien ejerza la patria potestad, tutela o guarda y custodia, cuando se trate de datos de niñas, niños y adolescentes, o</p> <p>IV. ...</p>

CUARTO. Que de acuerdo con la exposición de motivos en líneas referida, la iniciativa tiene por objeto incluir dentro de la definición que la ley proporciona de “datos personales sensibles”, **los datos personales que hagan identificables a niñas, niños y adolescentes.** Por otra parte igualmente busca establecer que, para el tratamiento de datos personales de **niñas, niños y adolescentes,** se deberá contar

con el consentimiento expreso y por escrito de quien ejerza la patria potestad, tutela o guarda y custodia.

QUINTO. Que entrando al estudio de la reforma propuesta, debemos señalar lo siguiente:

I. Constitucionalidad y Convencionalidad de la propuesta.

De acuerdo con el artículo 1º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, todas las personas gozan de los derechos humanos reconocidos en dicha Constitución y en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, así como de las garantías para su protección, cuyo ejercicio no podrá restringirse ni suspenderse, salvo en los casos y bajo las condiciones que esta Constitución establece.

Conforme a dicho numeral, las normas relativas a los derechos humanos se interpretarán de conformidad con la misma Constitución y con los tratados internacionales de la materia favoreciendo en todo tiempo a las personas la protección más amplia, teniendo todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad, quedando prohibida toda discriminación motivada por origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las opiniones, las preferencias sexuales, el estado civil o cualquier otra que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas.

Por otra parte el artículo 4º, párrafo noveno, de la misma Constitución estipula que: *“En todas las decisiones y actuaciones del Estado se velará y cumplirá con el principio del interés superior de la niñez, garantizando de manera plena sus derechos”*.

Concomitante con el dispositivo 1º constitucional, el diverso numeral 133 establece que dicha Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, serán la Ley Suprema de toda la Unión, en donde los jueces de cada entidad federativa se arreglarán a dicha Constitución, leyes y tratados, a pesar de las disposiciones en contrario que pueda haber en las Constituciones o leyes de las entidades federativas.

En esa línea, la Convención sobre los Derechos del Niño dispone en el artículo 2 numeral 1, que los Estados Partes respetarán los derechos enunciados en la Convención y asegurarán su aplicación a cada niño sujeto a su jurisdicción, sin distinción alguna. De igual forma se establece en su artículo 3, que en todas las medidas concernientes a los niños que tomen las instituciones públicas o privadas de bienestar social, los tribunales, las autoridades administrativas o los órganos

legislativos, una consideración primordial a que se atenderá será el interés superior del niño, comprometiéndose los Estados Partes, a asegurar al niño la protección y el cuidado que sean necesarios para su bienestar, teniendo en cuenta los derechos y deberes de sus padres, tutores u otras personas responsables de él ante la ley y, con ese fin, tomarán todas las medidas legislativas y administrativas adecuadas.

Es en términos de las disposiciones constitucionales y convencionales antes señaladas, que todas las autoridades nos encontramos obligadas a promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad, y en especial, a observar el principio del interés superior de niñas y niños, con el objetivo de asegurarles la protección y el cuidado que sean necesarios para su bienestar, teniendo en cuenta los derechos y deberes de sus padres, tutores u otras personas responsables de ellas y ellos ante la ley.

II. Derechos humanos a la privacidad, a la intimidad, y a la protección de los datos personales de niñas, niños y adolescentes.

En materia de los derechos a la privacidad, y a la protección de los datos personales, el artículo 6° apartado A fracción II de la Constitución de la República, estipula que la información que se refiere a la vida privada y los datos personales será protegida en los términos y con las excepciones que fijen las leyes.

En la misma línea el artículo 16 constitucional, dispone que toda persona tiene derecho a la protección de sus datos personales, al acceso, rectificación y cancelación de los mismos, así como a manifestar su oposición, en los términos que fije la ley, la cual establecerá los supuestos de excepción a los principios que rijan el tratamiento de datos, por razones de seguridad nacional, disposiciones de orden público, seguridad y salud públicas o para proteger los derechos de terceros.

Respecto a la Convención sobre los Derechos del Niño, el artículo 16 estipula que ninguna niña, ningún niño, será objeto de injerencias arbitrarias o ilegales en su vida privada, su familia, su domicilio o su correspondencia ni de ataques ilegales a su honra y a su reputación, teniendo el derecho a la protección de la ley contra esas injerencias o ataques.

Es conforme a las disposiciones constitucionales y convencionales antes enunciadas, que la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes, establece en el artículo 76 que, niñas, niños y adolescentes tienen derecho a la intimidad personal y familiar, y a la protección de sus datos personales, por lo que no podrán ser objeto de injerencias arbitrarias o ilegales en su vida privada, su familia, su domicilio o su correspondencia; tampoco de divulgaciones o difusiones ilícitas de información o datos personales, incluyendo aquella que tenga carácter informativo a la opinión pública o de noticia que permita identificarlos y que atenten contra su honra, imagen o reputación, teniendo quienes ejerzan la patria potestad, tutela o guarda y custodia, el deber de

orientar, supervisar y, en su caso, restringir, las conductas y hábitos de niñas, niños y adolescentes, siempre que atiendan al interés superior de la niñez.

Ahora bien, en razón de la materia y objeto de la iniciativa que nos ocupa, es importante señalar a manera orientativa, que el artículo 78 de la Ley General en cita impone como obligación de los medios de comunicación que difundan entrevistas a niñas, niños y adolescentes, la de recabar el consentimiento por escrito o cualquier otro medio, de quienes ejerzan la patria potestad o tutela, así como la opinión de la niña, niño o adolescente, respectivamente; esto es así toda vez que el dispositivo 77 de la misma Ley dispone de manera categórica que, cualquier manejo directo de la imagen, nombre, datos personales o referencias que permitan la identificación de niñas, niños o adolescentes en los medios de comunicación, se considerará violación a la intimidad, siempre y cuando se menoscabe su honra o reputación, o sea contrario a sus derechos, o que los ponga en riesgo, conforme al principio de interés superior de la niñez.

II.1. De los datos personales, y de los datos personales sensibles.

En este apartado primeramente debemos decir, que los datos personales son cualquier información que refiera a una persona física identificada o identificable a través de los mismos, los cuales se pueden expresar en forma numérica, alfabética, gráfica, fotográfica, acústica o de cualquier otro tipo, por ejemplo: nombre, apellidos, CURP, estado civil, lugar y fecha de nacimiento, domicilio, número telefónico, correo electrónico, grado de estudios, sueldo, entre otros.

Así, la protección de datos personales es la facultad de control de la información personal sobre su uso y destino, con el propósito de impedir que su circulación lesione los derechos de las personas.

No debemos perder de vista que la sociedad de la información trajo consigo el desarrollo tecnológico y con ello, la aparición de nuevas formas de comunicación, lo que ha replanteado el alcance y contenido de los derechos humanos tradicionales, reconociéndose derechos relativos al ciberespacio y la libertad informática. En ese contexto, es indispensable proteger el derecho a la intimidad de las niñas, niños y adolescentes, no sólo en el uso de tecnologías a fin de evitar conductas como el sexting, grooming, cyberbullying entre otras.

