

Gaceta Parlamentaria
Sesión Ordinaria No. 101
abril 25, 2024

Apartado Único

5 Iniciativas

2 Dictámenes con Proyecto de Decreto

1 Dictamen con Minuta Proyecto de Decreto

1 Acuerdo con Proyecto de Resolución

Punto de Acuerdo

Gaceta Parlamentaria



Directiva

Sesión
Ordinaria No. 101
abril 25, 2024
apartado único

Iniciativas

DIPUTADAS Y DIPUTADOS SECRETARIOS DE LA DIRECTIVA DEL HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ

P R E S E N T E.

Diputado Cuauhtli Fernando Badillo Moreno, integrante del Grupo Parlamentario de MORENA, en ejercicio de las facultades conferidas al suscrito con fundamento en lo dispuesto en los numerales 57 y 61 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí; así como el 15 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de San Luis Potosí; y los artículos 1 y 61 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado de San Luis Potosí, en la forma que exigen los numerales 62 y 65 del mismo ordenamiento, someto a la consideración de las y los Diputados Secretarios del Congreso, la presente Iniciativa¹ con proyecto Decreto que reforma los artículos 34 y 34 de la “**LEY DE DEFENSORÍA PÚBLICA DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ**”, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Introducción

La presente iniciativa de reforma tiene como objetivo modificar los artículos 34 y 35 de la Ley de Defensoría Pública del Estado de San Luis Potosí, con la finalidad de incorporar la educación digital como estrategia institucional para la formación continua del personal de la Defensoría, así como fortalecer la biblioteca de la misma con acervos digitales y equipo de cómputo.

Necesidad de la Reforma

En un mundo en constante cambio, donde la tecnología juega un papel cada vez más importante, es fundamental que las instituciones públicas se adapten a las nuevas realidades y aprovechen las herramientas que ofrece la educación digital para mejorar el desempeño de su personal. La Defensoría Pública del Estado de San Luis Potosí no es ajena a esta necesidad.

Por ello, se propone incorporar la educación digital como estrategia institucional para la formación continua del personal de la Defensoría. Esto permitirá que las defensoras, los defensores y el personal técnico especializado tengan acceso a una formación más completa, actualizada y accesible, lo que redundará en un mejor servicio para la ciudadanía.

Cabe recordar que la pandemia relativa al Covid-19 ayudó a asentar este tipo de prácticas de formación digital toda vez que las medidas de distanciamiento social lo requerían; ahora tenemos la oportunidad de establecer en ley la necesidad de trabajar con la tecnología que dinamiza los procesos de educación.

Beneficios de la Reforma

La incorporación de la educación digital a la formación continua del personal de la Defensoría Pública del Estado de San Luis Potosí traerá consigo diversos beneficios, entre los que destacan:

- **Mayor acceso a la formación:** La educación digital permite que el personal de la Defensoría pueda acceder a cursos, seminarios y otros materiales de formación desde cualquier lugar y en cualquier momento, lo que facilita su participación en las actividades de capacitación.
- **Reducción de costos:** La educación digital puede ser una forma más económica de brindar formación al personal, ya que no requiere de la contratación de instructores presenciales ni del pago de viáticos.

¹ Desarrollada por O.D.R.M

- **Mayor flexibilidad:** La educación digital permite que el personal de la Defensoría pueda adaptar su ritmo de aprendizaje a sus necesidades y disponibilidades.
- **Formación más actualizada:** La educación digital facilita la actualización constante de los contenidos de formación, lo que garantiza que el personal de la Defensoría esté siempre al día en las últimas novedades jurídicas.

Fortalecimiento de la Biblioteca

Además de incorporar la educación digital, la presente iniciativa de reforma también propone fortalecer la biblioteca de la Defensoría Pública del Estado de San Luis Potosí, dotándola de acervos digitales y equipo de cómputo. Esto permitirá que el personal de la Defensoría tenga acceso a una mayor cantidad de materiales de investigación y consulta, lo que mejorará su capacidad para brindar un servicio de calidad a la ciudadanía.

Conclusión

Por las razones expuestas, se considera que la presente iniciativa de reforma es necesaria y conveniente para fortalecer la Defensoría Pública del Estado de San Luis Potosí y mejorar el servicio que presta a la ciudadanía. Se exhorta a las y los legisladores a aprobar esta reforma con el fin de modernizar la Defensoría y adaptarla a las necesidades del siglo XXI.

Modificaciones Propuestas

A continuación, se detallan las modificaciones específicas que se proponen a los artículos 34 y 35 de la Ley de Defensoría Pública del Estado de San Luis Potosí:

Se espera que esta exposición de motivos sirva para fundamentar la iniciativa de reforma y convencer a las y los legisladores de la necesidad de aprobarla.

Es por ello que se propone la siguiente reforma que se expone en el **cuadro comparativo**:

LEY DE DEFENSORÍA PÚBLICA DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ	
TEXTO ACTUAL	PROPUESTA DE REFORMA
<p>Artículo 34. Objeto La Dirección de Capacitación tiene por objeto identificar, proponer y coordinar la formación, profesionalización, capacitación, actualización e investigación jurídica del personal que integra las diversas áreas que conforman la Defensoría. La Defensoría tendrá un programa de formación continua que contendrá cursos, seminarios, conferencias y demás foros sobre aspectos técnicos y profesionales, que deberán ser impartidos por especialistas en las diversas áreas del derecho y sus ramas y ciencias auxiliares. Para tal efecto, se solicitará la colaboración de las diversas dependencias o instituciones educativas públicas y privadas en caso de ser necesario. Las defensoras, los defensores y el personal técnico especializado deberán participar en las actividades tendentes a su capacitación y actualización profesional que la Defensoría organice, así como participar en eventos relacionados con el área desempeñada.</p>	<p>Artículo 34. Objeto La Dirección de Capacitación tiene por objeto identificar, proponer y coordinar la formación, profesionalización, capacitación, actualización e investigación jurídica del personal que integra las diversas áreas que conforman la Defensoría. La Defensoría tendrá un programa de formación continua que contendrá cursos, seminarios, conferencias y demás foros sobre aspectos técnicos y profesionales, que deberán ser impartidos por especialistas en las diversas áreas del derecho y sus ramas y ciencias auxiliares. Para tal efecto, se solicitará la colaboración de las diversas dependencias o instituciones educativas públicas y privadas en caso de ser necesario. En la medida de lo posible, se hará uso de la educación digital como estrategia institucional para aprovechar las tecnologías como un habilitador de los procesos para la formación continua. Las defensoras, los defensores y el personal técnico especializado deberán participar en las</p>

<p>Artículo 35. Biblioteca La Defensoría contará con una biblioteca, cuyo acervo bibliográfico, se especializará en las materias que favorezcan el cumplimiento de los objetivos de la misma.</p>	<p>actividades tendentes a su capacitación y actualización profesional que la Defensoría organice, así como participar en eventos relacionados con el área desempeñada. Artículo 35. Biblioteca La Defensoría contará con una biblioteca, cuyo acervo bibliográfico, tanto físico como digital, se especializará en las materias que favorezcan el cumplimiento de los objetivos de la misma. La biblioteca deberá contar con equipo de cómputo que facilite el acceso a los acervos digitales.</p>
---	---

Debido a lo anterior, solicito a la Directiva del H. Congreso del Estado de San Luis Potosí, dar ingreso formal a la presente iniciativa, así como turnarla a Comisiones para el análisis y discusión respectiva, garantizando la expresión de las opiniones de las Diputadas y Diputados que integran los diferentes Grupos Parlamentarios que conforman esta "LXIII" Legislatura del Estado de San Luis Potosí y, consecuentemente, se someta a su votación para que, de considerarlo procedente, sea aprobada en sus términos.

TEXTO NORMATIVO Y RÉGIMEN TRANSITORIO

PROYECTO DE DECRETO

Iniciativa con proyecto de decreto que reforma los artículos 34 y 35 de la "LEY DE DEFENSORÍA PÚBLICA DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ", para quedar como sigue:

Artículo 34. Objeto

La Dirección de Capacitación tiene por objeto identificar, proponer y coordinar la formación, profesionalización, capacitación, actualización e investigación jurídica del personal que integra las diversas áreas que conforman la Defensoría.

La Defensoría tendrá un programa de formación continua que contendrá cursos, seminarios, conferencias y demás foros sobre aspectos técnicos y profesionales, que deberán ser impartidos por especialistas en las diversas áreas del derecho y sus ramas y ciencias auxiliares. Para tal efecto, se solicitará la colaboración de las diversas dependencias o instituciones educativas públicas y privadas en caso de ser necesario.

En la medida de lo posible, se hará uso de la educación digital como estrategia institucional para aprovechar las tecnologías como un habilitador de los procesos para la formación continua.

Las defensoras, los defensores y el personal técnico especializado deberán participar en las actividades tendentes a su capacitación y actualización profesional que la Defensoría organice, así como participar en eventos relacionados con el área desempeñada.

Artículo 35. Biblioteca

La Defensoría contará con una biblioteca, cuyo acervo bibliográfico, **tanto físico como digital**, se especializará en las materias que favorezcan el cumplimiento de los objetivos de la misma. **La biblioteca deberá contar con equipo de cómputo que facilite el acceso a los acervos digitales.**

TRANSITORIOS.

ARTÍCULO PRIMERO.- Este Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de San Luis Potosí.

ARTÍCULO SEGUNDO.- Se derogan cualquier disposición contraria al presente Decreto.

ATENTAMENTE

DIPUTADO CUAUHTLI FERNANDO BADILLO MORENO

**CC. DIPUTADAS SECRETARIAS DE LA
LXIII LEGISLATURA DEL HONORABLE 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, José Luis Fernández Martínez 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 Isaís Rodríguez,** integrantes del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo, así como **María Claudia Tristán Alvarado** integrante de la Fracción Parlamentaria 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 Libre y Soberano de San Luis Potosí, elevábamos a la consideración de esta Soberanía, la siguiente iniciativa **con Proyecto de Decreto que REFORMA los párrafos primero, y tercero de la fracción III del artículo 78 de la Ley del Registro Público de la Propiedad y del Catastro para el Estado y Municipios de San Luis Potosí,** misma que fundamento en la siguiente

**EXPOSICIÓN
DE
MOTIVOS**

La Ley del Registro Público de la Propiedad y del Catastro para el Estado y Municipios de San Luis Potosí define a los valores unitarios de suelo y construcción como el conjunto de elementos y valores unitarios aprobados según el procedimiento de esta Ley, y contenidos en los planos de las zonas respecto al valor del terreno, así como la relación con las clasificaciones de construcción y demás elementos que deberán de tomarse en consideración para la valuación de los predios.

La referida norma establece actualmente que los valores unitarios de suelo y construcción tienen dos momentos de presentación por parte de los ayuntamientos:

- 1. Conforme a lo que refiere el párrafo tercero de la fracción tercera del artículo 78 que a la letra mandata: "cuando inicie la gestión de los ayuntamientos, los proyectos de valores unitarios de suelo y**

construcción se entregarán a más tardar el treinta y uno de octubre del año que corresponda;

Como podemos percatarnos al inicio de la administración municipal que es el 1 de octubre del año que corresponda, estos tienen la obligación de presentar los valores unitarios de suelo y construcción a más tardar el 31 de octubre del referido año.

De lo anterior, podemos percatarnos que dicho plazo resulta ser insuficiente para la elaboración de los referidos valores ya que los ayuntamientos deben llevar el siguiente procedimiento para remitir al Congreso del Estado su propuesta:

“ARTÍCULO 92. Para la elaboración de los proyectos de tablas de los valores unitarios de suelo y construcción, los ayuntamientos crearán un Consejo Técnico Catastral Municipal, integrado por el Presidente Municipal, dos regidores, el Presidente de la Comisión de Hacienda y el de la Comisión de Catastro o su equivalente, el Secretario del ayuntamiento, tesorero municipal, el director de Catastro Municipal o su equivalente, el director de Desarrollo Urbano Municipal o su equivalente, y los demás miembros que considere el Cabildo para garantizar la capacidad técnica del Consejo.

ARTÍCULO 93. El Consejo Técnico Catastral Municipal tendrá las atribuciones siguientes:

I. **Analizar y valorar los proyectos de valores unitarios de suelo y construcción que le remita la Dirección de Catastro Municipal y devolverlos a la misma, en su caso, para su corrección; una vez aprobados por el Consejo, serán enviados al Cabildo para su aprobación y posterior presentación al Congreso del Estado,** y

II. Las demás que le establezca esta Ley y los reglamentos aplicables.

El Consejo Técnico Catastral Municipal desarrollará sus funciones de acuerdo con las atribuciones que determine el reglamento interno que al efecto expida el ayuntamiento respectivo.”

Conforme a lo descrito podemos establecer que el tiempo para la entrega de los valores al inicio de las administraciones municipales resulta ser insuficiente por la creación del consejo técnico catastral y de la propia elaboración de los mismo por ello se establece que sea el 10 de noviembre del año que corresponda la entrega de los valores por parte de los municipios.

2. Conforme a lo que mandata la fracción primera del artículo 78 que a la letra mandata: “Proponer al Congreso del Estado a más tardar el quince de octubre de cada año, los proyectos de las tablas de valores unitarios de suelo y construcción.”

Como podemos percatarnos durante el segundo y tercer año de la administración municipal tienen la obligación de presentar los valores unitarios de suelo y construcción a más tardar el 15 de octubre del referido año.

Es importante decir que las comisiones, Primera y Segunda de Hacienda y Desarrollo Municipal llevan a cabo el análisis, discusión y en su caso a aprobación de los referidos valores, realizando dichos trabajos el resto del mes de octubre, noviembre y diciembre; si embargo es preciso señalar que dichas comisiones tienen en el mismo periodo la revisión de las leyes de ingresos municipales, con lo que los tiempos de dictámenes se acortan para ambos temas torales para los ayuntamientos.

Por lo anterior, se vuelve necesarios ajustar la fecha de presentación de los valores en el segundo y tercer año de ejercicio legal de los municipios ajustando la fecha para que sea a mas tardar el 1 de octubre del año que corresponda.

Por último, se elabora el siguiente cuadro comparativo para mayor comprensión de la reforma planteada.

LEY DEL REGISTRO PÚBLICO DE LA PROPIEDAD Y DEL CATASTRO PARA EL ESTADO Y MUNICIPIOS DE SAN LUIS POTOSÍ	
TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p>ARTÍCULO 78. En materia de catastro corresponde a los ayuntamientos:</p> <p>I. Administrar el catastro de conformidad con lo establecido en esta Ley y los ordenamientos legales municipales; (REFORMADA, P.O. 01 DE OCTUBRE DE 2018)</p> <p>II. Observar las normas técnicas y administrativas aplicables a la ejecución de los trabajos catastrales, expedidas en términos del artículo 141 fracción III inciso e) de este Ordenamiento;</p> <p>III. Proponer al Congreso del Estado a más tardar el quince de octubre de cada año, los proyectos de las tablas de valores unitarios de suelo y construcción. (REFORMADO, P.O. 08 DE OCTUBRE DE 2015) (REFORMADO, P.O. 28 DE FEBRERO DE 2019)</p> <p>En caso de no presentarlos en los términos referidos en el párrafo anterior y posterior, el Congreso autorizará como tales, los valores unitarios de suelo y construcción que hayan regido durante el año inmediato anterior (ADICIONADO, P.O. 08 DE OCTUBRE DE 2015)</p> <p>Empero, cuando inicie la gestión de los ayuntamientos, los proyectos de valores unitarios de suelo y construcción se entregarán a más tardar el treinta y uno de octubre del año que corresponda;</p> <p>IV. Suscribir acuerdos de coordinación con otros ayuntamientos y con el Instituto;</p>	<p>ARTÍCULO 78. En materia de catastro corresponde a los ayuntamientos:</p> <p>I a II. ...</p> <p>III. Proponer al Congreso del Estado a más tardar el primero de octubre de cada año, los proyectos de las tablas de valores unitarios de suelo y construcción.</p> <p>En caso de no presentarlos en los términos referidos en el párrafo anterior y posterior, el Congreso autorizará como tales, los valores unitarios de suelo y construcción que hayan regido durante el año inmediato anterior.</p> <p>Empero, cuando inicie la gestión de los ayuntamientos, los proyectos de valores unitarios de suelo y construcción se entregarán a más tardar el diez de noviembre del año que corresponda;</p>

<p>V. Establecer, encausar y apoyar programas tendentes a lograr los objetivos del Instituto en materia catastral;</p> <p>VI. Vigilar en el ámbito de su competencia y jurisdicción territorial, la observancia de los planes de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, y las normas básicas correspondientes;</p> <p>VII. Intervenir en la determinación de los límites municipales, en los términos de las disposiciones legales vigentes;</p> <p>VIII. Aplicar las normas y lineamientos generales en materia de catastro que determine el Instituto y evaluar su cumplimiento, y</p> <p>IX. Las demás que le determine esta Ley.</p> <p>En el ejercicio de las referidas atribuciones, los ayuntamientos deberán observar las disposiciones contenidas en el presente Ordenamiento.</p>	<p>IV a IX. ...</p> <p>...</p> <p>...</p>
--	--

**PROYECTO
DE
DECRETO**

ÚNICO. Se **REFORMA** los párrafos primero, y tercero de la fracción III del artículo 78 de la Ley del Registro Público de la Propiedad y del Catastro para el Estado y Municipios de San Luis Potosí, para quedar como sigue

ARTÍCULO 78. En materia de catastro corresponde a los ayuntamientos:

I y II. ...

III. Proponer al Congreso del Estado a más tardar el **primero** de octubre de cada año, los proyectos de las tablas de valores unitarios de suelo y construcción.

...

Empero, cuando inicie la gestión de los ayuntamientos, los proyectos de valores unitarios de suelo y construcción se entregarán a más tardar el **diez de noviembre del año** que corresponda;

IV a IX. ...

...

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.

ATENTAMENTE

José Luis Fernández Martínez

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

San Luis Potosí, S.L.P. a 18 de abril de 2024.

**CC. DIPUTADOS SECRETARIOS DE LA LXIII LEGISLATURA
DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ
P R E S E N T E S.**

Con fundamento en lo establecido por el artículo 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 de San Luis Potosí; y 61, 62, 65 y 66 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado de San Luis Potosí; **Liliana Guadalupe Flores Almazán, Diputada Local integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional (PAN), en la LXIII Legislatura**, someto a la consideración de esta Soberanía, iniciativa con proyecto de decreto que plantea reformar la denominación del Título Octavo y adicionarle un Capítulo III Bis, los artículos 99 Bis, 99 Ter, 99 Quater, 99 Quinque y 99 Sexties a la Ley de Protección a los Animales Para el Estado de San Luis Potosí con sustento en la siguiente

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Los animales de compañía disminuyen el estrés, mejoran la salud mental, se convierten en elementos importantes de la familia. Benefician a los niños, ya que contribuyen en el mejoramiento de sus habilidades sociales, y emocionales. además de ayudarles a que los niños al alimentarlos y cuidarlos adquieren la conducta de ser más responsables.