Ahora bien, de conformidad con el artículo 3 fracciones IX y X de la Ley General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados, por “datos personales”, y “datos personales sensibles”, se enciende:

“IX. Datos personales: Cualquier información concerniente a una persona física identificada o identificable. Se considera que una persona es identificable cuando su identidad pueda determinarse directa o indirectamente a través de cualquier información;”

“X. Datos personales sensibles: Aquellos que se refieran a la esfera más íntima de su titular, o cuya utilización indebida pueda dar origen a discriminación o conlleve un riesgo grave para éste. De manera enunciativa más no limitativa, se consideran sensibles los datos personales que puedan revelar aspectos como origen racial o étnico, estado de salud presente o futuro, información genética, creencias religiosas, filosóficas y morales, opiniones políticas y preferencia sexual;”

Como podemos advertir de las definiciones antes citadas, los “datos personales sensibles” revisten una mayor relevancia en razón del grado de especificidad de los datos, mismos que se refieren a la esfera más íntima de su titular, y cuyo conocimiento puede resultar en un riesgo grave para la persona en cualquiera de los ámbitos de su vida.

Es evidente que, en tratándose de datos personales de niñas, niños y adolescentes, la relevancia de sus datos personales se potencializa al ser un grupo vulnerable en razón de su edad y etapa de desarrollo, con independencia de la interseccionalidad del grupo; de ahí que se requiera la obligada intervención del Estado para brindarles una mayor protección a la luz del principio del interés superior de la niñez, y por lo tanto es que consideramos se debe reconocer con el carácter de “datos personales sensibles”, todos aquellos relativos a niñas, niños y adolescentes.

III. De la representación legal de niñas y niños.

En términos del artículo 22 del Código Civil Federal, la capacidad jurídica de las personas físicas se adquiere por el nacimiento y se pierde por la muerte.

De acuerdo con los artículos, 23 y 450 fracción I de la codificación en cita, la minoría de edad, es una restricción a la personalidad jurídica que no debe menoscabar la dignidad de la persona ni atentar contra la integridad de la familia, pudiendo ejercitar sus derechos o contraer obligaciones por medio de sus representantes.

Los artículos 412 y 414 disponen que los hijos menores de edad no emancipados están bajo la patria potestad mientras exista alguno de los ascendientes que deban ejercerla conforme a la ley, por lo tanto la patria potestad sobre los hijos se ejerce por los padres, sin embargo cuando por cualquier circunstancia deje de ejercerla alguno de ellos, corresponderá su ejercicio al otro; a falta de ambos padres o por cualquier otra circunstancia prevista en la legislación, ejercerán la patria potestad sobre los menores, los ascendientes en segundo grado en el orden que determine el juez de lo familiar, tomando en cuenta las circunstancias del caso.

En cuanto a la tutela, los artículos 449 y 454 del mismo Código, disponen que el objeto de la tutela es la representación de la persona y sus bienes, cuando ésta, no está sujeta a patria potestad, existiendo incapacidad natural y/o legal de la persona, la cual es desempeñada por el tutor.

Finalmente debemos señalar respecto a la guarda y custodia, que ésta deriva de la patria potestad, la cual consiste en tener bajo responsabilidad la atención y los cuidados cotidianos de niñas, niños y adolescentes; por lo tanto cuando hablamos de representación legal, nos debemos referir únicamente a quienes ejerzan la patria potestad o la tutela de niñas, niños y adolescentes.

En razón de lo expuesto, y toda vez que la representación legal de niñas, niños y adolescentes corresponde a quienes ejercen la patria potestad o la tutela, es que resulta viable y pertinente modificar la ley, para los efectos de establecer como requisito para el tratamiento de datos personales sensibles, contar con el consentimiento expreso y por escrito de quienes ejerzan la patria potestad, o tutela, cuando se trate de datos personales de niñas, niños y adolescentes.

SEXO. Que para mejor conocimiento de las modificaciones resultas por esta dictaminadora, las mismas se plasman en la tabla siguiente, en contraposición del texto legal vigente:

Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de los Sujetos Obligados del Estado de San Luis Potosí

Texto vigente	Texto propuesto
<p>ARTÍCULO 3º. Para los efectos de la presente Ley se entenderá por:</p> <p>I. Aviso de privacidad: documento físico, electrónico o en cualquier otro formato generado por el responsable, que es puesto a disposición del titular con el objeto de informarle las características principales del tratamiento al que serán sometidos sus datos personales;</p> <p>II. Bases de datos: conjunto ordenado de datos personales referentes a una persona física identificada o identificable, condicionados a criterios determinados, con independencia de la forma o modalidad de su creación, tipo de soporte, procesamiento, almacenamiento y organización;</p> <p>III. Bloqueo: La identificación y conservación de datos personales una vez cumplida la finalidad para la cual fueron recabados, con el único propósito de determinar posibles responsabilidades en relación con su tratamiento, hasta el plazo de prescripción legal o contractual de éstas. Durante dicho periodo, los datos personales no podrán ser objeto de tratamiento y transcurrido éste, se procederá a su cancelación en la base de datos que corresponda;</p>	<p>ARTÍCULO 3º ...</p> <p>I a VIII ...</p>

IV. CEGAIP: Comisión Estatal de Garantía de Acceso a la Información Pública del Estado de San Luis Potosí;

V. Comité de Transparencia: instancia a la que hace referencia el artículo 52 de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de San Luis Potosí;

VI. Cómputo en la nube: Modelo de provisión externa de servicios de cómputo bajo demanda, que implica el suministro de infraestructura, plataforma o programa informático, distribuido de modo flexible, mediante procedimientos virtuales, en recursos compartidos dinámicamente;

VII. Consentimiento: manifestación de la voluntad libre, específica e informada del titular, mediante la cual autoriza el tratamiento de sus datos personales;

VIII. Datos personales: cualquier información concerniente a una persona física identificada o identificable expresada en forma numérica, alfabética, alfanumérica, gráfica, fotográfica, acústica o en cualquier otro formato. Se considera que una persona es identificable cuando su identidad puede determinarse directa o indirectamente a través de cualquier información, siempre y cuando esto no requiera plazos, medios o actividades desproporcionadas;

IX. Datos personales sensibles: aquellos que se refieran a la esfera más íntima de su titular, o cuya utilización indebida pueda dar origen a discriminación o conlleve un riesgo grave para éste. Se consideran sensibles, de manera enunciativa más no limitativa, los datos personales que puedan revelar aspectos como origen racial o étnico, estado de salud pasado, presente o futuro, creencias religiosas, filosóficas y morales, opiniones políticas, datos genéticos o datos biométricos;

X. Derechos ARCO: los derechos de acceso, rectificación y cancelación de datos personales, así como la oposición al tratamiento de los mismos;

XI. Días: días hábiles;

XII. Disociación: el procedimiento mediante el cual los datos personales no pueden asociarse al titular ni permitir, por su

IX. Datos personales sensibles: aquellos que se refieran a la esfera más íntima de su titular, o cuya utilización indebida pueda dar origen a discriminación o conlleve un riesgo grave para éste. Se consideran sensibles, de manera enunciativa más no limitativa, **los datos personales que hagan identificables a niñas, niños y adolescentes, así como** los datos personales que puedan revelar aspectos como origen racial o étnico, estado de salud pasado, presente o futuro, creencias religiosas, filosóficas y morales, opiniones políticas, datos genéticos o datos biométricos;

X a XXXV ...

estructura, contenido o grado de desagregación, la identificación del mismo;

XIII. Documento de seguridad: instrumento que describe y da cuenta de manera general sobre las medidas de seguridad técnicas, físicas y administrativas adoptadas por el responsable para garantizar la confidencialidad, integridad y disponibilidad de los datos personales que posee;

XIV. Encargado: prestador de servicios, que con el carácter de persona física o jurídica, pública o privada, ajena a la organización del responsable, trata datos personales a nombre y por cuenta de éste;

XV. Evaluación de impacto en la protección de datos personales: documento mediante el cual se valoran y determinan los impactos reales respecto de determinado tratamiento de datos personales, a efecto de identificar, prevenir y mitigar posibles riesgos que puedan comprometer el cumplimiento de los principios, deberes, derechos y demás obligaciones previstas en la presente Ley y demás normativa aplicable en la materia;

XVI. Fuentes de acceso público: aquellas bases de datos, sistemas o archivos que puedan ser consultadas públicamente cuando no exista impedimento por una norma limitativa y sin más exigencia que, en su caso, el pago de una contraprestación, tarifa o contribución. No se considerará fuente de acceso público cuando los datos personales contenidos en la misma sean obtenidos o tengan una procedencia ilícita, conforme a las disposiciones establecidas por la presente Ley y demás normativa aplicable;

XVII. INAI: Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales;

XVIII. Ley: Ley de Protección de Datos Personales del Estado de San Luis Potosí;

XIX. Ley de Transparencia: Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de San Luis Potosí;

XX. Ley General: Ley General de Protección de Datos Personales en Posesión de los Sujetos Obligados;

XXI. Ley General de Transparencia: Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública;

XXII. Medidas compensatorias: mecanismos alternos para dar a conocer a los titulares el aviso de privacidad, a través de su difusión por medios masivos de comunicación u otros de amplio alcance;

XXIII. Medidas de seguridad: Conjunto de acciones, actividades, controles o mecanismos administrativos, técnicos y físicos que permitan garantizar la confidencialidad, disponibilidad e integridad de los datos personales;

XXIV. Medidas de seguridad administrativas: políticas y procedimientos para la gestión, soporte y revisión de la seguridad de la información a nivel organizacional, la identificación, clasificación y borrado seguro de los datos personales, así como la sensibilización y capacitación del personal, en materia de protección de datos personales;

XXV. Medidas de seguridad físicas: conjunto de acciones y mecanismos para proteger el entorno físico de los datos personales y de los recursos involucrados en su tratamiento. De manera enunciativa más no limitativa, se deberán considerar las siguientes actividades:

a) Prevenir el acceso no autorizado al perímetro de la organización del responsable, sus instalaciones físicas, áreas críticas, recursos y datos personales.

b) Prevenir el daño o interferencia a las instalaciones físicas, áreas críticas de la organización del responsable, recursos y datos personales.

c) Proteger los recursos móviles, portátiles y cualquier soporte físico o electrónico que pudiera salir de la organización del responsable.

d) Proveer a los equipos que contienen o almacenan datos personales de un mantenimiento eficaz, que asegure su disponibilidad e integridad;

XXVI. Medidas de seguridad técnicas: conjunto de acciones y mecanismos que se valen de la tecnología relacionada con

hardware y software para proteger el entorno digital de los datos personales y los recursos involucrados en su tratamiento. De manera enunciativa más no limitativa, se deberán considerar las siguientes actividades:

a) Prevenir que el acceso a los datos personales, así como a los recursos, sea por usuarios identificados y autorizados.

b) Generar un esquema de privilegios para que el usuario lleve a cabo las actividades que requiere con motivo de sus funciones.

c) Revisar la configuración de seguridad en la adquisición, operación, desarrollo y mantenimiento del software y hardware.

d) Gestionar las comunicaciones, operaciones y medios de almacenamiento de los recursos informáticos en el tratamiento de datos personales;

XXVII. Plataforma Nacional: Plataforma Nacional de Transparencia a que se refiere el artículo 49 de la Ley General de Transparencia;

XXVIII. Remisión: toda comunicación de datos personales realizada exclusivamente entre el responsable y encargado, con independencia de que se realice dentro o fuera del territorio mexicano;

XXIX. Responsable: cualquier autoridad, dependencia, entidad, órgano y organismo de los poderes Legislativo, Ejecutivo y Judicial, ayuntamientos, órganos, organismos constitucionales autónomos, tribunales administrativos, fideicomisos y fondos públicos y partidos políticos del Estado de San Luis Potosí que decide y determina los fines, medios y demás cuestiones relacionadas con determinado tratamiento de datos personales;

XXX. Sistema Nacional: Sistema Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales;

XXXI. Supresión: la baja archivística de los datos personales conforme a la normativa archivística aplicable, que resulte en la eliminación, borrado o destrucción de los datos personales bajo las medidas de seguridad previamente establecidas por el responsable;

<p>XXXII. Titular: la persona física a quien corresponden los datos personales;</p> <p>XXXIII. Transferencia: toda comunicación de datos personales dentro o fuera del territorio mexicano, realizada a persona distinta del titular, del responsable o del encargado;</p> <p>XXXIV. Tratamiento: cualquier operación o conjunto de operaciones efectuadas mediante procedimientos físicos o automatizados aplicados a los datos personales, relacionadas, de manera enunciativa más no limitativa, con la obtención, uso, registro, organización, conservación, elaboración, utilización, estructuración, adaptación, modificación, extracción, consulta, comunicación, difusión, almacenamiento, posesión, acceso, manejo, aprovechamiento, transferencia y en general cualquier uso o disposición de datos personales, y</p> <p>XXXV. Unidad de Transparencia: instancia a que se refiere el artículo 52 de la Ley de Transparencia.</p>	
<p>ARTÍCULO 8º. Por regla general no podrán tratarse datos personales sensibles, salvo que:</p> <p>I. Los mismos sean estrictamente necesarios para el ejercicio y cumplimiento de las atribuciones y obligaciones expresamente previstas en las normas que regulan la actuación del responsable;</p> <p>II. Se dé cumplimiento a un mandato legal;</p> <p>III. Se cuente con el consentimiento expreso y por escrito del titular, o</p> <p>IV. Sean necesarios por razones de seguridad pública, orden público, salud pública o salvaguarda de derechos de terceros.</p>	<p>ARTÍCULO 8º ...</p> <p>I y II ...</p> <p>III. Se cuente con el consentimiento expreso y por escrito del titular, o de quien ejerza la patria potestad, o tutela cuando se trate de datos de niñas, niños y adolescentes, o</p> <p>IV ...</p>

En mérito de lo expuesto y con fundamento en lo establecido por los artículos, 75, 85, 86, y demás relativos aplicables del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado, sometemos a la consideración de la Honorable Asamblea, el siguiente:

DICTAMEN

ÚNICO. Es de aprobarse y, se aprueba con modificaciones, la iniciativa citada en el proemio.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. Constitucionalidad y Convencionalidad.

De acuerdo con el artículo 1º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, todas las personas gozan de los derechos humanos reconocidos en dicha Constitución y en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, así como de las garantías para su protección, cuyo ejercicio no podrá restringirse ni suspenderse, salvo en los casos y bajo las condiciones que esta Constitución establece.

Conforme a dicho numeral, las normas relativas a los derechos humanos se interpretarán de conformidad con la misma Constitución y con los tratados internacionales de la materia favoreciendo en todo tiempo a las personas la protección más amplia, teniendo todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad, quedando prohibida toda discriminación motivada por origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las opiniones, las preferencias sexuales, el estado civil o cualquier otra que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas.

Por otra parte el artículo 4º, párrafo noveno, de la misma Constitución estipula que: *“En todas las decisiones y actuaciones del Estado se velará y cumplirá con el principio del interés superior de la niñez, garantizando de manera plena sus derechos”*.