Tener animales de compañía implica atención. Como suministrarles alimento, agua fresca, e higiene. sin embargo, sucede que la atención a los animales a veces no puede prodigarse ya que cuando se ausentan los dueños por cuestiones laborales o por periodo vacacional. Se hace necesario dejar a los animales en donde puedan recibir cuidados, mientras sus dueños se ausentan por distintas razones.

Para ese cuidado, existen en la actualidad lugares denominados guarderías, hoteles, y pensiones de animales. Pudiera resultar superficial la existencia de dichos lugares, sin embargo, existen son una realidad, son necesarios y no hay regulación de los mismos.

Se considera como hospedaje y estancia, el servicio que se ofrece para el cuidado de animales de compañía por un tiempo determinado, en razón de que los dueños se ausenten por cuestiones laborales o por periodo vacacional. No confundir con el albergue, que sirve de refugio y lugar para la adopción de animales que se encuentren en desamparo.

Y, por otro lado, con el fin de obtener limpieza y relajación para los animales estos se dejan en los spas en donde se ofrecen los servicios básicos como el baño y secado, limpieza de oídos, corte de pelo, corte de uñas y tratamientos especiales consistente en el cuidado de la piel, pelo, y baños relajantes con aceites y esencias

Es por eso, que la presente iniciativa propone que los lugares denominados guarderías, hoteles, spas y pensiones de animales. Deberán contar con la asesoría de un médico veterinario, para que los animales tengan los cuidados necesarios.

Por otra parte, se propone que las guarderías, los hoteles, los spas y las pensiones de animales evitarán poner especies distintas, en la misma área de atención.

Así mismo, en las guarderías, hoteles, spas y pensiones para animales, debe estar prohibido alojar animales con enfermedades infectocontagiosas.

Se propone también que las guarderías, hoteles, y pensiones para animales, deberán contar con: zona de alimentación, centro de atención médica, espacio de aseo, área de descanso, y zona recreativa.

Al cuidar a los animales se reconoce con ello que pueden sentir y sufrir; que se deben de respetar sus necesidades de bienestar para vivir en una sociedad digna, más compasiva, más responsable de sus derechos y libre de sufrimiento animal.

Los alcances del presente instrumento legislativo se sintetizan en el siguiente cuadro comparativo:

Ley de Protección a los Animales Para el Estado de San Luis Potosí.

TEXTO VIGENTE	PROPUESTA DE REFORMA
<p style="text-align: center;">Título Octavo De la Participación Ciudadana</p> <p>ARTÍCULO 99. Son responsables de los animales depositados en hogar temporal, cualquier ciudadano o asociación que los rescate de una situación de abandono o de cualquier forma de maltrato, debiendo observar las siguientes obligaciones:</p> <p>I. Atenderlo medicamente a través de un profesionista, constatando el estado general de salud en que se encuentre;</p> <p>II. Proporcionarle alimento, las atenciones y medidas de higiene necesarias durante su estancia;</p> <p>III. Evitar que el animal, interactúe inmediatamente con otras mascotas que existan previamente en el hogar temporal, hasta en tanto, esté seguro de que no padece enfermedad infecto contagiosa y que puede</p>	<p style="text-align: center;">Título Octavo De la Participación Ciudadana, del Hospedaje y Estancia Para los Animales</p> <p>Artículo 99 Bis. Se considera como hospedaje y estancia, el servicio que se ofrece para el cuidado de animales de compañía por un tiempo determinado.</p> <p>Artículo 99 Ter. Los lugares denominados guarderías, hoteles, spas y pensiones de animales. Deberán contar con la asesoría de un médico veterinario, para que los animales tengan los cuidados necesarios.</p> <p>Artículo 99 Quáter. Las guarderías, hoteles, spas y pensiones de animales evitarán poner especies distintas, en la misma área de atención.</p> <p>Artículo 99 Quince. En las guarderías, hoteles, spas y pensiones para animales, está prohibido alojar animales con enfermedades infecto contagiosas.</p> <p>Artículo 99 Sexties Las guarderías, hoteles, y pensiones para animales, deberán contar con: zona de</p>

<p>adaptarse al resto de los animales;</p> <p>IV. Ubicar en su oportunidad al animal rescatado, con otros que sean afines de acuerdo a su especie, raza, sexo, edad y tamaño;</p> <p>V. Observar que en todo momento cuente con espacio y recreación suficiente y adecuada;</p> <p>VI. Rehabilitar tanto física como emocionalmente al animal, antes de ser dado en entrega responsable, verificando el destino que se le dé;</p> <p>VII. Recibir apoyos en efectivo, en especie o servicios en general para la manutención de los animales rescatados;</p> <p>VIII. Llevar un registro de los animales rescatados con los datos suficientes para su identificación, y IX. Cumplir con los requisitos establecidos en el presente ordenamiento para los programas de entrega responsable, llevando un expediente de seguimiento por cada caso.</p>	<p>alimentación, centro de atención médica, espacio de aseo, área de descanso, y zona recreativa.</p>
--	---

Por lo anterior someto a la consideración de esta Asamblea Legislativa el siguiente:

**PROYECTO
DE
DECRETO**

ÚNICO. Se reforma la denominación del Título Octavo, y se adicionan un Capítulo III Bis, los artículos 99 Bis, 99 Ter, 99 Quater, 99 Quinque y 99 Sexties a la Ley de Protección a los Animales Para el Estado de San Luis Potosí para quedar como sigue:

Título Octavo
De la Participación Ciudadana, **del Hospedaje y Estancia Para los Animales**

Capítulo I a Capítulo III

Capítulo III Bis
Del Hospedaje y Estancia Para los Animales

Artículo 99 Bis. Se considera como hospedaje y estancia, el servicio que se ofrece para el cuidado de animales de compañía por un tiempo determinado.

Artículo 99 Ter. Los lugares denominados guarderías, hoteles, spas y pensiones de animales. Deberán contar con la asesoría de un médico veterinario, para que los animales tengan los cuidados necesarios.

Artículo 99 Quáter. Las guarderías, hoteles, spas y pensiones de animales evitarán poner especies distintas, en la misma área de atención.

Artículo 99 Quinque. En las guarderías, hoteles, spas y pensiones para animales, está prohibido alojar animales con enfermedades infectocontagiosas.

Artículo 99 Sexties Las guarderías, hoteles, y pensiones para animales, deberán contar con: zona de alimentación, centro de atención médica, espacio de aseo, área de descanso, y zona recreativa.

TRANSITORIOS

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

SEGUNDO. Se derogan las disposiciones que se opongan al presente decreto.

ATENTAMENTE

DIPUTADA LILIANA GUADALUPE FLORES ALMAZAN
GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

A 19 días de abril de 2024, San Luis Potosí, S.L.P.

CIUDADANAS Y CIUDADANOS DIPUTADOS SECRETARIOS DE LA SEXAGÉSIMA TERCERA LEGISLATURA DEL HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ.

P r e s e n t e s .

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 61, 62, 65 y 66 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado, **José Antonio Lorca Valle, Diputado Local en la Sexagésima Tercera Legislatura e integrante del Grupo Parlamentario del Movimiento de Regeneración Nacional**, me permito elevar a la distinguida consideración de esta Asamblea, la presente **Iniciativa de con Proyecto de Decreto que busca ADICIONAR nueva fracción X, integrada por los incisos a) a d), y recorrer el contenido actual de la fracción X a la XI, todo de y al artículo 141 de la Ley del Registro Público de la Propiedad y del Catastro para el Estado y Municipios de San Luis Potosí.**

Con la finalidad de:

Crear el Sistema de Notificaciones del Registro Público de la Propiedad, con el objetivo de prevenir los fraudes y notificar a la ciudadanía sobre las acciones realizadas, o que se pretendan realizar que involucren sus propiedades registradas.

Sustentada en la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

De acuerdo a la Asociación Mexicana de Profesionales Inmobiliarios, la incidencia de fraudes inmobiliarios, aumentó un 25 por ciento en San Luis Potosí, durante el arranque de este 2024. Existen diferentes modalidades de fraudes, como por ejemplo por medio de propiedades falsas, préstamo hipotecario, inversión o alquiler, entre otros.¹

Otras de las modalidades, pueden tratar de hacerse mediante gestiones realizadas sobre la propiedad, como por ejemplo en casos de despojos e invasiones inmobiliarias, e incluso intentos de alteración de registros. Por tanto, en algunas

¹ <https://planoinformativo.com/986122/repuntan-25-en-2024-los-fraudes-inmobiliarios/>

de estas modalidades, se pretende realizar acciones en el Registro Público de la Propiedad.

Este instrumento, está regulado por la Ley del Registro Público de la Propiedad y del Catastro para el Estado y Municipios de San Luis Potosí, que de acuerdo a su artículo 1º tiene entre sus objetos:

Preservar la seguridad jurídica del tráfico inmobiliario en el Estado, con base en los principios registrales de publicidad, legitimación, rogación, prelación, calificación, consentimiento, inscripción, especialización, tracto sucesivo y fe registral.

En consecuencia, la ley garantiza la certidumbre de la propiedad inmobiliaria en el estado, por lo que, cristalizando este principio, también puede ofrecer las condiciones adecuadas para la prevención de fraudes, cuando involucran el Registro.

Esto puede ser posible ya que el Instituto Registral y Catastral del Estado de San Luis Potosí, tiene atribuciones para el control y tratamiento de datos de los titulares de los bienes inmuebles en la Entidad. Por ejemplo, en la primera fracción del artículo 141, se establece que el Instituto tiene atribuciones para:

Regular, administrar y prestar los servicios inherentes a la integración electrónica de la información de las bases de datos y archivos públicos del Registro Público de la Propiedad y el Catastro del Estado.

Y que al efecto deberá desarrollar herramientas informáticas que permitan la realización de los trámites y la prestación de los servicios, que le competen, por medio del internet.

En virtud de que el Instituto integra bases de datos, dicha atribución se puede potenciar para crear un instrumento que ayude a la prevención de fraudes. Por tanto, en esta iniciativa se propone la creación del Sistema de Notificaciones del Registro Público de la Propiedad, para prevenir posibles fraudes, para que la ciudadanía reciba notificaciones en caso de que se realicen gestiones sobre sus propiedades registradas.

Para eso se propone darle al Instituto la atribución, integrar y administrar el sistema de notificaciones del Registro Público de la Propiedad, con el objetivo de prevenir los fraudes y notificar a la ciudadanía en caso de que se hagan, o se intenten hacer acciones relacionadas con sus propiedades registradas.

En lo tocante a los aspectos técnicos del Sistema se propone, que el Instituto, previa autorización escrita por parte de los titulares de propiedades registradas, deberá compilar datos de contacto.

Con ellos, deberá conformar y operar el sistema de notificaciones del Registro Público de la Propiedad con los datos a que se refiere el inciso anterior, y se propone que esto sea, por medio de la vinculación de los mismos con las bases de datos ya existentes.

Lo anterior con el objetivo de realizar notificaciones a los titulares, en el caso de que se realicen, se intenten hacer operaciones que involucren a sus propiedades registradas.

Finalmente, se estipularía que los datos de contacto de los titulares en poder del Instituto, deban ser tratados conforme a la normatividad aplicable en materia de transparencia, acceso a la información pública y protección de datos personales.

La propuesta del sistema de notificaciones, busca apoyarse en las atribuciones existentes del Instituto sobre creación de bases de datos, para cristalizar uno de los principios de la ley, y mejorar las condiciones de certeza para la ciudadanía.

Con base en lo anterior, se propone el siguiente:

PROYECTO DE DECRETO

ÚNICO. Se ADICIONA nueva fracción X, integrada por los incisos a) a d), y se recorre el contenido actual de la fracción X a la XI, todo de y al artículo 141 de la Ley del Registro Público de la Propiedad y del Catastro para el Estado y Municipios de San Luis Potosí, para quedar como sigue:

LEY DEL REGISTRO PÚBLICO DE LA PROPIEDAD Y DEL CATASTRO PARA EL ESTADO Y MUNICIPIOS DE SAN LUIS POTOSÍ

TÍTULO CUARTO DEL INSTITUTO REGISTRAL Y CATASTRAL DEL ESTADO

Capítulo II De la Competencia del Instituto

ARTÍCULO 141. En el cumplimiento de su objeto, el Instituto tendrá competencia para lo siguiente:

I. a IX. ...;

X. Integrar y administrar el Sistema de Notificaciones del Registro Público de la Propiedad, con el objetivo de prevenir los fraudes y notificar a la ciudadanía sobre las acciones realizadas, o que se pretendan realizar que involucren sus propiedades registradas. Para esos efectos se deberá:

- a) Previa autorización escrita por parte de los titulares de propiedades registradas, compilar datos de contacto.**
- b) Conformar y operar el sistema de notificaciones del Registro Público de la Propiedad con los datos a que se refiere el inciso anterior, por medio de la vinculación de los mismos con las bases de datos existentes.**
- c) Realizar notificaciones personalizadas mediante aplicaciones digitales a los titulares, en el caso de que se realicen operaciones que involucren a sus propiedades registradas.**
- d) Tratar los datos de contacto de los titulares en poder del Instituto, conforme a la normatividad aplicable en materia de transparencia y protección de datos personales.**

XI. La demás que le otorgue la Constitución Política del Estado y las leyes aplicables.

TRANSITORIOS

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

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

ATENTAMENTE

JOSÉ ANTONIO LORCA VALLE
Diputado Local
Movimiento de Regeneración Nacional

San Luis Potosí, S.L.P. A 19 días del mes de abril 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 incisos e) y f) a la fracción III del artículo 45 de la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia del Estado de San Luis Potosí.**

Con el propósito de:

Definir como nuevas medidas de reparación para las víctimas en casos de feminicidio, la declaración pública que restablezca la dignidad y la reputación de la víctima y víctimas indirectas y la disculpa pública en el caso de involucramiento de miembros del Estado.

Lo anterior se justifica con la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

De acuerdo a la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia del Estado de San Luis Potosí, la violencia feminicida se puede definir en los siguientes términos:

Violencia feminicida: es la forma extrema de violencia de género contra las mujeres, producto de la violación de sus derechos humanos, en los ámbitos público y privado, conformada por el conjunto de conductas misóginas que pueden conllevar impunidad social y del Estado, y puede culminar en homicidio y otras formas de muerte violenta de mujeres;

En términos de la definición presente en la Ley, existe una cuestión de fondo, que es la vulneración sistemática de los derechos de las mujeres en las esferas tanto pública como privada, revistiendo una especial importancia el supuesto de la vulneración de las garantías de las mujeres por parte del Estado, lo que puede ocurrir en hechos que involucren el ámbito público, o en el caso de que servidores públicos o elementos de seguridad hayan cometido este tipo de violencia.

A su vez, esta cuestión se puede dividir en dos aspectos; el primero, el tratamiento de las víctimas en el ámbito público, y el segundo la violencia feminicida en casos donde esta pueda ser cometida por miembros del Estado.

En el primer caso, un aspecto común es la revictimización, que ha sido definida por la Suprema Corte de Justicia de la Nación como:

La victimización secundaria o revictimización es el conjunto de consecuencias psicológicas, sociales, jurídicas y económicas de carácter negativo que derivan de la experiencia de la víctima en su contacto con el sistema de procuración de justicia, y suponen un choque entre las legítimas expectativas de la víctima y la inadecuada atención institucional recibida.¹

Para ejemplificar este fenómeno en términos más prácticos, tenemos que se trata de casos en los que, a la víctima o víctimas indirectas, se les obstaculiza su acceso a la justicia de diversas maneras; y en algunas otras situaciones, por parte de las autoridades, se les pretende culpar de la comisión del delito del que fueron objeto, usualmente por medio de la descalificación de su reputación personal.

Tales acciones tienen consecuencias negativas profundas en diferentes ámbitos, para las víctimas indirectas como lo señala puntualmente la definición de la Suprema Corte de Justicia de la Nación.

No se puede subrayar de forma suficiente que la revictimización, sobre todo en los casos de feminicidio, es un acto inmerecido e injusto, que desvía la atención de la adecuada procuración de justicia, socavando el Estado de Derecho y que además produce consecuencias de largo plazo en el ámbito social y psicológico para las víctimas indirectas.

Esos actos deben ser erradicados, y por ello se propone en esta iniciativa, adicionar a las medidas de reparación que el Estado debe tomar ante la violencia feminicida, en la fracción tercera del artículo 45 de la citada Ley de Acceso, realizar una declaración pública que restablezca la dignidad y la reputación de la víctima y víctimas indirectas, a través de los medios que solicite; con la finalidad de prevenir la revictimización y sus consecuencias.

El segundo aspecto que se perfiló, se refiere a la comisión de violencia feminicida por parte de miembros del Estado, esta hipótesis sería de la mayor gravedad, ya que el Estado es responsable fundamental de la seguridad de los ciudadanos, por lo que, de actualizarse este supuesto, se requerirían medidas más específicas de reparación.

La citada fracción III del artículo 45, que establece las medidas de reparación en caso de violencia feminicida, en su inciso a) estipula lo siguiente:

a) La aceptación del Estado de su responsabilidad ante el daño causado, cuando la violencia se haya cometido en el ámbito de la función pública, y su compromiso de repararlo en términos de la Ley de Responsabilidad Patrimonial del Estado.

No obstante, no se prevé la hipótesis específica de la culpabilidad de un miembro del Estado, que por su gravedad debe ser considerada aparte, por lo que se propone adicionar un inciso

¹ Tesis Aislada de Suprema Corte de Justicia, Primera Sala, 4 de Diciembre de 2015 (Tesis num. 1a. CCCLXXXII/2015 (10a.) de Suprema Corte de Justicia, Primera Sala, 04-12-2015

que incluya para esos casos, además del reconocimiento de responsabilidad en los términos del inciso a), una disculpa pública a la víctima o víctimas y víctimas indirectas, por su puesto sin menoscabo de las sanciones aplicables.

Las medidas de reparación que se proponen tienen, por un lado, la finalidad específica de resarcir en alguna medida a las víctimas, pero también tienen la finalidad social de concientizar que, en estos lamentables casos, la víctima y sus familiares no deben ser vistos como los culpables, mucho menos por parte de las autoridades, ya que en principio es el Estado, entre sus propias obligaciones producto del pacto social moderno, debe proveer de seguridad y de medidas de reparación.

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

PROYECTO DE DECRETO

ÚNICO. Se ADICIONAN incisos e) y f) a la fracción III del artículo 45 de la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia del Estado de San Luis Potosí, para quedar como sigue:

LEY DE ACCESO DE LAS MUJERES A UNA VIDA LIBRE DE VIOLENCIA DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ

TÍTULO SÉPTIMO MEDIDAS DE PROTECCIÓN CAPÍTULO II

ALERTA DE VIOLENCIA DE GÉNERO CONTRA LAS MUJERES

ARTÍCULO 45. Ante la violencia feminicida, el Estado deberá atender:

I. a II. ...;

III. La satisfacción, mediante la implementación de las medidas que buscan una reparación orientada a la prevención de violaciones, entre las que se encuentran:

a) a d) ...;

e) La declaración pública que restablezca la dignidad y la reputación de la víctima y víctimas indirectas, a través de los medios que solicite.

f) En el caso de que en el delito participara un servidor público o agente de autoridad, la disculpa pública, emitida por la institución u organismo que resulte aplicable, a la víctima o víctimas y víctimas indirectas, y reconocimiento de responsabilidad en términos del inciso a) de esta fracción, sin menoscabo de las sanciones aplicables.