Concomitante con el dispositivo 1º constitucional, el diverso numeral 133 establece que dicha Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, serán la Ley Suprema de toda la Unión, en donde los jueces de cada entidad federativa se arreglarán a dicha Constitución, leyes y tratados, a pesar de las disposiciones en contrario que pueda haber en las Constituciones o leyes de las entidades federativas.

En esa línea, la Convención sobre los Derechos del Niño dispone en el artículo 2 numeral 1, que los Estados Partes respetarán los derechos enunciados en la Convención y asegurarán su aplicación a cada niño sujeto a su jurisdicción, sin distinción alguna. De igual forma se establece en su artículo 3, que en todas las medidas concernientes a los niños que tomen las instituciones públicas o privadas de bienestar social, los tribunales, las autoridades administrativas o los órganos legislativos, una consideración primordial a que se atenderá será el interés superior del

niño, comprometiéndose los Estados Partes, a asegurar al niño la protección y el cuidado que sean necesarios para su bienestar, teniendo en cuenta los derechos y deberes de sus padres, tutores u otras personas responsables de él ante la ley y, con ese fin, tomarán todas las medidas legislativas y administrativas adecuadas.

Es en términos de las disposiciones constitucionales y convencionales antes señaladas, que todas las autoridades nos encontramos obligadas a promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad, y en especial, a observar el principio del interés superior de niñas y niños, con el objetivo de asegurarles la protección y el cuidado que sean necesarios para su bienestar, teniendo en cuenta los derechos y deberes de sus padres, tutores u otras personas responsables de ellas y ellos ante la ley.

II. Derechos humanos a la privacidad, a la intimidad, y a la protección de los datos personales de niñas, niños y adolescentes.

En materia de los derechos a la privacidad, y a la protección de los datos personales, el artículo 6° apartado A fracción II de la Constitución de la República, estipula que la información que se refiere a la vida privada y los datos personales será protegida en los términos y con las excepciones que fijen las leyes.

En la misma línea el artículo 16 constitucional, dispone que toda persona tiene derecho a la protección de sus datos personales, al acceso, rectificación y cancelación de los mismos, así como a manifestar su oposición, en los términos que fije la ley, la cual establecerá los supuestos de excepción a los principios que rijan el tratamiento de datos, por razones de seguridad nacional, disposiciones de orden público, seguridad y salud públicas o para proteger los derechos de terceros.

Respecto a la Convención sobre los Derechos del Niño, el artículo 16 estipula que ninguna niña, ningún niño, será objeto de injerencias arbitrarias o ilegales en su vida privada, su familia, su domicilio o su correspondencia ni de ataques ilegales a su honra y a su reputación, teniendo el derecho a la protección de la ley contra esas injerencias o ataques.

Es conforme a las disposiciones constitucionales y convencionales antes enunciadas, que la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes, establece en el artículo 76 que, niñas, niños y adolescentes tienen derecho a la intimidad personal y familiar, y a la protección de sus datos personales, por lo que no podrán ser objeto de injerencias arbitrarias o ilegales en su vida privada, su familia, su domicilio o su correspondencia; tampoco de divulgaciones o difusiones ilícitas de información o datos personales, incluyendo aquélla que tenga carácter informativo a la opinión pública o de noticia que permita identificarlos y que atenten contra su honra, imagen o reputación, teniendo quienes ejerzan la patria potestad, tutela o guarda y custodia, el deber de

orientar, supervisar y, en su caso, restringir, las conductas y hábitos de niñas, niños y adolescentes, siempre que atiendan al interés superior de la niñez.

Ahora bien, en razón de la materia y objeto de la iniciativa que nos ocupa, es importante señalar a manera orientativa, que el artículo 78 de la Ley General en cita impone como obligación de los medios de comunicación que difundan entrevistas a niñas, niños y adolescentes, la de recabar el consentimiento por escrito o cualquier otro medio, de quienes ejerzan la patria potestad o tutela, así como la opinión de la niña, niño o adolescente, respectivamente; esto es así toda vez que el dispositivo 77 de la misma Ley dispone de manera categórica que, cualquier manejo directo de la imagen, nombre, datos personales o referencias que permitan la identificación de niñas, niños o adolescentes en los medios de comunicación, se considerará violación a la intimidad, siempre y cuando se menoscabe su honra o reputación, o sea contrario a sus derechos, o que los ponga en riesgo, conforme al principio de interés superior de la niñez.

II.1. De los datos personales, y de los datos personales sensibles.

En este apartado primeramente debemos decir, que los datos personales son cualquier información que refiera a una persona física identificada o identificable a través de los mismos, los cuales se pueden expresar en forma numérica, alfabética, gráfica, fotográfica, acústica o de cualquier otro tipo, por ejemplo: nombre, apellidos, CURP, estado civil, lugar y fecha de nacimiento, domicilio, número telefónico, correo electrónico, grado de estudios, sueldo, entre otros.

Así, la protección de datos personales es la facultad de control de la información personal sobre su uso y destino, con el propósito de impedir que su circulación lesione los derechos de las personas.

No debemos perder de vista que la sociedad de la información trajo consigo el desarrollo tecnológico y con ello, la aparición de nuevas formas de comunicación, lo que ha replanteado el alcance y contenido de los derechos humanos tradicionales, reconociéndose derechos relativos al ciberespacio y la libertad informática. En ese contexto, es indispensable proteger el derecho a la intimidad de las niñas, niños y adolescentes, no sólo en el uso de tecnologías a fin de evitar conductas como el sexting, grooming, ciberbullying entre otras.

Ahora bien, de conformidad con el artículo 3 fracciones IX y X de la Ley General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados, por “datos personales”, y “datos personales sensibles”, se enciende:

“IX. Datos personales: Cualquier información concerniente a una persona física identificada o identificable. Se considera que una persona es identificable cuando su identidad pueda determinarse directa o indirectamente a través de cualquier información;”

“X. Datos personales sensibles: Aquellos que se refieran a la esfera más íntima de su titular, o cuya utilización indebida pueda dar origen a discriminación o conlleve un riesgo grave para éste. De manera enunciativa más no limitativa, se consideran sensibles los datos personales que puedan revelar aspectos como origen racial o étnico, estado de salud presente o futuro, información genética, creencias religiosas, filosóficas y morales, opiniones políticas y preferencia sexual;”

Como podemos advertir de las definiciones antes citadas, los “datos personales sensibles” revisten una mayor relevancia en razón del grado de especificidad de los datos, mismos que se refieren a la esfera más íntima de su titular, y cuyo conocimiento puede resultar en un riesgo grave para la persona en cualquiera de los ámbitos de su vida.

Es evidente que, en tratándose de datos personales de niñas, niños y adolescentes, la relevancia de sus datos personales se potencializa al ser un grupo vulnerable en razón de su edad y etapa de desarrollo, con independencia de la interseccionalidad del grupo; de ahí que se requiera la obligada intervención del Estado para brindarles una mayor protección a la luz del principio del interés superior de la niñez, y por lo tanto es que consideramos se debe reconocer con el carácter de “datos personales sensibles”, todos aquellos relativos a niñas, niños y adolescentes.

III. De la representación legal de niñas y niños.

En términos del artículo 22 del Código Civil Federal, la capacidad jurídica de las personas físicas se adquiere por el nacimiento y se pierde por la muerte.

De acuerdo con los artículos, 23 y 450 fracción I de la codificación en cita, la minoría de edad, es una restricción a la personalidad jurídica que no debe menoscabar la dignidad de la persona ni atentar contra la integridad de la familia, pudiendo ejercitar sus derechos o contraer obligaciones por medio de sus representantes.

Los artículos 412 y 414 disponen que los hijos menores de edad no emancipados están bajo la patria potestad mientras exista alguno de los ascendientes que deban ejercerla conforme a la ley, por lo tanto la patria potestad sobre los hijos se ejerce por los padres, sin embargo cuando por cualquier circunstancia deje de ejercerla alguno de ellos, corresponderá su ejercicio al otro; a falta de ambos padres o por cualquier otra circunstancia prevista en la legislación, ejercerán la patria potestad sobre los menores, los ascendientes en segundo grado en el orden que determine el juez de lo familiar, tomando en cuenta las circunstancias del caso.

En cuanto a la tutela, los artículos 449 y 454 del mismo Código, disponen que el objeto de la tutela es la representación de la persona y sus bienes, cuando ésta, no está sujeta a patria potestad, existiendo incapacidad natural y/o legal de la persona, la cual es desempeñada por el tutor.

En razón de lo expuesto, y toda vez que la representación legal de niñas, niños y adolescentes corresponde a quienes ejercen la patria potestad o la tutela, es que resulta viable y pertinente modificar la ley, para los efectos de establecer como requisito para el tratamiento de datos personales sensibles, contar con el consentimiento expreso y por escrito de quienes ejerzan la patria potestad, o tutela, cuando se trate de datos personales de niñas, niños y adolescentes.

PROYECTO DE DECRETO

ÚNICO. Se **REFORMA**, los artículos, 3° en su fracción IX, y 8° en su fracción III, Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de los Sujetos Obligados del Estado de San Luis Potosí, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 3° ...

I a VIII ...

IX. Datos personales sensibles: aquellos que se refieran a la esfera más íntima de su titular, o cuya utilización indebida pueda dar origen a discriminación o conlleve un riesgo grave para éste. Se consideran sensibles, de manera enunciativa más no limitativa, **los datos personales que hagan identificables a niñas, niños y adolescentes, así como** los datos personales que puedan revelar aspectos como origen racial o étnico, estado de salud pasado, presente o futuro, creencias religiosas, filosóficas y morales, opiniones políticas, datos genéticos o datos biométricos;

X a XXXV ...

ARTÍCULO 8° ...

I y II ...

III. Se cuente con el consentimiento expreso y por escrito del titular, **o de quien ejerza la patria potestad, o tutela cuando se trate de datos de niñas, niños y adolescentes, o**

IV ...

TRANSITORIOS

PRIMERO. Este Decreto será vigente al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado "Plan de San Luis".

SEGUNDO. Se derogan las disposiciones que se opongan al presente Decreto.

DADO EN EL H. CONGRESO DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ, A LOS QUINCE DÍAS DEL MES DE MARZO DEL AÑO DOS MIL VEINTICUATRO.



HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO
LIBRE Y SOBERANO
SAN LUIS POTOSÍ

“2024, AÑO DEL BICENTENARIO DEL CONGRESO CONSTITUYENTE DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ”

Dictamen de la **Comisión de Transparencia y Acceso a la Información Pública**, que resuelve precedente modificar disposiciones de la **Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de los Sujetos Obligados del Estado de San Luis Potosí** (Turno 5275).

POR LA COMISIÓN DE TRANSPARENCIA Y ACCESO A LA INFORMACIÓN PÚBLICA

	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
DIP. CECILIA SENLLACE OCHOA LIMÓN PRESIDENTA			
DIP. JUAN FRANCISCO AGUILAR HERNÁNDEZ VICEPRESIDENTE			
DIP. EMILIO EDUARDO BRIONES VALDEZ SECRETARIO			

Dictamen
con
Proyecto
de Resolución

**CC. DIPUTADOS SECRETARIOS DE LA LXIII LEGISLATURA
DEL HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO,
P R E S E N T E S.**

A la comisión de Educación, Cultura, Ciencia y Tecnología, se le turnó en Sesión Ordinaria celebrada el 8 de febrero de dos mil veinticuatro, Punto de Acuerdo, que insta exhortar a los 58 municipios del Estado; y a la Secretaria de Educación del Gobierno del Estado, a implementar campañas de cultura vial para zonas escolares urbanas; presentado por el legislador Cuauhtli Fernando Badillo Moreno, con el turno **5454**.

En tal virtud, al entrar en el estudio y análisis de éste Punto de Acuerdo, las y los integrantes de las comisiones, llegamos a las siguientes:

C O N S I D E R A C I O N E S

PRIMERO. Que de acuerdo con el primer párrafo del artículo 132, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado, las y los diputados tienen atribuciones para plantear al Pleno Puntos de Acuerdo; por tanto, quien promueve el que no ocupa tiene esa característica y, por ende, está legalmente facultado y legitimado para presentarlo.

SEGUNDO. Que el Punto de Acuerdo en estudio cumple con los requerimientos de forma y tiempo previstos en los numerales 72, 73 y 74 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado.

Aunado a lo anterior, el Punto de Acuerdo en análisis fue turnado a la Comisión que conoce del mismo en la Sesión Ordinaria efectuada el ocho de febrero de la anualidad que transcurre; por lo que, a la fecha de su propuesta de resolución se está dentro del plazo de los treinta días naturales que se establecen para tal propósito en el cuarto párrafo del artículo 92, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo; de manera que es pertinente y oportuno realizar su estudio.

TERCERO. Que del análisis de su contenido y materia que trata se desprenden los razonamientos, apreciaciones y determinaciones siguientes:

1. Para una mejor comprensión de este instrumento parlamentario se cita literalmente su texto íntegro a continuación:

ANTECEDENTES

El tráfico en los horarios de salida escolar en San Luis Potosí se ha convertido en un problema cada vez más grave. La falta de infraestructura adecuada, el aumento del número de vehículos en circulación y la falta de respeto a las normas de tránsito por parte de algunos conductores son algunos de los factores que contribuyen a esta situación.

Consecuencias:

- El tráfico en los horarios de salida escolar tiene un impacto negativo en la calidad de vida de los estudiantes, los padres de familia y los conductores en general.
- El aumento del tiempo de traslado genera estrés, ansiedad y frustración.
- La congestión vehicular contamina el aire y genera ruido excesivo.

- Se dificulta el acceso a los servicios de emergencia en caso de ser necesario.
- Se reduce la productividad en las empresas y comercios cercanos a las escuelas.

Lo anterior se puede corroborar diariamente en los horarios de salida de las instituciones educativas.

Aquí algunas notas periodísticas que sirven de antecedentes y referencia:

1. "Falta de cultura vial genera estrés y violencia en SLP" (Plano Informativo, 2015):

Autor: Plano Informativo **Título:** Falta de cultura vial genera estrés y violencia en SLP **Fecha de publicación:** 2015, diciembre 9 **Enlace:** <https://planoinformativo.com/430085/falta-de-cultura-vial-genera-estres-y-violencia-sl/>

2. "Con las clases regresan tráfico y accidentes" (Pulso, 2022):

Autor: Pulso **Título:** Con las clases regresan tráfico y accidentes **Fecha de publicación:** 2022, febrero 15 **Enlace:** <https://pulsoslp.com.mx/slp/con-las-clases-regresan-trafico-y-accidentes/1441684>

3. "En evidencia falta de cultura vial potosina" (Pulso, 2022):

Autor: Pulso **Título:** En evidencia falta de cultura vial potosina **Fecha de publicación:** 2022, octubre 21 **Enlace:** <https://pulsoslp.com.mx/slp/en-evidencia-falta-de-cultura-vial-potosina/1562476>