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

Dictámenes
con
Proyecto
de Decreto

**CC. DIPUTADAS SECRETARIAS DE LA LXIII LEGISLATURA
DEL HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO,
P R E S E N T E S.**

Los integrantes de la Comisión de Justicia, nos permitimos elevar a la consideración de esta Asamblea Legislativa, el presente instrumento parlamentario, al tenor de los siguientes, antecedentes, y consideraciones:

A N T E C E D E N T E S

1. En Sesión de la Diputación Permanente celebrada el veinticuatro de agosto de dos mil veintitrés, fue presentada por la Diputada Martha Patricia Aradillas Aradillas, iniciativa mediante la que plantea adicionar al artículo 17 las fracciones XI y XII de la Ley del Sistema Estatal Anticorrupción de San Luis Potosí.

2. La iniciativa mencionada en el párrafo que antecede se turnó a la Comisión de Justicia, bajo el número **4254**.

Así, al entrar al análisis de la iniciativa en comento, las y los legisladores que suscribimos, atendemos a las siguientes:

C O N S I D E R A C I O N E S

PRIMERA. Que esta Soberanía solo puede actuar de acuerdo a lo que expresamente le faculta la ley, por lo que sus funciones deberán ajustarse a las atribuciones que conforme a Derecho le son determinadas.

Al constituirse nuestro país, en una República representativa, democrática, laica y federal, compuesta por estados libres y soberanos en todo lo concerniente a su régimen interior, y por la Ciudad de México, unidos en una federación establecida según los principios previstos en el Pacto Político Federal, las entidades federativas gozan de autonomía para tomar decisiones de gobierno en el ámbito de su competencia. No obstante ello, los ordenamientos locales deben guardar armonía con los federales para que éstos sean válidos y vigentes, lo que viene a constituir la armonización normativa.

La competencia legislativa entre la Federación y los estados, encuentra sustento en lo previsto en el artículo 124 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que establece que todas aquellas competencias que no sean asignadas a la Federación deben entenderse reservadas a los estados. Por lo que, al no ser la materia de la iniciativa que con este dictamen se atiende, facultad reservada para el Congreso de la Unión, de conformidad con el artículo 73 de la Constitución General, esta Soberanía emite el presente instrumento parlamentario.

SEGUNDA. Que acorde a lo dispuesto con el artículo 57 fracción I, de la Constitución Política del Estado, es atribución de esta Soberanía dictar, derogar y abrogar leyes.

TERCERA. Que en atención a lo que establecen los dispositivos, 98 fracción XV, y 111, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de San Luis Potosí, la Comisión de Justicia es competente para dictaminar la iniciativa mencionada en el preámbulo.

CUARTA. Que con fundamento en el artículo 61, del Código Político del Estado, concomitante del numeral 130, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de San Luis Potosí, la iniciativa que se dictamina fue presentada por quien tiene atribución para ello.

QUINTA. Que en atención a lo que señala el artículo 62, de la Carta Magna del Estado, la iniciativa en cita colma los requisitos a los que aluden los numerales, 61, y 62, del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí.

SEXTA. Que por cuanto hace al periodo señalado en el artículo 92 párrafo segundo, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de San Luis Potosí, respecto a la emisión de dictámenes, la iniciativa turnada con el número **4254** que se estudia, se envió a esta comisión el veinticuatro de agosto de dos mil veintitrés, respecto de la cual se ha solicitado prórroga, por lo que en tiempo se expide el presente dictamen.

SÉPTIMA. Que la iniciativa turnada con el número **4254** se sustenta al tenor de la siguiente:

“EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En el marco de la Ley del Sistema Estatal Anticorrupción de San Luis Potosí, el Comité de Participación Ciudadana es la instancia que tiene por objeto coadyuvar al cumplimiento de los objetivos del Comité Coordinador, así como ser la instancia de vinculación con las organizaciones sociales y académicas relacionadas con las materias del Sistema Estatal Anticorrupción, lo anterior de conformidad con el artículo 15 de la Ley.

En cuanto a la integración del Comité de Participación Ciudadana, la Ley dispone en su artículo 16 que éste se integra por cinco personas ciudadanas de reconocida probidad y prestigio que se hayan destacado por su contribución a la mejora de la gestión pública, combate a la corrupción, transparencia o rendición de cuentas, quienes durarán en su encargo cinco años, sin posibilidad de reelección.

Aunado a lo anterior, el artículo 17 de la Ley estipula como requisitos para integrar el Comité de Participación Ciudadana, los que a continuación se transcriben:

I. Ser ciudadano mexicano y estar en pleno goce y ejercicio de sus derechos civiles;

II. Contar con una residencia efectiva en el Estado, de cuando menos tres años anteriores a la fecha de su designación;

III. Experiencia de al menos cinco años en materias de mejora de la gestión pública, combate a la corrupción, transparencia, evaluación, fiscalización o rendición de cuentas;

IV. Tener al día de su designación título profesional de nivel licenciatura, con antigüedad mínima de diez años;

V. No haber sido condenado por la comisión de un delito doloso;

VI. Presentar sus declaraciones de, intereses, patrimonial y fiscal;

VII. No haber sido registrado como candidato, ni haber desempeñado cargo alguno de elección popular en los últimos tres años anteriores a la designación;

VIII. No haber sido miembro, adherente o afiliado a algún partido político, durante los tres años anteriores a la fecha de emisión de la convocatoria;

IX. No ser Secretario o Titular de dependencias y entidades de la administración pública estatal o municipal; Auditor Superior del Estado; Fiscal General del Estado; Fiscal Especializado en Delitos Relacionados con Hechos de Corrupción y el Fiscal Especializado en Delitos Electorales, a menos que se haya separado de su cargo tres años anteriores del día de su designación, y

X. No ostentar cargo en institución eclesiástica, ni ser ministro de algún culto religioso, a menos que se separe formal, material y definitivamente de su ministerio en la forma y con la anticipación establecida en la Ley Reglamentaria del artículo 130 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.”

Sobre el listado de requisitos enunciados es importante señalar, que el artículo 17 en cita no contempla aquellos que resultaron de la reforma realizada a la Constitución Federal el pasado 29 de mayo, que limitan la participación de las personas en cargos de elección popular, o para desempeñar empleos, cargos o comisiones en el servicio público.

Y es que tras la reforma constitucional publicada en el Diario Oficial de la Federación el 29 de mayo de 2023, que adicionó al artículo 38 la fracción VII, se estableció la prohibición a las personas de participar en cualquier cargo de elección popular, o ser nombrada para empleo, cargo o comisión en el servicio público, cuando éstas cuenten con sentencia firme por la comisión intencional de delitos contra la vida y la integridad corporal; contra la libertad y seguridad sexuales, el normal desarrollo psicosexual; por violencia familiar, violencia familiar equiparada o doméstica, violación a la intimidad sexual; por violencia política contra las mujeres en razón de género, en cualquiera de sus modalidades y tipos, así como por haber sido declarada como persona deudora alimentaria morosa.

Es conforme a lo anterior que resulta necesario adicionar al artículo 17 de la Ley del Sistema Estatal Anticorrupción de San Luis Potosí, como requisitos para integrar el Comité de Participación Ciudadana, no tener una sentencia firme por la comisión intencional de delitos contra la vida y la integridad corporal; contra la libertad y seguridad sexuales, el normal desarrollo psicosexual; por violencia familiar, violencia familiar equiparada o doméstica, violación a la intimidad sexual; por violencia política contra las mujeres en razón de género, en cualquiera de sus modalidades y tipos, así como no haber sido declarada como persona deudora alimentaria morosa.”

OCTAVA. Que el artículo 86 en su fracción II, del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí, dispone que el dictamen legislativo deberá contener un cuadro comparativo entre las leyes vigentes y la iniciativa propuesta, en este caso la turnada con el número **4254**, a saber:

LEY DEL SISTEMA ESTATAL ANTICORRUPCIÓN DE SAN LUIS POTOSÍ (VIGENTE)	PROPUESTA DE REFORMA INICIATIVA TURNO 4254
ARTÍCULO 17. Los integrantes del Comité de Participación Ciudadana deberán reunir los siguientes requisitos: I. Ser ciudadano mexicano y estar en pleno goce y ejercicio de sus derechos civiles; II. Contar con una residencia efectiva en el Estado, de cuando menos tres años anteriores a la fecha de su designación; III. Experiencia de al menos cinco años en materias de mejora de la gestión pública, combate a la corrupción, transparencia, evaluación, fiscalización o rendición de cuentas;	ARTÍCULO 17. ... I a VIII. ...

<p>IV. Tener al día de su designación título profesional de nivel licenciatura, con antigüedad mínima de diez años;</p> <p>V. No haber sido condenado por la comisión de un delito doloso;</p> <p>VI. Presentar sus declaraciones de, intereses, patrimonial y fiscal;</p> <p>VII. No haber sido registrado como candidato, ni haber desempeñado cargo alguno de elección popular en los últimos tres años anteriores a la designación;</p> <p>VIII. No haber sido miembro, adherente o afiliado a algún partido político, durante los tres años anteriores a la fecha de emisión de la convocatoria;</p> <p>IX. No ser Secretario o Titular de dependencias y entidades de la administración pública estatal o municipal; Auditora o Auditor Superior del Estado; Fiscal General del Estado; Fiscal Especializado en Delitos Relacionados con Hechos de Corrupción y el Fiscal Especializado en Delitos Electorales, a menos que se haya separado de su cargo tres años anteriores del día de su designación, y</p> <p>X. No ostentar cargo en institución eclesiástica, ni ser ministro de algún culto religioso, a menos que se separe formal, material y definitivamente de su ministerio en la forma y con la anticipación establecida en la Ley Reglamentaria del artículo 130 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.</p> <p>NO HAY DISPOSICIÓN CORRELATIVA</p> <p>NO HAY DISPOSICIÓN CORRELATIVA</p>	<p>IX. ... ;</p> <p>X. ... ;</p> <p>XI. No tener sentencia firme por la comisión intencional de delitos contra la vida y la integridad corporal; contra la libertad y seguridad sexuales, el normal desarrollo psicosexual; por violencia familiar, violencia familiar equiparada o doméstica, violación a la intimidad sexual; por violencia política contra las mujeres en razón de género, en cualquiera de sus modalidades y tipos, y</p> <p>XII. No haber sido declarada como persona deudora alimentaria morosa.</p>
--	--

NOVENA. Que una vez analizado el contenido de las consideraciones Séptima y Octava, se desprende que el propósito de la iniciativa que nos ocupa es adicionar dos fracciones al artículo 17 de la Ley del Sistema Estatal Anticorrupción de San Luis Potosí, en las cuales se establezca dentro de los requisitos para ser integrante del Comité de Participación Ciudadana, sentencia firme por la comisión intencional de delitos contra la vida y la integridad corporal; contra la libertad y seguridad sexuales, el normal desarrollo psicosexual; por violencia familiar, violencia familiar equiparada o doméstica, violación a la intimidad sexual; por violencia política contra las mujeres en razón de género, en cualquiera de sus modalidades y tipos; y no haber sido declarada como persona deudora alimentaria morosa.

Coincidimos con los argumentos que la Legisladora promovente menciona en la exposición de motivos que da origen a la iniciativa que nos ocupa, y reconocemos el flagelo que representa la violencia que se comete contra la mujer, y que en tanto no se implementen acciones que las inhiban su comisión seguirá en aumento, por lo que en virtud de ello, se modificaron los

numerales, 92, 199, y 277, de la Ley Electoral del Estado, para adicionar entre los requisitos para ser titular del órgano interno de control del Consejo Estatal Electoral y de Participación Ciudadana, así como candidato o candidata independiente, y candidata o candidato para cargos de elección popular propuestos por partidos políticos, los siguientes:

“No estar en alguno de los siguientes supuestos:

a) Tener sentencia condenatoria que haya causado estado, por violencia familiar; o delitos contra las mujeres por razón de género.

b) Tener sentencia condenatoria que haya causado estado por delitos: contra la libertad sexual; la seguridad sexual; y el normal desarrollo psicosexual, o

c) Ser deudor alimentario moroso o en caso de serlo, demostrar que ha pagado en su totalidad los adeudos alimenticios;”

Las adecuaciones legislativas tienen sustento en el “Acuerdo del Consejo General del Instituto Nacional Electoral por el que se aprueban los modelos de formatos “3 de 3 Contra la Violencia” a efecto de prevenir, atender, sancionar y erradicar la violencia política contra las mujeres en razón de género”, publicado en el Diario Oficial de la Federación el treinta y uno de diciembre de dos mil veinte¹; además de la resolución pronunciada por la Suprema Corte de Justicia de la Nación, en la Acción de Inconstitucionalidad 98/2022, promovida por la Comisión Nacional de Derechos Humanos, que demandó la invalidez de diversos ordenamientos del Estado de Yucatán. Los que nos permitimos transcribir, para mayor abundamiento.

“Acuerdo del Consejo General del Instituto Nacional Electoral por el que se aprueban los modelos de formatos “3 de 3 Contra la Violencia” a efecto de prevenir, atender, sancionar y erradicar la violencia política contra las mujeres en razón de género”, publicado en el Diario Oficial de la Federación el treinta y uno de diciembre de dos mil veinte²; el que en el punto 11 de los considerandos, en la parte que interesa se lee:

“11. Motivación que sustentó el capítulo VIII del 3 de 3 Contra la Violencia

En el siguiente apartado se explica las razones que dan sustento del 3 de 3 Contra la Violencia contenidos en los Lineamientos.

a) Capítulo I. Del 3 de 3 contra la violencia.

Se estima que la implementación de las medidas incluidas en el apartado 3 de 3 contra la violencia se ajusta a la obligación contenida en el artículo 1º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, de promover, respetar, proteger, y garantizar los derechos humanos de las mujeres, que se impone a todas las instituciones del Estado mexicano, incluyendo a los partidos políticos.

Asimismo, es acorde con los estándares internacionales en la protección de los derechos humanos, específicamente al ajustarse a las recomendaciones realizadas por los organismos internacionales especializados en la protección de los derechos humanos de las mujeres, como la Convención Americana sobre Derechos Humanos, la Convención Interamericana para prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra la mujer (Convención de Belém Do Pará) y la Convención para la Eliminación de la Discriminación de la Mujer de la Organización de las Naciones Unidas (CEDAW por sus siglas en inglés).

En ese sentido, se considera que las medidas que se denominan 3 de 3 contra la violencia incluidos en los citados Lineamientos, se ajustan a la recomendación número 35 del Comité para la Eliminación de la Discriminación contra la Mujer, al corresponder a medidas en la esfera de la prevención y protección orientadas a la erradicación de la violencia de género en el ámbito de la participación política.

¹ Recuperado de [DOF - Diario Oficial de la Federación](#)

² Recuperado de [DOF - Diario Oficial de la Federación](#)

Conforme a la recomendación en comento, los Estados Parte deben adoptar medidas tendentes a acelerar la eliminación de la violencia por razón de género, lo que incluye la violencia política contra la mujer en las que se reconozca a las mujeres como titulares de derechos, se promueve su capacidad de actuar y su autonomía, así como aquellas medidas necesarias para abordar las causas subyacentes de la violencia en razón de género, en particular las actitudes patriarcales, estereotipos, la desigualdad en la familia y el incumplimiento o la denegación de los derechos civiles, políticos, económicos sociales y culturales de la mujer, promoviendo el empoderamiento, la capacidad de acción y las opiniones de las mujeres.

Con las medidas 3 de 3 contra la violencia, se persigue inhibir conductas que contribuyan a la cultura patriarcal que fomentan la desigualdad estructural entre hombres y mujeres, como son la violencia familiar y/o doméstica, la violencia sexual, el incumplimiento de las obligaciones alimentarias, porque estas conductas afectan en forma desproporcionada a las mujeres.

Si conforme a la Base I del artículo 41 constitucional, los partidos políticos son entidades de interés público y, como organizaciones ciudadanas, hacen posible su acceso al ejercicio del poder público. Entonces, resulta claro que los partidos políticos son el vehículo para que la ciudadanía acceda a los cargos de elección popular, a través de las candidaturas que estos postulen.

La otra vía prevista en la Constitución de acceso de la ciudadanía a un cargo de elección popular lo constituyen las candidaturas independientes, por lo que también resulta necesario que las personas que aspiren a obtener una candidatura independiente presenten de igual forma el formato de buena fe y bajo protesta de decir verdad relacionado con las medidas 3 de 3 contra la violencia.

Es evidente que la sociedad mexicana exige que se erradique la violencia en todas sus formas y manifestaciones, de manera especial la que afecta a las mujeres por razones de género derivado de las causas estructurales que perpetúan la desigualdad y discriminación; motivo por el cual, rechaza la violencia. Muestra de ello, son las reformas aprobadas en los últimos años para erradicar la violencia contra las mujeres, incluyendo la emisión de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia; así como la más reciente reforma publicada el 13 de abril de 2020, sobre violencia política contra las mujeres por razón de género.

La manera más eficaz de evitar que personas violentadoras de mujeres y de los derechos familiares accedan a los cargos de elección popular, es que los partidos políticos exijan a las personas interesadas en acceder a una candidatura que declaren que no han incurrido en alguna situación de violencia de género ni familiar y que ninguna persona que aspire a una candidatura independiente, haya incurrido en estos supuestos.

Por esa razón, en el artículo 32 de los Lineamientos, se incluye un mecanismo que vela por la implementación de la propuesta conocida como 3 de 3 contra la violencia, al exigir a los sujetos obligados que cada persona aspirante a una candidatura firme un formato, de buena fe y bajo protesta de decir verdad, donde manifieste que no ha sido condenada, o sancionada mediante Resolución firme por:

- I. Violencia familiar y/o doméstica, o cualquier agresión de género en el ámbito privado o público.
- II. Por delitos sexuales, contra la libertad sexual o la intimidad corporal.
- III. Como persona deudora alimentaria morosa que atente contra las obligaciones alimentarias, salvo que acredite estar al corriente del pago o que cancele en su totalidad la deuda, y que no cuente con registro vigente en algún padrón de deudores alimentarios.

Así, se considera que esta obligación que corresponde a los partidos políticos y aspirantes a una candidatura independiente consistente en solicitar a las personas aspirantes a una candidatura que manifiesten no estar en alguna de las hipótesis referidas, por sí misma constituye una medida que promueve que quienes aspiren a acceder a una postulación de un partido político en una candidatura o por una candidatura independiente a un cargo de elección popular no incurran en conductas que social y culturalmente son connotativas de la perpetuación de actitudes de dominio y actos discriminatorios patriarcales en contra de las mujeres por razón de género.