4. "Reportan caos vial en Av. Nicolás Zapata y Pedro Moreno" (El Sol de San Luis, 2022):

Autor: El Sol de San Luis **Título:** Reportan caos vial en Av. Nicolás Zapata y Pedro Moreno **Fecha de publicación:** 2022, octubre 27 **Enlace:** <https://www.elsoldesanluis.com.mx/local/reportan-caos-vial-en-av-nicolas-zapata-y-pedro-moreno-9101434.html>

5. "Entrada y salida de alumnos genera caos vial en la 57" (Pulso, 2023):

Autor: Pulso **Título:** Entrada y salida de alumnos genera caos vial en la 57 **Fecha de publicación:** 2023, febrero 18 **Enlace:** <https://pulsoslp.com.mx/slp/entrada-y-salida-de-alumnos-genera-caos-vial-en-la-57/1618214>

6. "Generan caos vial nuevo puente y escuelas en la Rioverde" (Astrolabio, 2023):

Autor: Astrolabio **Título:** Generan caos vial nuevo puente y escuelas en la Rioverde **Fecha de publicación:** 2023, octubre 4 **Enlace:** <https://www.astrolabio.com.mx/generan-caos-vial-nuevo-puente-y-escuelas-en-la-rioverde/>

JUSTIFICACIÓN.

Introducción:

Los siguientes razonamientos tienen como objetivo justificar la necesidad de implementar operativos de vialidad en las zonas escolares de San Luis Potosí, en colaboración con las autoridades municipales y educativas. La finalidad de estos operativos es prevenir el estacionamiento en lugares indebidos, como doble fila, cruces peatonales, esquinas y banquetas, que perturban el tráfico, obstruyen la movilidad peatonal y ponen en peligro la seguridad de los niños, niñas y adolescentes.

Problemática:

Es una realidad observable que, en los horarios de entrada y salida de las escuelas primarias, principalmente, muchos padres, madres y tutores optan por estacionarse en lugares indebidos, debido a la falta de administración del tiempo y la búsqueda de una mayor comodidad personal. Esta práctica genera una serie de problemas, como:

- **Obstrucción de vialidades:** Se reduce el espacio para la circulación vehicular, creando congestionamientos y dificultando el paso de vehículos de emergencia.
- **Obstrucción de la movilidad peatonal:** Se limita el espacio para que las personas puedan caminar de forma eficiente, especialmente las personas con discapacidad, adultos mayores y niños.
- **Riesgos para la seguridad peatonal:** Los vehículos estacionados en lugares indebidos pueden generar accidentes. Los peatones, especialmente niños y niñas que se dirigen o regresan de la escuela, se ven obligados a caminar por la calle, exponiéndose a ser atropellados por vehículos que circulan a alta velocidad o que no tienen visibilidad debido a la obstrucción de las banquetas.
- **Cultura vial deficiente:** Este tipo de prácticas reiteradas normalizan la falta de respeto a las normas de tránsito, creando un ambiente de permisividad que afecta la seguridad vial de toda la ciudad y además genera ejemplos negativos para las y los menores en cuanto a pasarse por alto las normas de convivencia.

Ejemplos de otras ciudades:

En diversas ciudades del país se han implementado con éxito operativos de vialidad en zonas escolares. Algunos ejemplos son:

Ciudad de México: Se han implementado programas como "Escuela Segura" y "Mochila Segura", que incluyen operativos de vialidad para garantizar la seguridad de los estudiantes.

Guadalajara: Se han implementado "Zonas 30" alrededor de las escuelas, donde la velocidad máxima permitida es de 30 km/h para proteger a los niños.

Monterrey: Se han creado "Patrullas Escolares" formadas por padres de familia que vigilan el tráfico en las zonas escolares.

Enaltecer la Cultura Vial:

Es fundamental promover una cultura vial que fomente el respeto a las normas de tránsito y la responsabilidad individual. Es necesario educar a padres, madres y tutores sobre la importancia de respetar el espacio público, la seguridad vial y el tiempo de la demás ciudadanía.

CONCLUSIÓN.

La implementación de operativos de vialidad en las zonas escolares, junto con la promoción de una cultura vial, es fundamental para garantizar la seguridad de los niños, niñas y adolescentes, así como para mejorar la movilidad y el bienestar de la comunidad en general. De igual manera, los operativos de vialidad ayudan a fortalecer el Estado de Derecho y la cultura de la legalidad, al promover la observación y respeto a las normas básicas de

convivencia y tránsito. Se espera que las autoridades municipales y educativas consideren esta propuesta y tomen las medidas necesarias para su implementación.

Derivado de lo anterior someto a consideración de esta honorable Soberanía el siguiente:

PUNTO DE ACUERDO

UNICO.- Se exhorta respetuosamente a los 58 municipios del Estado de San Luis Potosí y a la Secretaría de Educación del Gobierno del Estado a implementar campañas de cultura vial para zonas escolares urbanas. Estas campañas deben procurar generar una sensibilización y educación vial dirigida a padres, madres y tutores, informándoles sobre la importancia de respetar las normas de tránsito y las consecuencias negativas de estacionarse en lugares indebidos, como sobre banquetas, en cruces peatonales, esquinas y en doble fila.

Para ello, se recomienda hacer uso de materiales informativos que incluyan trípticos, carteles y videos informativos sobre la cultura vial y la seguridad peatonal. De igual manera, se puede involucrar a las escuelas en la promoción de una cultura vial responsable a través de talleres, actividades y eventos. Todo ello dentro del marco de programas de trabajo entre las instituciones educativas, las asociaciones de padres y madres de familia y las autoridades de tránsito.

La implementación de estas medidas es fundamental para:

- Garantizar la seguridad de los niños y niñas que asisten a las escuelas.
- Evitar accidentes de tránsito.
- Mejorar la fluidez vehicular en las zonas escolares.
- Promover una cultura vial responsable en la comunidad.

San Luis Potosí, Ciudad y Estado a 28 de febrero del año 2024.

DIPUTADO CUAUHTLI FERNANDO BADILLO MORENO

2. Que el primer párrafo del artículo 132, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado, menciona siguiente: *“Los diputados en lo particular, las comisiones, los grupos parlamentarios, y la Junta, pueden proponer al Pleno Puntos de Acuerdo en relación con asuntos o materias que consideren de interés público y no sean de su propia competencia; o que se refieran al cumplimiento de las funciones de los municipios y los demás poderes del Estado, de los organismos constitucionales autónomos, de otras entidades federativas, de la Federación, y de asuntos internacionales.”*

2.1. La porción normativa descrita con antelación establece que los Puntos de Acuerdo pueden versar **sobre asuntos o materias de interés público**, de manera que es importante fijar que se entiende por esta locación, para efectos de saber si la materia que aborda el promovente en esta pieza legislativa es o no de esa naturaleza.

2.1.1. En términos generales, por interés público se entiende a las acciones que realiza el gobierno para el beneficio de todos, es sinónimo de interés social, de interés colectivo o de utilidad comunitaria. En cierta medida este término puede considerarse como la antítesis del interés particular.

El interés público presupone principios fundamentales de equidad, de justicia social y balances económicos en la apropiada distribución de las riquezas y bienes del país para el bienestar general.

En un momento dado, en condiciones óptimas los intereses individuales son armonizables con el bienestar de la sociedad, asumiendo que los objetivos personales pueden coincidir con el interés general.