En ese sentido, se considera que a través del 3 de 3 contra la violencia se instrumenta una medida reglamentaria que posibilitará garantizar a la ciudadanía y a la sociedad en su conjunto, que tanto las personas que los partidos políticos postulan en las candidaturas como los aspirantes a una candidatura independiente, no detentan antecedentes que, por su naturaleza, son indicativos de que la persona aspirante a la titularidad de una candidatura a cargo de elección popular es proclive a ejercer conductas constitutivas de violencia en contra de las mujeres por razón de género.

Ejercer un cargo de elección popular reviste de gran importancia, por las facultades conferidas, decisiones que se pueden adoptar y el manejo de recursos públicos que están a su disposición; razón por la cual, desde los partidos políticos se debe garantizar la idoneidad de las personas que aspiran a ocupar y permanecer en dichos cargos públicos, y verificar que no hayan incurrido en actos u omisiones que violenten o afecten de manera desproporcionada a las mujeres.

Esta exigencia contenida en el artículo 32 de los Lineamientos en comento, se basa en el reconocimiento de que las personas que acceden a un cargo de elección popular, así como las y los servidores públicos deben respetar los derechos de las mujeres.

Razón por la cual, se debe conocer si una persona que aspira a una candidatura incurrió en una conducta que violenta a las mujeres y fue condenado o sancionado por esa circunstancia, pues de ser el caso no cumpliría con la exigencia prevista en la denominada 3 de 3 contra la violencia. Al partirse de la base de que las personas agresoras no están en condiciones de actuar con la finalidad de prevenir, atender y sancionar la violencia contra las mujeres, flagelo que se debe erradicar.

Indiscutiblemente, la violencia no sólo afecta a la población femenina, pero la violencia familiar, la violencia sexual y la violencia de género, así como la negativa de los progenitores a solventar las pensiones alimentarias, afectan en forma desproporcionada a las mujeres.

Por esto, esta medida 3 de 3 contra la violencia, refiere los problemas más graves que viven las mujeres y que están más generalizados, con la finalidad de que se erradiquen, y un mecanismo importante es evitar que accedan a los cargos de elección popular las personas que incurren en alguna de las tres conductas referidas en el artículo 32 de los Lineamientos en mención.

El mensaje que se transmite con la exigencia 3 de 3 contra la violencia es contundente, en el sentido de que las personas que tengan antecedentes como agresoras por violencia familiar, violencia sexual, violencia en razón de género en cualquiera de sus modalidades, o por incumplimiento de obligaciones alimentarias -salvo aquellas que al momento de la firma del formato comprueben estar al corriente-, no podrán acceder a un cargo de elección popular, al no tener las cualidades que se requieren para representar los intereses de la sociedad mexicana al violentar a las mujeres; máxime que la población mexicana se conforma por un 51% de mujeres, además de que representan similar porcentaje de la lista nominal de electores y las mujeres son las que más votan en las elecciones, y lo que se busca es lograr una democracia representativa de manera sustantiva, en la que los hombres y mujeres tengan igualdad de oportunidades, lo que empieza por respetar los derechos de las mujeres y no violentarlas.”

Aunado a lo anterior la Suprema Corte de Justicia de la Nación, respecto de la Acción de Inconstitucionalidad número 98/2022, publicó el diecisiete de enero de dos mil veintitrés el siguiente comunicado:

“No. 012/2023

Ciudad de México, a 17 de enero de 2023

SCJN VALIDA PRECEPTOS DE LEYES DEL ESTADO DE YUCATÁN QUE ESTABLECEN EL REQUISITO CONSISTENTE EN NO SER PERSONA DEUDORA ALIMENTARIA MOROSA PARA EL ACCESO A CARGOS PÚBLICOS Y CANDIDATURAS INDEPENDIENTES

El Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN), como resultado del análisis de las impugnaciones de la Comisión Nacional de los Derechos Humanos, validó los artículos 15, fracción XI, de la Ley de la Comisión de Derechos Humanos; 55, fracción II, de la Ley de Instituciones y Procedimientos Electorales; y 26, fracción VII, del Código de la Administración Pública, todos ordenamientos del Estado de Yucatán, reformados mediante Decreto 504/2022, publicado el 7 de junio de 2022.

Dichos preceptos prevén el requisito de no ser persona deudora alimentaria morosa para acceder a los cargos de presidente o presidenta de la Comisión de Derechos Humanos, titular de las dependencias o entidades que integran la administración pública de ese Estado, así como para ser postulado a una candidatura independiente.

El Pleno validó dichos preceptos, al reiterar su criterio en el sentido de que el requisito impugnado tiene una finalidad constitucionalmente válida, pues tiene como propósito la protección transversal del derecho fundamental a recibir alimentos, además de que está vinculado con el fin que persigue, en tanto incentiva el cumplimiento de la obligación alimentaria.

Además, la SCJN sobreseyó por lo que se refiere al artículo 16, segundo párrafo, en la porción normativa “y VIII”, de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública local, toda vez que

la promovente motivó su concepto de invalidez en la falta de certeza jurídica porque no existía dicha fracción, pero esa omisión normativa cesó en sus efectos, dado que en una reforma posterior se incluyó la fracción aludida.

Acción de inconstitucionalidad 98/2022, promovida por la Comisión Nacional de los Derechos Humanos, demandando la invalidez de diversas disposiciones de las leyes de la Comisión de Derechos Humanos, de Instituciones y Procedimientos Electorales, de Transparencia y Acceso a la Información Pública y de Partidos Políticos, y del Código de la Administración Pública, todas del Estado de Yucatán, reformadas mediante Decreto 504/2022, publicado en el Periódico Oficial de esa entidad de 7 de junio de 2022. Ponente: Ministro Alberto Pérez Dayán. Secretarías: Guadalupe de la Paz Varela Domínguez y Edith Guadalupe Esquivel Adame.

Documento con fines de divulgación. La sentencia es la única versión oficial.”

El ordinal 35 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece los derechos de la ciudadanía, resultando aplicable para el tema que se estudia, lo previsto en la fracción VI en la que se advierte: “Poder ser nombrado para cualquier empleo o comisión del servicio público, teniendo las calidades que establezca la ley”; disposición concomitante de la estipulada en la Convención Americana sobre Derechos Humanos artículo 23, respecto a los derechos políticos³; así como la prevista en el artículo 25 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos⁴. Es así que con el sustento invocado en párrafos que anteceden, que esta dictaminadora considera la pertinencia de unificar un criterio para el caso de ideas legislativas que propongan reformas o adiciones con similares objetivos.

Aunado a lo anterior, se observa el criterio de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, por cuanto hace a la incompetencia de las entidades federativas para legislar en materia de ciudadanía mexicana, por lo que la disposición contenida en la fracción I se debe reformar; y al adicionarse la fracción XI, se precisa pertinente derogar la fracción V. Por lo que proponemos la siguiente redacción:

LEY DEL SISTEMA ESTATAL ANTICORRUPCIÓN DE SAN LUIS POTOSÍ (VIGENTE)	PROPUESTA DE REFORMA INICIATIVA TURNO 4254	PROPUESTA DE REDACCIÓN DE LA DICTAMINADORA
ARTÍCULO 17. Los integrantes del Comité de Participación Ciudadana deberán reunir los siguientes requisitos:	ARTÍCULO 17. ... I a VIII. ...	ARTÍCULO 17. ...

³ **ARTÍCULO 23. Derechos Políticos**

1. Todos los ciudadanos deben gozar de los siguientes derechos y oportunidades:
 - a) de participar en la dirección de los asuntos públicos, directamente o por medio de representantes libremente elegidos;
 - b) de votar y ser elegidos en elecciones periódicas auténticas, realizadas por sufragio universal e igual y por voto secreto que garantice la libre expresión de la voluntad de los electores, y
 - c) de tener acceso, en condiciones generales de igualdad, a las funciones públicas de su país.
2. La ley puede reglamentar el ejercicio de los derechos y oportunidades a que se refiere el inciso anterior, exclusivamente por razones de edad, nacionalidad, residencia, idioma, instrucción, capacidad civil o mental, o condena, por juez competente, en proceso penal.

⁴ **Artículo 25**

- Todos los ciudadanos gozarán, sin ninguna de las distinciones mencionadas en el artículo 2, y sin restricciones indebidas, de los siguientes derechos y oportunidades:
- a) Participar en la dirección de los asuntos públicos, directamente o por medio de representantes libremente elegidos;
 - b) Votar y ser elegidos en elecciones periódicas, auténticas, realizadas por sufragio universal e igual y por voto secreto que garantice la libre expresión de la voluntad de los electores;
 - c) Tener acceso, en condiciones generales de igualdad, a las funciones públicas de su país.

<p>I. Ser ciudadano mexicano y estar en pleno goce y ejercicio de sus derechos civiles;</p> <p>II. Contar con una residencia efectiva en el Estado, de cuando menos tres años anteriores a la fecha de su designación;</p> <p>III. Experiencia de al menos cinco años en materias de mejora de la gestión pública, combate a la corrupción, transparencia, evaluación, fiscalización o rendición de cuentas;</p> <p>IV. Tener al día de su designación título profesional de nivel licenciatura, con antigüedad mínima de diez años;</p> <p>V. No haber sido condenado por la comisión de un delito doloso;</p> <p>VI. Presentar sus declaraciones de, intereses, patrimonial y fiscal;</p> <p>VII. No haber sido registrado como candidato, ni haber desempeñado cargo alguno de elección popular en los últimos tres años anteriores a la designación;</p> <p>VIII. No haber sido miembro, adherente o afiliado a algún partido político, durante los tres años anteriores a la fecha de emisión de la convocatoria;</p> <p>IX. No ser Secretario o Titular de dependencias y entidades de la administración pública estatal o municipal; Auditora o Auditor Superior del Estado; Fiscal General del Estado; Fiscal Especializado en Delitos Relacionados con Hechos de Corrupción y el Fiscal Especializado en Delitos Electorales, a menos que se haya separado de su cargo tres años anteriores del día de su designación, y</p> <p>X. No ostentar cargo en institución eclesiástica, ni ser ministro de algún culto religioso, a menos que se separe formal, material y definitivamente de su ministerio en la forma y con la anticipación establecida en la Ley Reglamentaria del artículo 130 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.</p>	<p>IX. ... ;</p> <p>X. ... ;</p> <p>XI. No tener sentencia firme por la comisión intencional de delitos contra la vida y la integridad corporal; contra la libertad y seguridad sexuales, el normal desarrollo psicosexual; por violencia familiar, violencia familiar equiparada o doméstica, violación a la intimidad sexual; por violencia política contra las mujeres en razón</p>	<p>I. Tener ciudadanía potosina, y estar en pleno goce y ejercicio de sus derechos civiles;</p> <p>II a IV. ...</p> <p>V. Se deroga</p> <p>VI a VIII. ...</p> <p>IX. ...;</p> <p>X. ..., y</p> <p>XI. No estar en alguno de los siguientes supuestos: a) Tener sentencia condenatoria que haya causado estado, por violencia familiar; o delitos contra las mujeres por razón de género.</p>
--	---	---

	<p>de género, en cualquiera de sus modalidades y tipos, y</p> <p>XII. No haber sido declarada como persona deudora alimentaria morosa.</p>	<p>b) Tener sentencia condenatoria que haya causado estado por los delitos: contra la libertad sexual; la seguridad sexual; y el normal desarrollo psicosexual, o</p> <p>c) Estar registrado o registrada en el padrón de personas deudoras alimentarias morosas o en caso de serlo, demostrar que ha pagado en su totalidad los adeudos alimenticios.</p>
--	--	--

DÉCIMA. Que respecto al impacto presupuestario al que alude el artículo 16 de la Ley de Disciplina Financiera de las Entidades Federativas y los Municipios, no se requiere erogación de recursos, pues no se están creando nuevos cargos públicos, por lo que no resulta aplicable.

Por lo expuesto la Comisión de Justicia, con fundamento en lo establecido en los artículos, 57 fracción I, 61, y 64, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí; 15 fracción I, 84 fracción I, 98 fracción, XV, y 111, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de San Luis Potosí; 61, 62, 85, y 86, del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí, emiten el siguiente

D I C T A M E N

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

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Para legislar bajo el principio pro-persona, y maximizar la protección de los derechos humanos, con sustento en la resolución pronunciada por la Suprema Corte de Justicia de la Nación, en la Acción de Inconstitucionalidad 98/2022, promovida por la Comisión Nacional de Derechos Humanos, que demandó la invalidez de diversos ordenamientos del Estado de Yucatán; así como en el *“Acuerdo del Consejo General del Instituto Nacional Electoral por el que se aprueban los modelos de formatos “3 de 3 Contra la Violencia” a efecto de prevenir, atender, sancionar y erradicar la violencia política contra las mujeres en razón de género”*, publicado en el Diario Oficial de la Federación el treinta y uno de diciembre de dos mil veinte⁵; el que en el punto 11 de los considerandos, en la parte que interesa se lee:

“11. Motivación que sustentó el capítulo VIII del 3 de 3 Contra la Violencia

En el siguiente apartado se explica las razones que dan sustento del 3 de 3 Contra la Violencia contenidos en los Lineamientos.

a) Capítulo I. Del 3 de 3 contra la violencia.

Se estima que la implementación de las medidas incluidas en el apartado 3 de 3 contra la violencia se ajusta a la obligación contenida en el artículo 1º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, de promover, respetar, proteger, y garantizar los derechos humanos de las mujeres, que se impone a todas las instituciones del Estado mexicano, incluyendo a los partidos políticos.

Asimismo, es acorde con los estándares internacionales en la protección de los derechos humanos, específicamente al ajustarse a las recomendaciones realizadas por los organismos internacionales especializados en la protección de los derechos humanos de las mujeres, como la Convención Americana sobre Derechos Humanos, la Convención Interamericana para prevenir, sancionar y erradicar la violencia

⁵ Recuperado de [DOF - Diario Oficial de la Federación](https://www.dof.gob.mx/)

contra la mujer (Convención de Belém Do Pará) y la Convención para la Eliminación de la Discriminación de la Mujer de la Organización de las Naciones Unidas (CEDAW por sus siglas en inglés).

En ese sentido, se considera que las medidas que se denominan 3 de 3 contra la violencia incluidos en los citados Lineamientos, se ajustan a la recomendación número 35 del Comité para la Eliminación de la Discriminación contra la Mujer, al corresponder a medidas en la esfera de la prevención y protección orientadas a la erradicación de la violencia de género en el ámbito de la participación política.

Conforme a la recomendación en comento, los Estados Parte deben adoptar medidas tendentes a acelerar la eliminación de la violencia por razón de género, lo que incluye la violencia política contra la mujer en las que se reconozca a las mujeres como titulares de derechos, se promueve su capacidad de actuar y su autonomía, así como aquellas medidas necesarias para abordar las causas subyacentes de la violencia en razón de género, en particular las actitudes patriarcales, estereotipos, la desigualdad en la familia y el incumplimiento o la denegación de los derechos civiles, políticos, económicos sociales y culturales de la mujer, promoviendo el empoderamiento, la capacidad de acción y las opiniones de las mujeres.

Con las medidas 3 de 3 contra la violencia, se persigue inhibir conductas que contribuyan a la cultura patriarcal que fomentan la desigualdad estructural entre hombres y mujeres, como son la violencia familiar y/o doméstica, la violencia sexual, el incumplimiento de las obligaciones alimentarias, porque estas conductas afectan en forma desproporcionada a las mujeres.

Si conforme a la Base I del artículo 41 constitucional, los partidos políticos son entidades de interés público y, como organizaciones ciudadanas, hacen posible su acceso al ejercicio del poder público. Entonces, resulta claro que los partidos políticos son el vehículo para que la ciudadanía acceda a los cargos de elección popular, a través de las candidaturas que estos postulen.

La otra vía prevista en la Constitución de acceso de la ciudadanía a un cargo de elección popular lo constituyen las candidaturas independientes, por lo que también resulta necesario que las personas que aspiren a obtener una candidatura independiente presenten de igual forma el formato de buena fe y bajo protesta de decir verdad relacionado con las medidas 3 de 3 contra la violencia.

Es evidente que la sociedad mexicana exige que se erradique la violencia en todas sus formas y manifestaciones, de manera especial la que afecta a las mujeres por razones de género derivado de las causas estructurales que perpetúan la desigualdad y discriminación; motivo por el cual, rechaza la violencia. Muestra de ello, son las reformas aprobadas en los últimos años para erradicar la violencia contra las mujeres, incluyendo la emisión de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia; así como la más reciente reforma publicada el 13 de abril de 2020, sobre violencia política contra las mujeres por razón de género.

La manera más eficaz de evitar que personas violentadoras de mujeres y de los derechos familiares accedan a los cargos de elección popular, es que los partidos políticos exijan a las personas interesadas en acceder a una candidatura que declaren que no han incurrido en alguna situación de violencia de género ni familiar y que ninguna persona que aspire a una candidatura independiente, haya incurrido en estos supuestos.

Por esa razón, en el artículo 32 de los Lineamientos, se incluye un mecanismo que vela por la implementación de la propuesta conocida como 3 de 3 contra la violencia, al exigir a los sujetos obligados que cada persona aspirante a una candidatura firme un formato, de buena fe y bajo protesta de decir verdad, donde manifieste que no ha sido condenada, o sancionada mediante Resolución firme por:

- I. Violencia familiar y/o doméstica, o cualquier agresión de género en el ámbito privado o público.
- II. Por delitos sexuales, contra la libertad sexual o la intimidad corporal.
- III. Como persona deudora alimentaria morosa que atente contra las obligaciones alimentarias, salvo que acredite estar al corriente del pago o que cancele en su totalidad la deuda, y que no cuente con registro vigente en algún padrón de deudores alimentarios.

Así, se considera que esta obligación que corresponde a los partidos políticos y aspirantes a una candidatura independiente consistente en solicitar a las personas aspirantes a una candidatura que manifiesten no estar en alguna de las hipótesis referidas, por sí misma constituye una medida que promueve que quienes aspiren a acceder a una postulación de un partido político en una candidatura o por una candidatura independiente a un cargo de elección popular no incurran en conductas que social y culturalmente son connotativas de la perpetuación de actitudes de dominio y actos discriminatorios patriarcales en contra de las mujeres por razón de género.

En ese sentido, se considera que a través del 3 de 3 contra la violencia se instrumenta una medida reglamentaria que posibilitará garantizar a la ciudadanía y a la sociedad en su conjunto, que tanto las personas que los partidos políticos postulan en las candidaturas como los aspirantes a una candidatura independiente, no detentan antecedentes que, por su naturaleza, son indicativos de que la persona

aspirante a la titularidad de una candidatura a cargo de elección popular es proclive a ejercer conductas constitutivas de violencia en contra de las mujeres por razón de género.

Ejercer un cargo de elección popular reviste de gran importancia, por las facultades conferidas, decisiones que se pueden adoptar y el manejo de recursos públicos que están a su disposición; razón por la cual, desde los partidos políticos se debe garantizar la idoneidad de las personas que aspiran a ocupar y permanecer en dichos cargos públicos, y verificar que no hayan incurrido en actos u omisiones que violenten o afecten de manera desproporcionada a las mujeres.