En esa lógica, el exhorto que se hace en este Punto de Acuerdo, que insta exhortar a los 58 municipios del Estado de San Luis Potosí y a la Secretaría de Educación del Gobierno del Estado a implementar campañas de cultura vial para zonas escolares urbanas. Estas campañas deben procurar generar una sensibilización y educación vial dirigida a padres, madres y tutores, informándoles sobre la importancia de respetar las normas de tránsito y las consecuencias negativas de estacionarse en lugares indebidos, como sobre banquetas, en cruces peatonales, esquinas y en doble fila.

De acuerdo con lo expuesto con antelación, evidentemente **el contenido y materia del Punto de Acuerdo que nos ocupa es de interés público** y, por ende, susceptible de ser tratado en este mecanismo parlamentario.

2.2. Ahora bien, la porción normativa citada de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, establece restricciones o limitantes sobre materias que no pueden ser abordados por los Puntos de Acuerdo, como son: que no sean de la propia competencia del Poder Legislativo Local, y que no se refieran al cumplimiento **de las funciones** de los municipios y **los demás poderes del Estado**, de los organismos constitucionales autónomos, de otras entidades federativas, de la Federación, y de asuntos internacionales.

2.2.1. El contenido y materia de este Punto de Acuerdo evidentemente no es de la competencia del Poder Legislativo Local.

2.2.2. El término funciones implica propiamente la actividad del Estado para lograr la realización de sus fines; en su sentido, es diferente éste **a la palabra atribuciones**, que significa ésta última como los derechos y obligaciones específicas previstas en la ley para determinado ente de gobierno, en lo que nos ocupa para el titular de la Secretaría de Educación Pública de la Federación.

De manera que lo que pretende el promovente de la pieza legislativa en análisis es que el ente de gobierno que refiere **ejercite o pongan en acciones las atribuciones que le confiere la ley orgánica de la administración pública federal**, por tanto, no aplica esta restricción en la materia de este Punto de Acuerdo.

2.2.3. El segundo párrafo del artículo 132, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, establece otra restricción a los Puntos de Acuerdo, en que alude que los Puntos de Acuerdo no pueden abordar temas que tengan que ver con el cumplimiento de funciones previstas en las leyes.

Como ya lo dilucidamos con antelación, la esencia que prevé la pieza legislativa en estudio, no se ocupa de las funciones sino de las atribuciones previstas en los conjuntos normativos ya aludidos conferidas al ente de gobierno multicitado.

CUARTO. Que bajo los parámetros normativos que regulan los Puntos Acuerdo y con base en la argumentación expuesta en los puntos que anteceden, se considera que la propuesta que nos ocupa se ajusta a los extremos de su regulación.

QUINTO. Que de acuerdo con los numerales, 98 en sus fracciones X, 103 en su fracción XI, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, el órgano parlamentario a quién se le turnó este planteamiento es competente para conocer y proponer al Pleno propuesta de resolución que consideren adecuada.

SEXTO. Que el Punto de Acuerdo tiene la fundamentación y motivación pertinente; por lo que, se propone su resolución en sus términos, reproducción a continuación su contenido, para los efectos de su discusión, y en su caso, aprobación:

ANTECEDENTES

El tráfico en los horarios de salida escolar en San Luis Potosí se ha convertido en un problema cada vez más grave. La falta de infraestructura adecuada, el aumento del número de vehículos en circulación y la falta de respeto a las normas de tránsito por parte de algunos conductores son algunos de los factores que contribuyen a esta situación.

Consecuencias:

- El tráfico en los horarios de salida escolar tiene un impacto negativo en la calidad de vida de los estudiantes, los padres de familia y los conductores en general.
- El aumento del tiempo de traslado genera estrés, ansiedad y frustración.
- La congestión vehicular contamina el aire y genera ruido excesivo.
- Se dificulta el acceso a los servicios de emergencia en caso de ser necesario.
- Se reduce la productividad en las empresas y comercios cercanos a las escuelas.

Lo anterior se puede corroborar diariamente en los horarios de salida de las instituciones educativas.

Aquí algunas notas periodísticas que sirven de antecedentes y referencia:

1. "Falta de cultura vial genera estrés y violencia en SLP" (Plano Informativo, 2015):

Autor: Plano Informativo **Título:** Falta de cultura vial genera estrés y violencia en SLP **Fecha de publicación:** 2015, diciembre 9 **Enlace:** <https://planoinformativo.com/430085/falta-de-cultura-vial-genera-estres-y-violencia-sl/>

2. "Con las clases regresan tráfico y accidentes" (Pulso, 2022):

Autor: Pulso **Título:** Con las clases regresan tráfico y accidentes **Fecha de publicación:** 2022, febrero 15 **Enlace:** <https://pulsoslp.com.mx/slp/con-las-clases-regresan-trafico-y-accidentes/1441684>

3. "En evidencia falta de cultura vial potosina" (Pulso, 2022):

Autor: Pulso **Título:** En evidencia falta de cultura vial potosina **Fecha de publicación:** 2022, octubre 21 **Enlace:** <https://pulsoslp.com.mx/slp/en-evidencia-falta-de-cultura-vial-potosina/1562476>

4. "Reportan caos vial en Av. Nicolás Zapata y Pedro Moreno" (El Sol de San Luis, 2022):
Autor: El Sol de San Luis **Título:** Reportan caos vial en Av. Nicolás Zapata y Pedro Moreno
Fecha de publicación: 2022, octubre 27 **Enlace:**
<https://www.elsoldesanluis.com.mx/local/reportan-caos-vial-en-av-nicolas-zapata-y-pedro-moreno-9101434.html>

5. "Entrada y salida de alumnos genera caos vial en la 57" (Pulso, 2023):
Autor: Pulso **Título:** Entrada y salida de alumnos genera caos vial en la 57 **Fecha de publicación:** 2023, febrero 18 **Enlace:** <https://pulsoslp.com.mx/slp/entrada-y-salida-de-alumnos-genera-caos-vial-en-la-57/1618214>

6. "Generan caos vial nuevo puente y escuelas en la Rioverde" (Astrolabio, 2023):
Autor: Astrolabio **Título:** Generan caos vial nuevo puente y escuelas en la Rioverde **Fecha de publicación:** 2023, octubre 4 **Enlace:** <https://www.astrolabio.com.mx/generan-caos-vial-nuevo-puente-y-escuelas-en-la-rioverde/>

JUSTIFICACIÓN.

Introducción:

Los siguientes razonamientos tienen como objetivo justificar la necesidad de implementar operativos de vialidad en las zonas escolares de San Luis Potosí, en colaboración con las autoridades municipales y educativas. La finalidad de estos operativos es prevenir el estacionamiento en lugares indebidos, como doble fila, cruces peatonales, esquinas y banquetas, que perturban el tráfico, obstruyen la movilidad peatonal y ponen en peligro la seguridad de los niños, niñas y adolescentes.

Problemática:

Es una realidad observable que, en los horarios de entrada y salida de las escuelas primarias, principalmente, muchos padres, madres y tutores optan por estacionarse en lugares indebidos, debido a la falta de administración del tiempo y la búsqueda de una mayor comodidad personal. Esta práctica genera una serie de problemas, como:

- **Obstrucción de vialidades:** Se reduce el espacio para la circulación vehicular, creando congestionamientos y dificultando el paso de vehículos de emergencia.
- **Obstrucción de la movilidad peatonal:** Se limita el espacio para que las personas puedan caminar de forma eficiente, especialmente las personas con discapacidad, adultos mayores y niños.
- **Riesgos para la seguridad peatonal:** Los vehículos estacionados en lugares indebidos pueden generar accidentes. Los peatones, especialmente niños y niñas que se dirigen o regresan de la escuela, se ven obligados a caminar por la calle, exponiéndose a ser atropellados por vehículos que circulan a alta velocidad o que no tienen visibilidad debido a la obstrucción de las banquetas.
- **Cultura vial deficiente:** Este tipo de prácticas reiteradas normalizan la falta de respeto a las normas de tránsito, creando un ambiente de permisividad que afecta la seguridad vial de toda la ciudad y además genera ejemplos negativos para las y los menores en cuanto a pasarse por alto las normas de convivencia.