Esta exigencia contenida en el artículo 32 de los Lineamientos en comento, se basa en el reconocimiento de que las personas que acceden a un cargo de elección popular, así como las y los servidores públicos deben respetar los derechos de las mujeres.

Razón por la cual, se debe conocer si una persona que aspira a una candidatura incurrió en una conducta que violenta a las mujeres y fue condenado o sancionado por esa circunstancia, pues de ser el caso no cumpliría con la exigencia prevista en la denominada 3 de 3 contra la violencia. Al partirse de la base de que las personas agresoras no están en condiciones de actuar con la finalidad de prevenir, atender y sancionar la violencia contra las mujeres, flagelo que se debe erradicar.

Indiscutiblemente, la violencia no sólo afecta a la población femenina, pero la violencia familiar, la violencia sexual y la violencia de género, así como la negativa de los progenitores a solventar las pensiones alimentarias, afectan en forma desproporcionada a las mujeres.

Por esto, esta medida 3 de 3 contra la violencia, refiere los problemas más graves que viven las mujeres y que están más generalizados, con la finalidad de que se erradiquen, y un mecanismo importante es evitar que accedan a los cargos de elección popular las personas que incurren en alguna de las tres conductas referidas en el artículo 32 de los Lineamientos en mención.

El mensaje que se transmite con la exigencia 3 de 3 contra la violencia es contundente, en el sentido de que las personas que tengan antecedentes como agresoras por violencia familiar, violencia sexual, violencia en razón de género en cualquiera de sus modalidades, o por incumplimiento de obligaciones alimentarias -salvo aquellas que al momento de la firma del formato comprueben estar al corriente-, no podrán acceder a un cargo de elección popular, al no tener las cualidades que se requieren para representar los intereses de la sociedad mexicana al violentar a las mujeres; máxime que la población mexicana se conforma por un 51% de mujeres, además de que representan similar porcentaje de la lista nominal de electores y las mujeres son las que más votan en las elecciones, y lo que se busca es lograr una democracia representativa de manera sustantiva, en la que los hombres y mujeres tengan igualdad de oportunidades, lo que empieza por respetar los derechos de las mujeres y no violentarlas.”

Se reforma el artículo 17 de la Ley del Sistema Estatal Anticorrupción de San Luis Potosí ello es así porque la violencia contra las mujeres en México es uno de los más graves problemas sociales que ha incrementado su incidencia, así como la brutalidad con la que se comete. Esta violencia contra las mujeres, lamentablemente, en algunas ocasiones ha sido cometida por funcionarios públicos, representantes populares y políticos, quienes deberían ser los primeros comprometidos con el cese y erradicación de estas inaceptables conductas, actos que contribuyen a generar una percepción de permisividad hacia esa violencia, que deteriora de forma sensible la confianza que se les brinda a quienes tienen la obligación de llevar a cabo acciones contra la violencia de género, pues éstos no podrían hacerlo si son perpetradores de ese flagelo.

PROYECTO DE DECRETO

ÚNICO. Se REFORMA las fracciones I, IX y X; ADICIONA la fracción XI; y DEROGA la fracción V todas del artículo 17, de la Ley del Sistema Estatal Anticorrupción de San Luis Potosí, para quedar como sigue

ARTÍCULO 17. ...

I. Tener ciudadanía potosina, y estar en pleno goce y ejercicio de sus derechos civiles;

II a IV. ...

V. Se deroga

VI a VIII. ...

IX. ...;

X. ..., y

XI. No estar en alguno de los siguientes supuestos:

- a) Tener sentencia condenatoria que haya causado estado, por violencia familiar; o delitos contra las mujeres por razón de género.**
- b) Tener sentencia condenatoria que haya causado estado por los delitos: contra la libertad sexual; la seguridad sexual; y el normal desarrollo psicosexual, o**
- c) Estar registrado o registrada en el padrón de personas deudoras alimentarias morosas o en caso de serlo, demostrar que ha pagado en su totalidad los adeudos alimenticios.**

T R A N S I T O R I O S

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 que se opongan al presente Decreto.

D A D O EN LA BIBLIOTECA "OCTAVIO PAZ", DEL EDIFICIO "DEL HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO, A LOS ONCE DÍAS DEL MES DE ABRIL DEL AÑO DOS MIL VEINTICUATRO.

POR LA COMISIÓN DE JUSTICIA

NOMBRE

FIRMA

SENTIDO DEL VOTO

DIP. MARCELA DEL CARMEN DE LEÓN BERNAL
PRESIDENTA

A favor

DIP. JUAN FRANCISCO AGUILAR HERNÁNDEZ
VICEPRESIDENTE

A favor

DIP. EDMUNDO AZAEL TORRESCANO MEDINA
SECRETARIO

A favor

DIP. CUAUHTLI FERNANDO BADILLO MORENO
VOCAL

A favor

DIP. CECILIA SENLLACE OCHOA LIMÓN
VOCAL

A FAVOR

DIP. RUBÉN GUAJARDO BARRERA
VOCAL

a favor

DIP. MARTHA PATRICIA ARADILLAS ARADILLAS
VOCAL

A Favor

**CC. DIPUTADOS SECRETARIOS DE LA LXIII LEGISLATURA
DEL HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO,
P R E S E N T E S.**

Los integrantes de la Comisión de Justicia, nos permitimos elevar a la consideración de esta Asamblea Legislativa, el presente instrumento parlamentario, al tenor de los siguientes, antecedentes, y consideraciones:

A N T E C E D E N T E S

1. En Sesión Ordinaria celebrada el veintiséis de octubre de dos mil veintitrés, fue presentada por el Diputado Cuauhtli Fernando Badillo Moreno, iniciativa mediante la que plantea derogar las fracciones, III, y IV del artículo 1162 del Código Civil para el Estado de San Luis Potosí.
2. La iniciativa mencionada en el párrafo que antecede se turnó a la Comisión de Justicia, bajo el número **4662**.

Así, al entrar al análisis de la iniciativa en comento, las y los legisladores que suscribimos, atendemos a las siguientes:

C O N S I D E R A C I O N E S

PRIMERA. Que esta Soberanía solo puede actuar de acuerdo a lo que expresamente le faculta la ley, por lo que sus funciones deberán ajustarse a las atribuciones que conforme a Derecho le son determinadas.

Al constituirse nuestro país, en una República representativa, democrática, laica y federal, compuesta por estados libres y soberanos en todo lo concerniente a su régimen interior, y por la Ciudad de México, unidos en una federación establecida según los principios previstos en el Pacto Político Federal, las entidades federativas gozan de autonomía para tomar decisiones de gobierno en el ámbito de su competencia. No obstante ello, los ordenamientos locales deben guardar armonía con los federales para que éstos sean válidos y vigentes, lo que viene a constituir la armonización normativa.

La competencia legislativa entre la Federación y los estados, encuentra sustento en lo previsto en el artículo 124 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que establece que todas aquellas competencias que no sean asignadas a la Federación deben entenderse reservadas a los estados. Por lo que, al no ser la materia de la iniciativa que con este dictamen se atiende, facultad reservada para el Congreso de la Unión, de conformidad con el artículo 73 de la Constitución General, esta Soberanía emite el presente instrumento parlamentario.

SEGUNDA. Que acorde a lo dispuesto con el artículo 57 fracción I, de la Constitución Política del Estado, es atribución de esta Soberanía dictar, derogar y abrogar leyes.

TERCERA. Que en atención a lo que establecen los dispositivos, 98 fracción XV, y 111, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado, la Comisión de Justicia es competente para dictaminar la iniciativa mencionada en el preámbulo.

CUARTA. Que con fundamento en el artículo 61, del Código Político del Estado, concomitante del numeral 130, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de San Luis Potosí, la iniciativa que se dictamina fue presentada por quien tiene atribución para ello.

QUINTA. Que en atención a lo que señala el artículo 62, de la Carta Magna del Estado, la iniciativa en cita colma los requisitos a los que aluden los numerales, 61, y 62, del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado de San Luis Potosí.

SEXTA. Que por cuanto hace al periodo señalado en el artículo 92 párrafo segundo, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado, respecto a la emisión de dictámenes, la iniciativa turnada con el número **4662** que se estudia, se envió a esta comisión el veintiséis de octubre de dos mil veintitrés, respecto de la cual se ha solicitado prórroga, por lo que en tiempo se expide el presente instrumento parlamentario.

SÉPTIMA. Que, la iniciativa turnada con el número **4662** se sustenta al tenor de la siguiente:

“EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Antes del año 2017, en nuestro Estado la disolución del vínculo matrimonial se realizaba de dos formas: el divorcio por mutuo consentimiento y el divorcio necesario.

El divorcio necesario consistía en acreditar una causal para que el vínculo pudiera disolverse, y en la sentencia se determinaba quien era el cónyuge culpable en el procedimiento, es decir al acreditarse la causal invocada el Juez de lo Familiar determinaba la culpabilidad de uno de los cónyuges al quedar demostrada la causal de divorcio invocada.

La Suprema Corte de Justicia de la Nación consideró que la condición de probar causales para determinar la disolución del matrimonio, atenta contra el libre desarrollo de la personalidad.

Por lo anterior es que se reformó el Código Familiar del Estado en el cual se establece que las formas de disolver el matrimonio serán por mutuo consentimiento y mediante el divorcio incausado, en este último ya no es necesario demostrar una causal, sino solo con la voluntad de uno de los cónyuges para disolverlo, y en ambos procedimientos no existen cónyuges culpables o inocentes.

En otro aspecto el delito de adulterio fue derogado del Código Penal del Estado, en donde se argumentó que dicho delito afecta la moral pero no corresponde al Estado castigarlo, porque es del tipo de conductas que no generan "peligro o lesión de los intereses en conflicto o los bienes jurídicos que intentaban resguardar"

Ahora bien el artículo 1162 del Código Civil establece: Son incapaces de heredar por testamento o por intestado:

I y II.....

III.- El cónyuge que mediante juicio ha sido declarado adúltero, si se trata de suceder al cónyuge inocente.

IV.- El coautor del cónyuge adúltero, ya sea que se trate de la sucesión de éste o de la del cónyuge inocente;

V.....

En las fracciones en mención se establece que son incapaces de heredar por testamento o por intestado personas culpables por ser adúlteros, pero como ya hemos hecho mención en el desarrollo de esta exposición de motivos las causales de divorcio ya no existen así como tampoco el delito adulterio, de ahí que no exista un Juez Familiar o un Juez Penal que emita una condena declarando a una persona culpable de la causal de divorcio o delito de adulterio.”

OCTAVA. Que el artículo 86 en su fracción II, del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado, dispone que el dictamen legislativo deberá contener un cuadro comparativo entre las leyes vigentes y la iniciativa propuesta, en este caso la turnada con el número **4662**, a saber:

CÓDIGO CIVIL PARA EL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ (VIGENTE)	PROPUESTA DE REFORMA INICIATIVA TURNO 4662
<p>ART. 1162.- Son incapaces de heredar por testamento o por intestado:</p> <p>I.- El que haya sido condenado por haber dado, mandado o intentado dar muerte a la persona de cuya sucesión se trate, o a los padres, hijos, cónyuge o hermanos de ella;</p> <p>II.- El que haya hecho contra el autor de la sucesión, sus ascendientes, descendientes, hermanos o cónyuge, acusación de delito que merezca pena capital o de prisión, aun cuando aquella sea fundada, si fuere su descendiente, su ascendiente, su cónyuge o su hermano, a no ser que ese acto haya sido preciso para que el acusador salvara su vida, su honra, o la de sus descendientes, ascendientes, hermanos o cónyuge;</p> <p>III.- El cónyuge que mediante juicio ha sido declarado adúltero, si se trata de suceder al cónyuge inocente;</p> <p>IV.- El coautor del cónyuge adúltero, ya sea que se trate de la sucesión de éste o de la del cónyuge inocente;</p> <p>V.- El que haya sido condenado por un delito que merezca pena de prisión, cometido contra el autor de la herencia, de sus hijos, de su cónyuge, de sus ascendientes o de sus hermanos;</p> <p>VI.- El padre, o la madre respecto del hijo expuesto por ellos;</p> <p>VII.- Los ascendientes que abandonen, prostituyan o corrompan a sus descendientes, respecto de los ofendidos;</p> <p>VIII.- Los demás parientes del autor de la herencia que teniendo obligación de darle alimentos, no la hubieren cumplido;</p> <p>IX.- Los parientes del autor de la herencia que, hallándose éste imposibilitado para trabajar y sin recursos, no se cuidaren de recogerlo, o de hacerlo recoger en establecimientos de beneficencia;</p> <p>X.- El que usare de violencia, dolo o fraude con una persona para que haga, deje de hacer o revoque su testamento;</p> <p>XI.- El que, conforme al Código Penal, fuere culpable del delito de, tráfico de menores; robo de infante; sustracción de menores, o de incapaces; o contra la filiación y el estado civil de las personas; siempre que se trate de la</p>	<p>ART. 1162.- ...</p> <p>I y II. ...</p> <p>III. Se deroga</p> <p>IV. Se deroga</p> <p>V a XII. ...</p>

herencia que debió de corresponder a éste, o a las personas a quienes se haya perjudicado o intentado perjudicar con esos actos, y XII.- El que haya sido condenado por delito cometido en contra del autor de la herencia.	
---	--

NOVENA. Que una vez analizado el contenido de las consideraciones Séptima y Octava, se desprende que el propósito de la iniciativa que nos ocupa es derogar las fracciones III y IV del artículo 1162 del Código Civil Estatal, objetivo con el que son coincidentes quienes integramos la dictaminadora, ello es así en virtud de que respecto a la incapacidad para heredar por testamento o intestado, entre las hipótesis enlistadas, las fracciones que se pretende derogar aluden a situaciones que derivan del adulterio, como lo es, que el cónyuge que mediante juicio ha sido declarado adúltero, si se trata de suceder al cónyuge inocente; o al coautor del cónyuge adúltero, ya sea que se trate de la sucesión de éste o de la del cónyuge inocente.

Y es que, en el Estado de San Luis Potosí, con el Decreto Legislativo 793 publicado en el Periódico Oficial del Estado, el veintinueve de septiembre de dos mil catorce, dejó de tipificarse como delito al adulterio; aunado a que el artículo 86 del Código Familiar para el Estado, establece que las dos formas de divorcio para disolver el vínculo matrimonial son:

“I. Incausado, cuando cualquiera de los cónyuges lo solicite, sin que se requiera que se señale la causa, razón o motivo que genere la petición, y

II. Voluntario, cuando ambos cónyuges pueden convenir en divorciarse, en cuyo caso se tramitará por la vía judicial, ante el Juez Familiar, o Mixto; o de forma administrativa ante el Oficial que designe el Director del Registro Civil en el Estado.”

Por lo que de la disposición transcrita se colige que en nuestra Entidad Federativa ya no existen causales que motiven la disolución del vínculo matrimonial.

No pasa desapercibido que derivado de las adecuaciones legislativas mencionadas, no existe forma judicial para declarar un adulterio, por lo que resulta inaplicables las disposiciones contenidas en las vigentes fracciones que se pretende derogar.

DÉCIMA. Que respecto al impacto presupuestario al que alude el artículo 16 de la Ley de Disciplina Financiera de las Entidades Federativas y los Municipios, no se requiere erogación de recursos, pues no se están creando nuevos cargos públicos, por lo que no resulta aplicable.

Por lo expuesto la Comisión de Justicia, con fundamento en lo establecido en los artículos, 57 fracción I, 61, y 64, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí; 15 fracción I, 84 fracción I, 98 fracción, XV, y 111, de la Ley Orgánica del Congreso del Estado de San Luis Potosí; 61, 62, 85, y 86, del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado, emiten el siguiente

D I C T A M E N

ÚNICO. Es de aprobarse y, se aprueba, la iniciativa citada en el proemio.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En el Estado de San Luis Potosí, con el Decreto Legislativo 793 publicado en el Periódico Oficial del Estado, el veintinueve de septiembre de dos mil catorce, dejó de tipificarse como delito al adulterio. Y el artículo 86 del Código Familiar para el Estado, establece que las dos formas de divorcio para disolver el vínculo matrimonial son:

- “I. Incausado, cuando cualquiera de los cónyuges lo solicite, sin que se requiera que se señale la causa, razón o motivo que genere la petición, y*
II. Voluntario, cuando ambos cónyuges pueden convenir en divorciarse, en cuyo caso se tramitará por la vía judicial, ante el Juez Familiar, o Mixto; o de forma administrativa ante el Oficial que designe el Director del Registro Civil en el Estado.”

Por lo que de la disposición transcrita se colige que en nuestra Entidad Federativa ya no existen causales que motiven la disolución del vínculo matrimonial.

En tal virtud, derivado de las adecuaciones legislativas mencionadas, no existe forma judicial para declarar un adulterio, por lo que resulta inaplicables las disposiciones establezcan el adulterio, como hipótesis respecto a la incapacidad para heredar por testamento o intestado.

PROYECTO DE DECRETO

ÚNICO. Se DEROGA las fracciones III y IV del artículo 1162 del Código Civil para el Estado de San Luis Potosí, para quedar como sigue

ART. 1162.- ...

I y II. ...

III. Se deroga

IV. Se deroga

V a XII. ...

T R A N S I T O R I O S

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 que se opongan al presente Decreto.

D A D O EN LA BIBLIOTECA “OCTAVIO PAZ”, DEL EDIFICIO “DEL HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO, A LOS ONCE DÍAS DEL MES DE ABRIL DEL AÑO DOS MIL VEINTICUATRO.

POR LA COMISIÓN DE JUSTICIA

NOMBRE	FIRMA	SENTIDO DEL VOTO
DIP. MARCELA DEL CARMEN DE LEÓN BERNAL PRESIDENTA		A favor
DIP. JUAN FRANCISCO AGUILAR HERNÁNDEZ VICEPRESIDENTE		A favor.
DIP. EDMUNDO AZAEL TORRESCANO MEDINA SECRETARIO		A favor.
DIP. CUAUHTLI FERNANDO BADILLO MORENO VOCAL		A favor.
DIP. CECILIA SENLLACE OCHOA LIMÓN VOCAL		A FAVOR
DIP. RUBÉN GUAJARDO BARRERA VOCAL		a favor
DIP. MARTHA PATRICIA ARADILLAS ARADILLAS VOCAL		A favor

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

1. En Sesión Ordinaria de fecha 14 de octubre de 2021, bajo el turno 301, le fue turnada a la Comisión de Comunicaciones y Transportes, iniciativa con proyecto de decreto que propone REFORMAR, los artículos, 6º, 29, 31, y 37, así como el Título Cuarto la denominación del capítulo II, de la Ley de Transporte Público del Estado de San Luis Potosí; presentada por el Lic. Andrés Saúl Escobedo Jaramillo.¹

La proponente expuso los motivos siguientes:

“La titularidad de los derechos que otorgan las licencias y permisos que emite la Dirección General de Seguridad Pública, se demuestra mediante la exhibición de un documento que acredita que su portador está autorizado para la conducción.

El Estado de San Luis Potosí no debe entrar en rezago tecnológico debido a la tecnoglobalización que, cada día es más notoria y necesaria en esta nueva era tecnológica. Además, debido a la contingencia sanitaria del Sars Cov 2, los procesos y trámites se han inclinado a lo digital con el fin de evitar contagios.

La llegada de la tecnoglobalización supone el inicio de una revolución tecnológica que ocurre hoy día en las sociedades avanzadas. La adopción de la tecnología en procesos sociales y políticos ha tomado mayor relevancia debido a que el mundo ha evolucionado hacia formatos digitales. El desarrollo tecnológico dentro de la administración pública permite asimismo la agilización de trámites que resultan ser tediosos y lentos para el gobernado, y sobre todo reduce la corrupción (el cáncer de nuestra sociedad).

El gobierno tecnológico es más que simplemente hacer que el servicio gubernamental sea digital, es mejorar la gestión interna de la administración pública para otorgar un mejor servicio, facilitar el acceso a la información, asegurar la transparencia dentro del gobierno para aumentar la confianza pública y fortalecer la participación ciudadana.

A pesar de los desafíos que enfrentan los gobiernos, estos tienen la obligación de evolucionar y adaptarse a las crecientes exigencias y necesidades de la sociedad respondiendo eficientemente a sus demandas, tenemos (sic) de ejemplo a la administración de la Ciudad de México ha sido unos de los primeros Estados en implementar la tecnología para mejorar los servicios públicos, en tal sentido, el 13 de diciembre de 2020 se implementa la figura de licencia de conducir digital, la cual tiene la misma validez que una licencia física.

Al respecto, se considera necesario contemplar y hacer efectiva ya la versión digital de nuestra licencia de conducir que la podamos traer en teléfonos celulares o en un dispositivo electrónico y que tenga plena validez jurídica y que, a su vez, vaya poco a poco sustituyendo la plástica”.

2. En Sesión Ordinaria de fecha 12 de mayo de 2022, les fue turnada a las comisiones de, Comunicaciones y Transportes; Puntos Constitucionales; y Desarrollo Territorial Sustentable, bajo el número de turno 1544, iniciativa con proyecto de decreto que propone reformar los artículos, 1º, 6º en sus fracciones III, XIX, XXIX, XXXIII, XXXVIII, y XLIII, 11 en su fracción VII, 19 en su párrafo primero, y en sus fracciones, IV, XII, y XIII, 30 en su párrafo segundo, 36 en su párrafo primero, y en sus fracciones, III, y IV, 37 en su párrafo primero, 38 en su fracción III,

¹ LXIII LEGISLATURA DEL CONGRESO DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ. Trabajo Legislativo. Iniciativas. Puede verse en: <https://congresosanluis.gob.mx/trabajo/trabajo-legislativo/iniciativas>. Consultada el 24 de agosto de 2023.

44 en sus fracciones, I, II, y III, 46 en su párrafo primero, y en su fracción I, 49, y 52; y adicionar a los artículos, 6° la fracción XX BIS, 11 una fracción, ésta como VIII, por lo que actual VIII pasa a ser fracción IX, y 36 párrafo último de y a la Ley de Tránsito del Estado de San Luis Potosí. Asimismo, insta reformar los artículos, 31 en su inciso a) la fracción III, 89 en su fracción XIV, y 104 BIS en su párrafo primero de la Ley Orgánica del Municipio Libre del Estado de San Luis Potosí. De igual manera, plantea reformar los artículos, 4º en sus fracciones, LVII, y XCI, 85 en su fracción III, 53 en su párrafo primero, 54 en su fracción I, 160 en su párrafo segundo, y 169 en su párrafo primero; y adicionar al artículo 54 el párrafo último de y a la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de San Luis Potosí; presentada por el diputado Juan Francisco Aguilar Hernández.²

El promovente expuso los motivos siguientes:

“La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos dispone en su artículo 73. ... fracción XXIX-C. que es facultad del Congreso de la Unión expedir las leyes que establezcan la concurrencia del Gobierno Federal, de las entidades federativas, de los Municipios y, en su caso, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de asentamientos humanos, con objeto de cumplir

Los fines previstos en el párrafo tercero del artículo 27 de esta Constitución, así como en materia de movilidad y seguridad vial;

De esta manera, el Congreso de la Unión llevó a cabo el proceso legislativo que culminó con la expedición de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

En ese Decreto, se determinó que los Congresos de las Entidades Federativas deben hacer adecuaciones a las leyes de su competencia, así se establece en el segundo transitorio de la ley que dice:

SEGUNDO. El Congreso de la Unión y las Legislaturas de las Entidades Federativas, en un plazo no mayor a 180 días, contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, deberán aprobar las reformas necesarias a las Leyes de su competencia, a fin de armonizarlas con lo dispuesto en esta Ley.

Los argumentos que motivaron la ley, observan entre otras cosas que, resulta de primera necesidad, garantizar la protección de la vida e integridad física de las personas que circulan en las vías públicas del país, y regular la política pública de seguridad vial para cumplir con ese objetivo.

Que la OMS, considera necesario que la legislación de todos los países, atiendan criterios para las mejores prácticas de los factores de riesgo clave, como son, la velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol, el uso de cascos de motocicleta, el uso de cinturones de seguridad y de sistemas de retención para niñas y niños, ya que son componentes fundamentales de una estrategia integrada para prevenir las muertes y lesiones causadas por siniestros de tránsito, donde detalla las políticas que se han realizado en diversos países como los reductores de velocidad, las pruebas de alcoholemia, el uso de cascos y cinturón de seguridad, las cuales tienen como objetivo resolver esta problemática.

Es por ello que, atendiendo los objetivos de protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, uso de los espacios públicos, los criterios derivados de la jerarquía de movilidad y del diseño de la vialidad que se contienen en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, es que se propone adecuaciones a nuestra Ley de Tránsito; Ley Orgánica del Municipio Libre; y, Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano”.

² LXIII LEGISLATURA DEL CONGRESO DE SAN LUIS POTOSÍ. Actividad legislativa. Iniciativa bajo el turno 1544. Puede verse en: [http://www.cegaipslp.org.mx/HV2021Tres.nsf/nombre_de_la_vista/1CAB1F2792055A1C8625880F007105D5/\\$File/Inic9-T1279.pdf](http://www.cegaipslp.org.mx/HV2021Tres.nsf/nombre_de_la_vista/1CAB1F2792055A1C8625880F007105D5/$File/Inic9-T1279.pdf). Consultada el 01 de junio de 2023.

3. En **Sesión Ordinaria** de fecha **23 de junio de 2022**, les fue turnada a las comisiones de, **Comunicaciones y Transportes; Desarrollo Territorial Sustentable; Puntos Constitucionales; y Seguridad Pública, Prevención y Reinserción Social; con copia al Comité de Reforma para la Competitividad y Desarrollo Sustentable del Estado**, bajo el **turno 1747**, escrito presentado por, **Brenda Lois Muñoz Flores, Claudio Iván Aldrete López, Ilían Anahí Salgado Sánchez, Catalina Torres Cuevas y Marco Antonio Vargas Solís**, por medio del cual solicitan ser incluidos en las mesas de trabajo para la elaboración de la Ley de Movilidad del Estado de San Luis Potosí.

4. En Sesión Ordinaria de fecha 22 de septiembre de 2022, les fue turnada a las comisiones de, **Comunicaciones y Transportes; Desarrollo Territorial Sustentable; Puntos Constitucionales; y Seguridad Pública, Prevención y Reinserción Social; con copia al Comité de Reforma para la Competitividad y Desarrollo Sustentable del Estado**, bajo el **turno 2156**, oficio suscrito por la directora jurídica y de normatividad de usuarios de transportes de carga en la Ciudad de México, por medio del cual hace del conocimiento propuesta a ley marco y conceptos torales para la “homologación” a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

5. En **Sesión Ordinaria** de fecha **19 de octubre de 2023**, le fue turnada a la Comisión de **Comunicaciones y Transportes**, bajo el número de turno **4584**, iniciativa con proyecto de decreto que propone reformar los artículos, 1, 6 la fracción XV; el nombre del título quinto, así como del capítulo 1; 49 y 51 en sus párrafos primero y segundo; y se adiciona a los artículos, 6 las fracciones, XXXVI Bis y XXXVI Ter; y 51 el párrafo tercero, de y a la Ley de Tránsito del Estado de San Luis Potosí; presentada por el diputado **Edmundo Azael Torrescano Medina**.³

El promovente expuso los motivos siguientes:

“El sistema vial surge para satisfacer la necesidad de comunicar ciudades y regiones o dentro del propio centro urbano. Todo usuario debe tener conocimiento del funcionamiento de dicha red para poderse desplazar sin contratiempos con rapidez y seguridad de un origen a un destino.

Las señales y dispositivos de seguridad deben mantener consistencia en términos de diseño e instalación, de tal forma que permitan la pronta identificación del mensaje que se pretende comunicar.

La información que se transmite a los usuarios, debe ser clara y pertinente, utilizando primordialmente símbolos y pictogramas, además de leyendas cuando así se requiera. La correcta aplicación, instalación, conservación y preservación del sistema de señalización es responsabilidad de la autoridad de la carretera o vialidad urbana.

La autoridad correspondiente, en beneficio de los usuarios, determinará las condiciones más apropiadas para dar asesoría a los conductores sobre las condiciones de la vialidad, las regulaciones del tránsito y de los servicios. La señalización vial se encuentra comprendida dentro del vasto campo de la comunicación. Se debe utilizar un lenguaje común en todo el país, basado en los principios internacionales para que la información que brinda el sistema de señalización sea interpretada unívocamente.

...

³ LXIII LEGISLATURA DEL CONGRESO DE SAN LUIS POTOSÍ. Actividad legislativa. Iniciativa bajo el turno 4584. Puede verse en: https://congresosanluis.gob.mx/sites/default/files/unpload/iniciativas/LXIII/Iniciativas_LXIII.pdf. Consultada el 03 de noviembre de 2023.

La función del sistema de señalización es reglamentar, informar y advertir de las condiciones prevalecientes y eventualidades acerca de rutas, direcciones, destinos y lugares de interés donde transitan los usuarios. El sistema de señalización es esencial en todos los lugares donde existan vías de comunicación para coadyuvar a la seguridad de los usuarios.

...

El señalamiento vertical es el conjunto de señales en tableros con leyendas y pictogramas fijados en postes, marcos y otras estructuras. Según su propósito estas señales se clasifican en: señales restrictivas, señales preventivas, señales informativas, señales turísticas y de servicios, y señales de mensaje cambiante.

El señalamiento horizontal es el conjunto de marcas y dispositivos que se pintan o colocan sobre el pavimento, guarniciones y estructuras con el propósito de delinear las características geométricas de las carreteras y vialidades urbanas. Sirve también para denotar todos aquellos elementos estructurales que estén instalados dentro del derecho de vía, para regular y canalizar el tránsito de vehículos y peatones, así como proporcionar información a los usuarios

La señalización vial horizontal es de suma importancia para la seguridad en las carreteras y calles, y desempeña un papel fundamental por varias razones:

Orientación y guía: La señalización vial horizontal guía a los conductores y peatones en la dirección correcta. Las líneas de carril, flechas y marcas de dirección ayudan a los conductores a mantenerse en su carril y a tomar las decisiones adecuadas en intersecciones y cruces.

...

Orden y organización: La señalización vial horizontal crea un sistema ordenado de carriles y espacios de estacionamiento, lo que ayuda a evitar la confusión y el caos en la carretera. Esto es especialmente importante en áreas urbanas y en carreteras con alto volumen de tráfico.

Facilita el flujo de tráfico: Las marcas y señales de tráfico en la carretera ayudan a mantener un flujo de tráfico suave y eficiente. Indican cuándo se puede adelantar, dónde girar y cuándo ceder el paso, lo que reduce la congestión y los embotellamientos.

Seguridad para peatones: Las zonas de cruce de peatones y las marcas de pasos de cebra proporcionan áreas seguras para que los peatones crucen la carretera. Esto es esencial para la seguridad de quienes caminan o cruzan en bicicleta.

...

Visibilidad en condiciones adversas: Las marcas reflectantes y las señales pintadas en la carretera son visibles tanto de día como de noche, lo que mejora la visibilidad en condiciones de poca luz o mal tiempo.

...

...

...

El contexto internacional en relación a la normativa para regular el sistema de señalización vial ha estado marcado por varios factores importantes:

1. Convenciones y acuerdos internacionales: A nivel internacional, existen convenciones y acuerdos que buscan establecer estándares comunes para la señalización vial. Uno de los más relevantes es la Convención de Viena sobre Señalización Vial de 1968, la cual establece una serie de señales y dispositivos de tránsito estandarizados que pueden ser reconocidos en todo el mundo. Numerosos países, incluyendo México, son signatarios de esta convención y han adoptado sus estándares.

2. *Armonización de normativas:* Los países tienden a armonizar sus normativas de señalización vial para facilitar la comprensión de las señales por parte de los conductores extranjeros y mejorar la seguridad en las carreteras internacionales. Esto ha llevado a la adopción de señales de tránsito comunes en muchas partes del mundo, basadas en la Convención de Viena.

3. *Avances tecnológicos:* Los avances en tecnología han influido en la señalización vial, incluyendo la incorporación de señales electrónicas, sistemas de información en tiempo real y sistemas de gestión del tráfico. La normativa internacional ha tenido que adaptarse a estos avances para regular su uso de manera efectiva.

4. *Enfoque en la seguridad vial:* La comunidad internacional ha incrementado su atención en la seguridad vial en las últimas décadas. Esto ha llevado a la creación de normativas y estándares más estrictos en cuanto a la señalización vial, con un enfoque en la reducción de accidentes y la protección de los usuarios de la vía.

5. *Sostenibilidad y medio ambiente:* Además de la seguridad, se ha prestado atención a la sostenibilidad y el impacto ambiental de la señalización vial. Esto ha llevado a la promoción de señales y sistemas de tráfico que reduzcan la contaminación y fomenten modos de transporte más sostenibles.

...

El sistema de señalización vial en México está regulado por diversas leyes y normativas que establecen los estándares y requisitos para el diseño, instalación y mantenimiento de señales de tránsito en todo el país. Las principales regulaciones que rigen la señalización vial en México incluyen:

1. *Ley General de Movilidad y Seguridad Vial:* Esta ley establece las normas generales de tránsito y tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

2. *Manual de Señalización Vial:* El Manual de Señalización Vial es un documento técnico que establece los criterios y especificaciones para el diseño, la ubicación y el uso de las señales de tránsito en México. Este manual es emitido por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y es la principal referencia técnica para la señalización vial en el país.

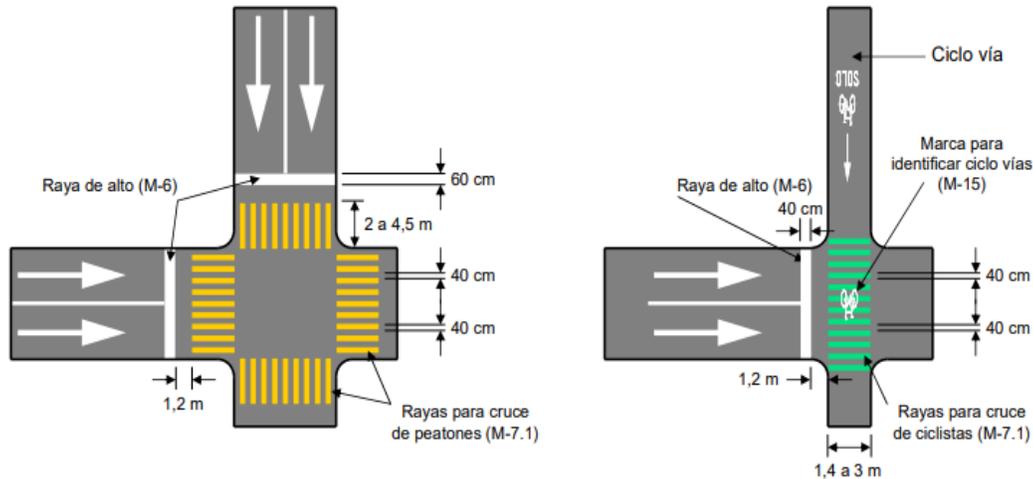
3. *Normas Oficiales Mexicanas (NOM):* Las NOM son regulaciones específicas que complementan el Manual de Señalización Vial y establecen requisitos técnicos detallados para la fabricación, instalación y mantenimiento de señales de tránsito, así como para los dispositivos de seguridad vial, como los reductores de velocidad.

4. *Reglamentos de Tránsito Municipales:* Además de las regulaciones federales, los municipios tienen la facultad para establecer sus propios reglamentos de tránsito y señalización, siempre y cuando estén en armonía con las leyes estatales y federales.

En nuestro Estado, la Ley de Tránsito regula lo conducente al tema de señalización vial, sin embargo, al entrar al estudio de la citada ley se observa una limitada legislación respecto del tema, ya que en la práctica el Estado y los municipios, no han sido capaces de aplicar un ordenamiento en el sistema de señalización vial de su competencia, ya que en vez de aplicarlo correctamente, lo han usado para realizar distintos tipos de propaganda en beneficio del partido político al que representan o incluso en imagen personal.

TABLA 2.- Coordenadas que definen las áreas cromáticas para los colores que se utilizan en las marcas y dispositivos para señalamiento horizontal, y coeficientes mínimos de reflexión

Color	Punto N°	Coordenadas		Coeficiente de reflexión mínimo (mcd / lx) / m ²					
		x	y	Pinturas base solvente y base agua			Pintura termoplástica		
				Inicial	A 180 días	Vida de proyecto	Inicial	A 180 días	Vida de proyecto
Blanco	1	0,303	0,287	250	150	100	300	250	150
	2	0,368	0,353						
	3	0,340	0,380						
	4	0,274	0,316						
Amarillo	1	0,498	0,412	200	150	50	250	175	100
	2	0,557	0,442						
	3	0,479	0,520						
	4	0,438	0,472						
Verde	1	0,164	0,537	24	16	8	37	28	17
	2	0,239	0,501						
	3	0,223	0,454						
	4	0,145	0,488						



De esta imagen podemos explicar lo que establece la NOM en materia de colores:

5.2. Marcas en el pavimento. Se pintan o se colocan sobre el pavimento para regular y canalizar el tránsito de vehículos y peatones. Deben ser de color reflejante, blanco, amarillo y verde, según su función, y cuando el pavimento por su color no proporcione el suficiente contraste con las marcas, se recomienda delinearlas en todo su contorno, con franjas negras de cinco (5) centímetros de ancho. Los **colores blanco, amarillo y verde** deben estar dentro del área correspondiente definida por las coordenadas cromáticas presentadas en la tabla 2, con los coeficientes mínimos de reflexión que en la misma se indican, conforme con el Capítulo N-CMT-5-01-001 Pinturas para Señalamiento Horizontal, de la Normativa para la Infraestructura del Transporte, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

5.2.7. Rayas para cruce de peatones o de ciclistas. Se utilizan para delimitar las áreas de cruce de peatones o de ciclistas. Deben ser continuas **amarillo reflejante para peatones o verde reflejante para ciclistas**, y trazarse en todo el ancho de la vialidad.