Ejemplos de otras ciudades:

En diversas ciudades del país se han implementado con éxito operativos de vialidad en zonas escolares. Algunos ejemplos son:

Ciudad de México: Se han implementado programas como "Escuela Segura" y "Mochila Segura", que incluyen operativos de vialidad para garantizar la seguridad de los estudiantes.

Guadalajara: Se han implementado "Zonas 30" alrededor de las escuelas, donde la velocidad máxima permitida es de 30 km/h para proteger a los niños.

Monterrey: Se han creado "Patrullas Escolares" formadas por padres de familia que vigilan el tráfico en las zonas escolares.

Enaltecer la Cultura Vial:

Es fundamental promover una cultura vial que fomente el respeto a las normas de tránsito y la responsabilidad individual. Es necesario educar a padres, madres y tutores sobre la importancia de respetar el espacio público, la seguridad vial y el tiempo de la demás ciudadanía.

CONCLUSIÓN






La implementación de operativos de vialidad en las zonas escolares, junto con la promoción de una cultura vial, es fundamental para garantizar la seguridad de los niños, niñas y adolescentes, así como para mejorar la movilidad y el bienestar de la comunidad en general. De igual manera, los operativos de vialidad ayudan a fortalecer el Estado de Derecho y la cultura de la legalidad, al promover la observación y respeto a las normas básicas de convivencia y tránsito. Se espera que las autoridades municipales y educativas consideren esta propuesta y tomen las medidas necesarias para su implementación; por lo que es viable el instrumento legislativo que nos ocupa con modificaciones.

Por lo anteriormente expuesto, se acuerda el siguiente:

PUNTO DE ACUERDO

ÚNICO. La LXIII Legislatura del Congreso del Estado de San Luis Potosí exhorta al Secretario de Educación del Gobierno del Estado a que por medio de las Unidades Regionales de Servicios Educativos, invite a los 58 municipios de la Entidad a implementar campañas de cultura vial en zonas escolares urbanas. Estas campañas deben procurar generar una sensibilización y educación vial dirigida a padres, madres y tutores, informándoles sobre la importancia de respetar las normas de tránsito y las consecuencias negativas de estacionarse en lugares indebidos, como sobre banquetas, en cruces peatonales, esquinas y en doble fila.

DADO EN LA SALA “LIC. LUIS DONALDO COLOSIO MURRIETA” DEL HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ, A LOS QUINCE DÍAS DEL MES DE MARZO DE DOS MIL VEINTICUATRO.

POR LA COMISIÓN DE EDUCACIÓN CULTURA, CIENCIA Y TECNOLOGÍA	SENTIDO DEL VOTO	RÚBRICA
DIP. MARÍA CLAUDIA TRISTÁN ALVARADO PRESIDENTA	<i>A FAVOR</i>	
DIP. LIDIA NALLELY VARGAS HERNÁNDEZ VICEPRESIDENTA	<i>A FAVOR</i>	
DIP. CRUZ FELIPE FRAGOSO PORTALES SECRETARIO		<i>JUSTIFICADA</i>
DIP. ROBERTO ULICES MENDOZA PADRÓN VOCAL	<i>A favor</i>	
DIP. LILIANA GUADALUPE FLORES ALMAZÁN VOCAL	<i>A FAVOR</i>	
DIP. EMILIO EDUARDO BRIONES VALDEZ VOCAL	<i>A favor!</i>	

Hoja de firmas de la Comisión de Educación, Cultura, Ciencia y Tecnología con el turno 5454.

Acuerdo
con
Proyecto
de Resolución

**CC. DIPUTADOS SECRETARIOS
DE LA LXIII LEGISLATURA
DEL H. CONGRESO DEL ESTADO,
P R E S E N T E S.**

La Comisión de Educación, Cultura, Ciencia y Tecnología, con fundamento en lo dispuesto por los artículos, 108 fracción VIII, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado; y 84 Bis, del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado, así como el, nos permitimos someter a la consideración de esta Soberanía, la siguiente

CONVOCATORIA PÚBLICA

El Honorable Congreso del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí, por conducto de la Comisión de Educación, Cultura, Ciencia y Tecnología, con fundamento en lo establecido en los preceptos jurídicos 108 fracción VIII, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de San Luis Potosí; así como del, convoca a la ciudadanía en general para que proponga a la persona que se estime merecedora de la Presea al Mérito **“PLAN DE SAN LUIS”**, año 2023; galardón que se confiere como reconocimiento a personas potosinas que, a través de su obra intelectual, política, y social, o por sus actos cívicos y ejemplar servicio, contribuyen a las mejores causas del pueblo mexicano.

BASES

PRIMERA. La recepción de candidaturas se realizará en la oficialía de partes del Honorable Congreso del Estado, sito en calle Prof. Pedro Vallejo No. 200, centro histórico, en la Ciudad de San Luis Potosí, así como en las oficialías de partes de los cincuenta y ocho ayuntamientos de la Entidad, en días hábiles y en horarios de oficina.

La recepción de candidaturas iniciará a las 9:00 horas del día 01 de abril de 2024, y concluirá a las 14:00 horas del día 12 de abril de la misma anualidad.






Los ayuntamientos de la Entidad serán responsables de la oportuna remisión de las candidaturas recibidas, al Congreso del Estado.

SEGUNDA. Las candidaturas se entregarán en sobre cerrado e incluirán: nombre completo, domicilio y currículum vitae de la persona propuesta, así como los documentos que, a juicio del proponente, justifiquen los méritos para obtener el galardón, del ciudadano en vida y post-mortem.

TERCERA. La comisión de Educación, Cultura, Ciencia y Tecnología, analizará las candidaturas recibidas en tiempo y forma, y presentará al Pleno del Congreso del Estado, el dictamen respectivo.

CUARTA. El Honorable Congreso del Estado entregará la Presea al Mérito **“PLAN DE SAN LUIS”**, año 2023, en Sesión Solemne, el día 25 del mes de abril de la anualidad.

QUINTA. Todo lo no previsto en esta convocatoria será resuelto por acuerdo de la Comisión de Educación, Cultura, Ciencia y Tecnología.

POR LA COMISIÓN DE EDUCACIÓN, CULTURA, CIENCIA Y TECNOLOGÍA	SENTIDO DEL VOTO	RÚBRICA
DIP. MARÍA CLAUDIA TRISTÁN ALVARADO PRESIDENTA	A FAVOR	
DIP. LIDIA NALLELY VARGAS HERNÁNDEZ VICEPRESIDENTA	A FAVOR	
DIP. CRUZ FELIPE FRAGOSO PORTALES SECRETARIO		JUSTIFICADA
DIP. ROBERTO ULICES MENDOZA PADRÓN VOCAL	A FAVOR	
DIP. LILIANA GUADALUPE FLORES ALMAZÁN VOCAL	A FAVOR	
DIP. EMILIO EDUARDO BRIONES VALDEZ VOCAL	A FAVOR	

Hoja de firmas de la Comisión de Educación, Cultura, Ciencia y Tecnología de la Convocatoria Presea al Mérito "Plan de San Luis" año 2023.