Por lo que podemos concluir que cada color tiene una función específica y no se puede estar pintando de manera aleatoria o al gusto de la administración en curso, ya que como se plasmó en párrafos anteriores, las Normas Oficiales Mexicanas son las regulaciones técnicas de observancia obligatoria expedidas por las dependencias competentes, y tienen su fundamento legal en la nueva Ley de Infraestructura de Calidad que abrogó por Decreto a la Ley Federal sobre Metrología y Normalización. Esta ley otorga a las NOM su carácter de obligatoriedad y cumplimiento.

La Ley de Infraestructura de la Calidad es un marco legal que establece las bases para la normalización y regulación de productos, servicios y procesos en el país, con el objetivo de asegurar la calidad, seguridad y eficiencia en diversas áreas. Aquí están algunos de los aspectos más relevantes de las NOM en el contexto de la Ley de Infraestructura de la Calidad:

Obligatoriedad: La Ley de Infraestructura de la Calidad establece que las NOM son de observancia obligatoria en el territorio mexicano. Esto significa que las empresas y personas que operan en México deben cumplir con las NOM aplicables a sus actividades, productos o servicios.

Protección del consumidor: Uno de los principales objetivos de la Ley de Infraestructura de la Calidad es proteger a los consumidores mexicanos. Las NOM desempeñan un papel crucial al establecer estándares de calidad y seguridad para productos y servicios, lo que garantiza que los consumidores reciban productos confiables y seguros.

Competitividad y calidad: La Ley promueve la competitividad de la industria mexicana al establecer estándares de calidad que permiten a las empresas competir en mercados nacionales e internacionales. Las NOM son esenciales para la mejora de la calidad y la eficiencia de productos y procesos.

Salud y seguridad: La Ley de Infraestructura de la Calidad reconoce la importancia de las NOM para proteger la salud y seguridad de las personas. Por ejemplo, en sectores como la salud, la alimentación y la seguridad industrial, las NOM son cruciales para prevenir riesgos y garantizar la seguridad pública.

Normalización técnica: La Ley establece que la normalización técnica es una herramienta clave para la infraestructura de calidad. Las NOM son documentos técnicos que establecen requisitos y especificaciones técnicas para productos y servicios, lo que facilita la estandarización y la interoperabilidad.

Participación y consulta pública: La Ley promueve la participación de los sectores interesados en la elaboración y revisión de las NOM. Esto garantiza que las regulaciones sean desarrolladas de manera transparente y con la contribución de expertos y la sociedad civil.

En resumen, las Normas Oficiales Mexicanas desempeñan un papel fundamental en la implementación de la Ley de Infraestructura de la Calidad en México al establecer estándares técnicos y de calidad en diversos sectores. Estas normas contribuyen a proteger a los consumidores, mejorar la competitividad de las empresas y promover la calidad y seguridad en productos y servicios en el país.

Por tal motivo, se considera de suma importancia, reconocer en nuestra Ley de Tránsito la observancia y cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas en materia de señalamientos viales y dispositivos de seguridad toda vez que, de esta manera, se logrará más allá de un cumplimiento o sanción para la autoridad, ayudar a prevenir accidentes viales con el correcto uso y aplicación de los señalamientos viales.

Ya que las cifras de accidentes viales han ido en aumento, de acuerdo con los datos sobre la Estadística de Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas realizado por el INEGI, así como otros datos arrojados por notas periodísticas.

Nuestro Estado no ha sido la única excepción con esta problemática en la inobservancia de las Normas Oficiales Mexicanas para pintar de manera correcta la señalización vial, esto se ha presentado en otros Estados como lo son: Jalisco, Estado de México, Guerrero y Chiapas.

Por lo que resulta necesario, reformar la Ley de Tránsito para reconocer los señalamientos horizontales y verticales, así como la observancia que la autoridad en el ámbito de sus respectivas competencias tenga que aplicar con base a lo que establecen las distintas leyes, manuales, normas y reglamentos que lo regulan, para aplicar un buen sistema de señalización vial.

Por último, se busca aplicar una sanción respecto de la inobservancia de la disposición normativa a reformar, ya que si en la Ley se establecen sanciones a los conductores por el incumplimiento de alguna disposición normativa en materia de tránsito, la autoridad correspondiente tiene que ser congruente en su actuar, respetando en todo momento lo que se establece en la Ley y garantizar así, un verdadero Estado de Derecho, en donde tanto la autoridad como la ciudadanía estén en un escenario de igualdad”.

6. Que como se puede apreciar de los temas, alcances y naturaleza de las propuestas, todas las iniciativas con proyecto de decreto presentadas por las diputadas y diputados que las promueven, se trata de la expedición, reformas y adiciones, de diversas leyes en materia de movilidad y transporte público, motivo por el cual las dictaminadoras consideran, por economía procesal, acumular los turnos, **301, 1544, y 4584**, del más reciente al más antiguo, a efecto de ser resueltos en un mismo instrumento legislativo, y así evitar dictámenes que pudieran resultar contradictorios.

Por cuanto hace a los turnos bajo los números, **1747 y 2156**, si bien estos también se acumulan a los anteriores, toda vez que de su contenido no se desprende sean iniciativas, por lo que las dictaminadoras consideran no realizar un pronunciamiento especial; adjuntándose a este dictamen como **asuntos de conocimiento**.

Al efectuar el estudio y análisis de las iniciativas acumuladas, las comisiones dictaminadoras han llegado a los siguientes:

CONSIDERANDOS

PRIMERO. Que, las comisiones de, **Comunicaciones y Transportes; Desarrollo Territorial Sustentable; y Puntos Constitucionales**, son competentes para dictaminar las iniciativas de mérito, de conformidad con los artículos, **98 las fracciones, IV, VIII, y XVII; 102 las fracciones I, III, IV, y VI; 106 las fracciones, I, X, XI y XII; y 113 las fracciones, IV, VII, y XI**, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de San Luis Potosí, vigente.⁴

SEGUNDO. Que de las iniciativas con proyecto de decreto acumuladas se advierte que, al momento de la presentación de las mismas, Andrés Saúl Escobedo Jaramillo, en su carácter de ciudadano; y los diputados **Juan Francisco Aguilar Hernández, Edmundo Azael Torrescano Medina**, respectivamente, lo hicieron con el carácter antes reseñado, motivo por el cual tienen el derecho de iniciar leyes, de conformidad con los **artículos, 61 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí;**⁵ y **130 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de San Luis Potosí;**⁶ aunado a lo anterior, y respecto de los requisitos de forma que deben cumplir las iniciativas que se presentan ante el Poder Legislativo del Estado, las dictaminadoras consideran que estas cumplen cabalmente con las formalidades que necesariamente habrán de plasmarse en la presentación de las iniciativas de ley, según lo disponen los artículos, **131 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de San Luis Potosí;**⁷ y **1º, 61, 62, 64, 65, y 67, del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí;**⁸ por lo anterior, se procede a entrar al fondo de las propuestas planteadas por las diputadas y diputados que las instan.

⁴ LXIII LEGISLATURA DEL CONGRESO DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ. Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de San Luis Potosí. Puede verse en: <http://congresosanluis.gob.mx/sites/default/files/unpload/legislacion/leves/2023/05/Ley%20Organica%20del%20Poder%20Legislativo%2002%20Mayo%202023.pdf>. Consultada el 02 de junio de 2023.

⁵ LXIII LEGISLATURA DEL CONGRESO DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ. Constitución Política del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí. Puede verse en: http://congresosanluis.gob.mx/sites/default/files/unpload/legislacion/constitucion/2023/04/Constitucion_Politica_del_Estado_17_Abril_2023.pdf. Consultada el 02 de junio de 2023.

⁶ *Ibid.*

⁷ *Ibid.*

⁸ LXIII LEGISLATURA DEL CONGRESO DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ. Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí. Puede verse en: http://congresosanluis.gob.mx/sites/default/files/unpload/legislacion/reglamentos/2023/05/Reglamento_para_el_Gobierno_Congreso_15_Mayo_2023.pdf. Consultada el 02 de junio de 2023.

TERCERO. Que, con fecha **30 de mayo de 2023**, la LXIII Legislatura del Congreso del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí, fue notificado con el oficio número **20229/2023**, expedido por el **Licenciado Rodolfo Jiménez Silva**, en su carácter de **Secretario del Juzgado Cuarto de Distrito en el Noveno Circuito, del Poder Judicial de la Federación**, mediante el cual pone del conocimiento a esta Soberanía, para los efectos legales del caso, que con fecha se pronunció sentencia en el juicio de amparo 13/2023-III.

En efecto, a manera de antecedentes del caso, con fecha 03 de enero de 2023, en la oficina de correspondencia común de los juzgados de distrito en esta ciudad, fue turnado al Juzgado Cuarto de Distrito en el Estado de San Luis Potosí, la solicitud del amparo y la protección de la justicia federal, promovido por el ciudadano *********, por propio derecho y en su carácter de Director General de la persona moral denominada “Cambio de Ruta”, asociación civil, en contra del Congreso del Estado de San Luis Potosí. En el amparo indirecto, el quejoso invocó la “omisión” legislativa de la que acusó a la autoridad responsable, a efecto de dar cumplimiento a los artículos, primero y segundo transitorios de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, publicada en el Diario Oficial de la Federación el martes 17 de mayo de 2022.⁹

En esa tesitura, como se dijo a supra líneas, el día 29 de mayo de 2023, el Juzgado Cuarto de Distrito en el Estado dictó sentencia dentro del juicio de amparo indirecto registrado bajo el número 13/2023-III.¹⁰ Del considerando QUINTO de la ejecutoria de amparo, se desprende lo siguiente:

“En este apartado, este órgano jurisdiccional estima necesario precisar las premisas a partir de las cuales considera procedente el juicio de amparo planteado, a pesar de haberse desestimado la causal de improcedencia hecha valer.

Ello, atendiendo a que en el caso en estudio el tema que se analiza lo es una omisión por parte del Congreso del Estado de San Luis Potosí cuya obligación de actuar no deriva directamente de un mandato constitucional (...).

...

Si bien la Primera Sala en la ejecutoria respectiva argumentó que efectivamente los tribunales de amparo cuentan con facultades constitucionales para ordenar la restitución de los derechos de los quejosos cuando éstos sean violados por una omisión legislativa absoluta, lo cierto es que ello deriva del hecho de que la Constitución establece un deber de legislar respecto de algún tema en específico cargo del Poder Legislativo, lo que genera que el ejercicio de la facultad de legislar deja de ser discrecional y se convierte en una competencia de ejercicio obligatorio.

...

Pues bien, a partir de tales premisas argumentativas es que este órgano jurisdiccional estima que el presente juicio de amparo es procedente.

...

⁹ DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN. Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Edición matutina. Puede verse en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5652187&fecha=17/05/2022#gsc.tab=0. Consultada el 03 de junio de 2023.

¹⁰ CONSEJO DE LA JUDICATURA FEDERAL DEL PODER JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN. Consulta de sentencias y expedientes. Sentencia dentro del juicio de amparo indirecto registrado bajo el número 13/2023-III. Puede verse en: <https://www.dgej.cjf.gob.mx/internet/expedientes/ExpedienteyTipo.asp>. Consultada el 03 de junio de 2023.

Primer elemento. Que exista inobservancia absoluta de una obligación de reglamentar cierta materia.

...

Segundo elemento. Que la obligación derive de un mandato concreto, contenido en una norma jurídica de cumplimiento obligatorio y que cuente con un plazo cierto establecido.

Este elemento se estima igualmente satisfecho, en atención a que la obligación de la autoridad responsable Congreso del Estado de San Luis Potosí de emitir la ley local respectiva y/o haber armonizado la legislación correspondiente, se encuentra establecida precisamente en el mandato concreto establecido en el artículo segundo transitorio de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial promulgada el diecisiete de mayo de dos mil veintidós.

Norma jurídica que es de cumplimiento obligatorio y que a su vez impone un plazo establecido, esto es, el término de acatar la obligación en no más de ciento ochenta días a partir de la publicación del decreto respectivo.

...

Tercer elemento. Que sea resultado de la inacción de algún poder público.

...

Cuarto. Que tenga como consecuencia la afectación real y directa de un derecho constitucional.

...

Lo anterior, específicamente porque la falta de reglas claras y transparentes que establezcan las bases para garantizar el derecho a la movilidad y seguridad vial en condiciones de seguridad vial de manera accesible eficaz, sostenible, con calidad, inclusión e igualdad, a fin de que sea disminuido los impactos negativos sociales, como la desigualdad, económicos, a la salud y al medio ambiente, para así reducir muertes y lesiones graves ocasionados por siniestros viales preservando el orden y la seguridad vial, así como establecer lineamientos para priorizar los modos de transporte de personas, bienes y mercancías en menor costo ambiental y social, la movilidad no motorizada y vehículos no contaminantes y la intermodalidad, siendo esta omisión un medio de restricción indirecta al derecho humano a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar, reconocido en el artículo 4º de la Carta Magna.

Quinto elemento. Que ocasione la pérdida de eficacia normativa de la Constitución.

Este elemento se encuentra cumplido en la medida en que la inacción de legislar por parte del Congreso del Estado de San Luis Potosí efectivamente genera la pérdida de eficacia de la Constitución.

...

Todo lo anterior, genera que el juicio de amparo sea procedente, pues si bien la omisión reclamada no deriva directamente de un mandato constitucional (omisión legislativa), lo cierto es que deriva de una ley de observancia general”.

En ese orden de ideas, la sentencia de mérito resolvió:

*“ÚNICO. La justicia de la Unión ampara y protege a ***** por propio derecho y en su carácter Director General de “Cambio de Ruta”, Asociación Civil respecto del acto que reclamó al Congreso del Estado de San Luis Potosí, precisado en el segundo considerando de esta resolución, por las razones y para los efectos expuestos en el considerando sexto y séptimo de la presente sentencia.”¹¹*

¹¹ *Ibid.*

De acuerdo a lo antes señalado, y según lo establece el considerando séptimo de la resolución, de la precisión en torno a la concesión del amparo, el efecto del mismo será para lo siguiente:

“1. El Congreso del Estado de San Luis Potosí cumpla con la obligación establecida en el artículo segundo transitorio de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, publicada el diecisiete de mayo de dos mil veintidós y armonice la legislación local de conformidad con dicha ley.

*2. Lo cual deberá acontecer antes de que finalice el segundo periodo ordinario de sesiones de este año de la LXII Legislatura”.*¹²

CUARTO. Que, de manera toral, los promoventes de las iniciativas acumuladas proponen, expedir, reformar y/o adicionar diversas normas de carácter general en el ámbito local, en materia de transporte y movilidad en el Estado de San Luis Potosí.

De acuerdo al artículo 86 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí,¹³ dentro de los requisitos formales que han de colmar los dictámenes legislativos, se encuentra: insertar un cuadro comparativo entre las leyes vigentes y la iniciativa propuesta. Así, respecto a las iniciativas con proyecto de decreto, bajo los números de turno, **301, 1544, y 4584**, para efectos ilustrativos, se insertan diversos cuadros comparativos que transcriben el proyecto de decreto de la iniciativa referida, con las normativas vigentes en su parte relativa, presentada por el ciudadano, las diputadas y los diputados, reseñados en el proemio de este dictamen, respectivamente, a saber:

a) Respecto a la iniciativa ciudadana que propone reformar diversos numerales de la Ley de Tránsito del Estado de San Luis Potosí, bajo el turno 301.

Texto vigente	Proyecto de decreto de la iniciativa
<p>ARTÍCULO 6°. Para los efectos de esta Ley se entenderá por:</p> <p>I a la XXIV...</p> <p>XXV. Licencia de conducir: documento que la autoridad estatal competente otorga a una persona para conducir un vehículo;</p>	<p>ARTÍCULO 6...</p> <p>...</p> <p>XV: Licencia de conducir: documento físico o digital que la autoridad competente otorga a una persona para conducir un vehículo;</p>
<p>ARTICULO 29. Todos los vehículos de motor sin excepción alguna, para que puedan circular en las vías públicas del Estado, deberán contar con</p>	<p>ARTÍCULO 29. Para conducir vehículos de motor en el Estado, las personas deberán</p>

¹² *Ibid.*

¹³ *Ídem.*

<p>póliza expedida por la institución de seguros autorizada por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, que garantice a terceros los daños que pudieren ocasionarse en sus bienes y personas por la conducción del vehículo.</p> <p>Si los conductores sufren algún accidente vial y éste no cuenta con su seguro vigente, se hará acreedor a la multa que establezca la autoridad competente en el reglamento respectivo.</p>	<p>portar la licencia física, licencia digital o permiso físico, permiso digital respectivo.</p>
<p>ARTICULO 31. El Ejecutivo del Estado, a través de la Secretaría, llevará en todo tiempo un registro actualizado de las licencias que expida, en las cuales se precisará como mínimo lo siguiente:</p>	<p>ARTÍCULO 31. Para efectos de este Capítulo, se expedirán las siguientes licencias físicas o digitales:...</p>
<p>ARTICULO 37. Las personas mayores de dieciséis años y menores de dieciocho podrán solicitar, a través de sus padres o tutores, ante la Secretaría, permiso para manejar motocicletas e automóviles de servicio particular, el cual tendrá una vigencia de seis meses.</p> <p>El padre o tutor asumirá expresamente la responsabilidad solidaria, por las infracciones que se cometan a esta Ley y a los respectivos reglamentos municipales.</p>	<p>ARTÍCULO 37. Las personas mayores de dieciséis años y menores de dieciocho podrán solicitar, a través de sus padres o tutores, ante la Dirección General de Seguridad Pública, permiso físico o permiso digital para manejar motocicletas y automóviles de servicio particular, el cual tendrá una vigencia de seis meses.</p>
<p>No existe correlativo.</p>	<p>ARTÍCULOS TRANSITORIOS.</p> <p>PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor al comenzar el siguiente ejercicio fiscal de su publicación en el Periodico Oficial "Plan de San Luis" del Estado de San Luis Potosí.</p> <p>SEGUNDO. La Secretaria de Finanzas y la Dirección General de Seguridad Pública deberán realizar las adecuaciones reglamentarias correspondientes en 30 días naturales a partir de la publicación del presente decreto.</p>

b) Por lo que hace a la iniciativa promovida por el diputado Juan Francisco Aguilar Hernández, bajo el número de turno **1544**, insta reforma a diversas normas.¹⁴

b.1.) Con Relación a la Ley de Tránsito del Estado de San Luis Potosí.

Texto vigente	Proyecto de decreto de la iniciativa
<p>ARTICULO 1°. La presente Ley es de orden público y de interés general; y tiene como objeto establecer las bases generales para la regulación del tránsito de vehículos, peatones y semovientes en el Estado, y del servicio de estacionamientos al público.</p> <p>Tiene su fundamento en lo dispuesto por el artículo 115 fracciones II y III de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 114 fracciones II y III de la Constitución Política del Estado, por lo que es obligatoria para todas las autoridades estatales y municipales, así como para particulares que se ubiquen en sus supuestos normativos. Los reglamentos municipales y, en su caso, los bandos de policía y gobierno que emitan los ayuntamientos, que regulen las materias de esta Ley, deberán respetar las bases generales que se establecen al efecto.</p> <p>El servicio público de tránsito es considerado como una función de seguridad pública en los términos de la Ley de Seguridad Pública del Estado, y le son aplicables, en lo conducente, sus objetivos y principios.</p> <p>En los términos del artículo 115 fracción II inciso e) de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y 114 fracción II de la Constitución Política del Estado, cuando algún</p>	<p>ARTICULO 1° La presente Ley es de orden público y de interés general; y tiene como objeto establecer las bases generales para regular la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, y regular el servicio de estacionamientos al público.</p> <p>Tiene su fundamento en lo dispuesto por el artículo 115 fracciones II y III de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 114 fracciones II y III de la Constitución Política del Estado, por lo que es obligatoria para todas las autoridades estatales y municipales, así como para particulares que se ubiquen en sus supuestos normativos. Los reglamentos municipales y, en su caso, los bandos de policía y gobierno que emitan los ayuntamientos, que regulen las materias de esta Ley, deberán observar las bases generales que se establecen al efecto.</p> <p>El servicio público de tránsito es considerado como una función de seguridad pública en los términos de la Ley de Seguridad Pública, y de movilidad en los términos de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, y le son aplicables, los objetivos establecidos en dicho ordenamiento legal, atendiendo en su orden peatones, vehículos no motorizados, vehículos de transporte público masivo, vehículos motorizados particulares.</p> <p>En los términos del artículo 115 fracción II inciso e) de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y 114 fracción II de la</p>

¹⁴ LXIII LEGISLATURA DEL CONGRESO DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ. Ley de Tránsito del Estado de San Luis Potosí. Puede verse en: http://congresosanluis.gob.mx/sites/default/files/unpload/legislacion/leyes/2022/05/Ley_de_Transito_del_Estado_de_San_Luis_Potosi_13_Mayo_2022.pdf. Consultada el 08 de junio de 2023.

<p>municipio de la Entidad no cuente con reglamento municipal, o bando de policía y gobierno que regule el servicio público de tránsito, peatones, y del servicio de estacionamientos al público, aplicará en lo que proceda, lo dispuesto por esta Ley.</p>	<p>Constitución Política del Estado, cuando algún municipio de la Entidad no cuente con reglamento municipal, o bando de policía y gobierno que regule el servicio público de tránsito, movilidad, y servicio de estacionamientos al público, aplicará la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, y esta Ley.</p>
<p>ARTÍCULO 6°. Para los efectos de esta Ley se entenderá por:</p> <p>I a la II...</p> <p>III. Aliento alcohólico: condición física y mental que se presenta en una persona cuando por la ingesta de alcohol etílico, su organismo contiene menos de 0.08 gramos de alcohol por decilitro de sangre, o hasta 0.40 miligramos de alcohol por litro de aire espirado, mediante la prueba de alcoholimetría, dando como resultado a la persona apta para manejar;</p> <p style="text-align: center;">No existe correlativo.</p> <p style="text-align: center;">No existe correlativo.</p> <p>IV a la XVIII...</p> <p>XIX. Estado de ebriedad: condición física y mental que se presenta en una persona cuando por la ingesta de alcohol etílico, su organismo contiene más de 0.08 gramos de alcohol por decilitro en la sangre, o más de 0.40 miligramos de alcohol por litro aire espirado a por litro, mediante la prueba de alcoholimetría, dando como resultado que la persona no está apta para manejar;</p> <p>XX...</p> <p style="text-align: center;">No existe correlativo.</p>	<p>ARTÍCULO 6°...</p> <p>I. y II...</p> <p>III. Aliento alcohólico: condición física y mental que se presenta en una persona cuando por la ingesta de alcohol etílico, su organismo contiene hasta 0.25 mg/L en aire espirado o 0.05g/dL en sangre, salvo las siguientes consideraciones:</p> <p>a) Para las personas que conduzcan motocicletas un máximo de 0.1 mg/L en aire espirado o 0.02 g/dL en sangre</p> <p>b) Para vehículos destinados al transporte de pasajeros y de carga, cualquiera valor inferior a los antes expresados;</p> <p>IV. a XVIII...</p> <p>XIX. Estado de ebriedad: condición física y mental que se presenta en una persona cuando por la ingesta de alcohol etílico, su organismo contiene valores superiores a los definidos como aliento alcohólico;</p> <p>XX...</p> <p>XXBIS. 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</p>

<p>XXI a la XXVIII...</p> <p>XXIX. Peatón: persona que transita a pie por la vía pública o zonas privadas con acceso al público, o camina asistiéndose de aparatos, o de vehículos no regulados por esta Ley, en el caso de las personas con discapacidad;</p> <p>XXX a la XXXII...</p> <p>XXXIII. Prueba de alcoholimetría: Procedimiento llevado a cabo por la autoridad con el fin de determinar si una persona presenta aliento alcohólico ó(SIC) estado de ebriedad;</p> <p>XXXIV a la XXXVII...</p> <p>XXXVIII. Vehículo: son aquellos automotores, remolques y semirremolques terrestres, sobre el cual toda persona u objeto puede ser transportado por una vía, excepto los ferrocarriles, los militares y aquellos que por su naturaleza sólo pueden ser destinados a usos agrícolas e industriales;</p> <p>XXXIX a la XLII...</p> <p>XLIII. Vías públicas: avenidas, calzadas, plazas, calles, parques, andadores, caminos, bulevares, callejones de acceso, ciclo pistas y banquetas; así como los caminos vecinales, carreteras, brechas, desviaciones, veredas, senderos, acotamientos, derechos de vía, los puentes que unan a las vías públicas y a las zonas de protección de ambos, destinados al tránsito de vehículos, peatones y semovientes.</p>	<p>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 cms 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;</p> <p>XXI. a XXVIII...</p> <p>XXIX. Peatón: Persona que transita por la vía a pie o que por su condición de discapacidad o de movilidad limitada utilizan ayudas técnicas para desplazarse; incluye menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado;</p> <p>XXX. a XXXII...</p> <p>XXXIII. Prueba de alcoholimetría: Procedimiento llevado a cabo por la autoridad con el fin de determinar si una persona presenta aliento alcohólico ó(SIC) estado de ebriedad, el que deberá observar los lineamientos establecidos por el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;</p> <p>XXXIV. a XXXVI...</p> <p>XXXVIII. 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;</p> <p>XXXIX. a XLII...</p> <p>XLIII. Vías públicas: 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;</p>
---	---

<p>ARTICULO 11. Corresponde a la Secretaría, en materia de tránsito:</p> <p>I a la VI...</p> <p>VII. Llevar a cabo, en coordinación con los diversos municipios de la Entidad, programas permanentes de educación vial, necesarios para la prevención de accidentes de tránsito,y</p> <p>VIII. Las que esta Ley y las demás disposiciones legales le señalen.</p>	<p>ARTICULO 11...</p> <p>I. a VI...</p> <p>VII. Llevar a cabo, en coordinación con los diversos municipios de la Entidad, programas permanentes de educación vial, necesarios para la prevención de accidentes de tránsito;</p> <p>VIII. Integrar la base de datos de movilidad y seguridad vial, en la que se contenga la información de Registro Público Vehicular, licencias de conducir incluyendo el tipo de licencia, seguros registrados por vehículo, operadores de servicio de transporte, conductores de servicios de transporte, infracciones cometidas y cumplimiento de sanciones impuestas, siniestros de tránsito, placas y tarjetas de circulación; y en general, la información que el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial determine, y</p> <p>IX. Las que esta Ley y las demás disposiciones legales le señalen.</p>
<p>ARTICULO 19. Los vehículos que circulen en la vía pública, de acuerdo a su naturaleza deberán, obligatoriamente, contar con:</p> <p>I a la III...</p> <p>...</p> <p>IV. Cinturones de seguridad para todos los ocupantes;</p> <p>V a la XI...</p> <p>XII. Sillas porta infante, en su caso;</p> <p>XIII. Para el caso de los vehículos a que se refiere el inciso a), numerales 1 y 2, del artículo 17 de</p>	<p>ARTICULO 19. Los vehículos automotores que circulen en la vía pública, de acuerdo a su naturaleza deberán, obligatoriamente, contar con:</p> <p>I a la III...</p> <p>...</p> <p>IV. Cinturones de seguridad para todos los ocupantes de acuerdo con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;</p> <p>V. a XI...</p> <p>XII. En todos los casos de pasajeros menores a doce años, asientos traseros con sistema de retención infantil o asiento de seguridad que cumpla con los requisitos de la Norma Oficial Mexicana aplicable;</p>

<p>la presente Ley, éstos deberán contar con cascos de protección para sus ocupantes, y</p> <p>XIV...</p>	<p>XIII. Para el caso de los vehículos a que se refiere el inciso a), numerales 1 y 2, del artículo 17 de la presente Ley, éstos deberán contar con cascos de protección para sus ocupantes que cumplan con los requisitos de la Norma Oficial Mexicana aplicable, y</p> <p>XIV...</p>
<p>ARTICULO 30. Para conducir vehículos de motor en el Estado, las personas deberán portar la licencia o el permiso respectivo.</p> <p>Es facultad exclusiva del Ejecutivo del Estado, por conducto de la Secretaría, la expedición de las licencias a que se refiere este artículo.</p>	<p>ARTICULO 30...</p> <p>Es facultad exclusiva del Ejecutivo del Estado, por conducto de la Secretaría, la expedición de las licencias a que se refiere este artículo. El Estado podrá determinar mediante acuerdo de la Secretaría, el tiempo máximo de vigencia de acuerdo con la modalidad o tipo de vehículo a conducir.</p>
<p>ARTICULO 37. Las personas mayores de dieciséis años y menores de dieciocho podrán solicitar, a través de sus padres o tutores, ante la Secretaría, permiso para manejar motocicletas o automóviles de servicio particular, el cual tendrá una vigencia de seis meses.</p> <p>El padre o tutor asumirá expresamente la responsabilidad solidaria, por las infracciones que se cometan a esta Ley y a los respectivos reglamentos municipales.</p>	<p>ARTICULO 37. Las personas mayores de dieciséis años y menores de dieciocho podrán solicitar, a través de sus padres o tutor, ante la Secretaría, permiso para manejar motocicletas o automóviles de servicio particular, el cual tendrá una vigencia máxima de veinte meses o la necesaria para cumplir la mayoría de edad.</p> <p>...</p>
<p>ARTICULO 38. Para obtener el permiso deberán satisfacerse los siguientes requisitos:</p> <p>I a la II...</p> <p>III. Aprobar los exámenes que aluden las fracciones IV, V y VI del artículo 36 de esta Ley; en caso de no ser aprobado, con la misma solicitud y pago, podrá presentarlo en dos ocasiones más, dentro de un plazo máximo de seis meses, y</p>	<p>ARTICULO 38...</p> <p>I...</p> <p>II...</p> <p>III. Aprobar los exámenes que aluden las fracciones III y IV del artículo 36 de esta Ley; en caso de no ser aprobado, con la misma solicitud y pago, podrá presentarlo en dos ocasiones más, dentro de un plazo máximo de seis meses, y</p>

IV...	IV....
<p>ARTICULO 44. Las licencias de conducir podrán retenerse en los siguientes casos:</p> <p>I. En la comisión de algún delito, siempre y cuando éste se configure o mantenga estrecho vínculo con el hecho de tránsito de que se trate; y</p> <p>II. Cuando el conductor, siendo precedente de otro Estado o país, no garantice el cumplimiento del pago de las infracciones en que incurra.</p> <p>III (DEROGADA, P.O. 24 DE DICIEMBRE DE 2020)</p>	<p>ARTICULO 44. ...</p> <p>I. En la comisión de algún delito, siempre y cuando éste se configure o mantenga estrecho vínculo con el hecho de tránsito de que se trate;</p> <p>II. Cuando el conductor, siendo precedente de otro Estado o país, no garantice el cumplimiento del pago de las infracciones en que incurra, y</p> <p>III. Por conducir con aliento alcohólico, en estado de ebriedad o bajo el influjo de cualquier psicotrópico o estupefaciente. En estos casos, la retención será por un periodo no menor a seis meses.</p>
<p>ARTICULO 46. Cuando se retenga una licencia deberá remitirse inmediatamente al departamento de tránsito respectivo, para que, una vez que haya liquidado la multa, le sea entregada al conductor y se registre la infracción para su control y efectos estadísticos. Las autoridades de tránsito municipales enviarán mensualmente a la Secretaría, la relación de conductores infraccionados y de licencias retenidas.</p> <p>Cuando se retenga una licencia se deberá proceder de la siguiente forma:</p> <p>I. Tratándose del supuesto previsto en la fracción I del artículo 44 de esta Ley, deberá remitirse al Ministerio Público del fuero común o federal, inclusive, en los términos que disponga la legislación de la materia. En este caso, la devolución de la licencia deberá hacerse por conducto de la autoridad ministerial correspondiente, y</p> <p>II...</p>	<p>ARTICULO 46. Cuando se retenga una licencia deberá remitirse inmediatamente al departamento de tránsito respectivo, para que, una vez que haya liquidado la multa, le sea entregada al conductor y se registre la infracción para su control y efectos estadísticos, salvo en los casos a que se refiere la fracción III del artículo cuarenta y cuatro de esta Ley. Las autoridades de tránsito municipales enviarán mensualmente a la Secretaría, la relación de conductores infraccionados y de licencias retenidas.</p> <p>...</p> <p>I. Tratándose del supuesto previsto en la fracción I del artículo 44 de esta Ley, deberá remitirse al Ministerio Público del fuero común o federal, inclusive, en los términos que disponga la legislación de la materia. En este caso, la devolución de la licencia deberá hacerse por conducto de la autoridad ministerial correspondiente, observando lo dispuesto por la fracción III del artículo 44, y</p> <p>II...</p>

<p>a) a la c)...</p> <p>...</p>	<p>b) ...</p> <p>c) ...</p> <p>...</p>
<p>ARTICULO 49. La señalización y aplicación de dispositivos para el control de tránsito, así como la ubicación de áreas de estacionamiento, las determinará la autoridad de tránsito que preste el servicio en cada municipio, con base en estudios técnicos, atendiendo a la infraestructura vial de que se disponga.</p>	<p>ARTICULO 49. La señalización y aplicación de dispositivos para el control de tránsito, así como la ubicación de áreas de estacionamiento, las determinará la autoridad de tránsito que preste el servicio en cada municipio, con base en estudios técnicos, atendiendo a la infraestructura vial de que se disponga, la cual deberá atender los criterios establecidos en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, cuyo objeto será prevenir, regular y guiar la circulación de peatones y vehículos, bajo criterios de diseño universal, garantizando su adecuada visibilidad en todo momento.</p>
<p>ARTICULO 52. La velocidad reglamentaria en la zona urbana será definida por las autoridades municipales, conforme a los reglamentos respectivos.</p> <p>Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo anterior, el transporte público en sus diferentes modalidades, no podrá exceder en</p>	<p>ARTICULO 52. La velocidad reglamentaria en la zona urbana será definida por las autoridades municipales, conforme a los reglamentos respectivos, en tanto que el Estado regulará las velocidades máximas en los caminos de su jurisdicción, los que en todo momento deberán atender los límites máximos siguientes:</p> <p>a) 30 km/h en calles secundarias y calles terciarias.</p> <p>b) 50 km/h en avenidas primarias sin acceso controlado.</p> <p>c) 80 km/h en carriles centrales de avenidas de acceso controlado.</p> <p>d) 80 km/h en carreteras estatales fuera de zonas urbanas; 50 km/h dentro de zonas urbanas.</p> <p>e) Ninguna intersección, independientemente de la naturaleza de la vía, podrá tener velocidad de operación mayor a 50 Km/h en cualquiera de sus accesos.</p> <p>Se deroga</p>

ningún lugar y por ninguna circunstancia, la velocidad de sesenta kilómetros por hora.	
---	--

b.2) Respecto a la Ley Orgánica del Municipio Libre del Estado de San Luis Potosí.¹⁵

Texto vigente	Proyecto de decreto de la iniciativa
<p>ARTICULO 31. Son facultades y obligaciones de los ayuntamientos:</p> <p>a) En materia de Planeación:</p> <p>I...</p> <p>I BIS...</p> <p>II. Nombrar, a propuesta de la o el Presidente Municipal, a las personas titulares de la Secretaría, Tesorería, Contraloría Interna, Oficialía Mayor, delegaciones municipales, así como de las unidades, investigadora y substanciadora, pudiendo removerlos libremente a propuesta de la o el presidente Municipal y por acuerdo del cabildo, sin responsabilidad para el ayuntamiento.</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>III a la XVI...</p> <p>b)</p>	<p>ARTICULO 31...</p> <p>a)...</p> <p>I...</p> <p>I BIS...</p> <p>II. Formular y actualizar los programas municipales de desarrollo urbano con sujeción a las leyes estatales y federales, en los cuales se deberán incluir estadísticas y datos sociológicos, debiendo observar los principios de jerarquía de la movilidad y los criterios de estándares de construcción de infraestructura vial, establecidos en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, de tal forma que atiendan en su orden a personas peatonas, vehículos no motorizados y transporte público, de conformidad con las necesidades de cada municipio;</p>

¹⁵ LXIII LEGISLATURA DEL CONGRESO DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ. Ley Orgánica del Municipio Libre del Estado de San Luis Potosí. Puede verse en: http://congresosanluis.gob.mx/sites/default/files/unpload/legislacion/leves/2023/03/Ley_Organica_del_Municipio_Libre_del_Estado_27_Febrero_2023.pdf. Consultada el 08 de junio de 2023.

<p>I a la XIII...</p> <p>c)...</p> <p>I a la XXVII...</p>	
<p>ARTÍCULO 89. En la primera sesión del año en que se instale el Ayuntamiento, se procederá a nombrar de entre sus miembros a los que formarán las comisiones permanentes, mismas que vigilarán el ramo de la administración que se les encomiende; dichas comisiones estarán conformadas por lo menos con tres integrantes, y serán las siguientes:</p> <p>I a la XIII...</p> <p>XIV. Policía Preventiva, Vialidad y Transporte;</p> <p>XV a la XVIII...</p>	<p>ARTÍCULO 89...</p> <p>I. a XIII...</p> <p>XIV. Policía Preventiva, Movilidad, Seguridad Vial y Transporte;</p> <p>XV. a XVIII...</p>
<p>ARTICULO 104.BIS. El ayuntamiento deberá constituir un organismo encargado de auxiliar y orientar a las autoridades respectivas, en todas las funciones relativas a la planeación es estratégica(sic), desarrollo urbano y ordenamiento ecológico.</p> <p>...</p> <p>I...</p> <p>II...</p>	<p>ARTICULO 104.BIS. El ayuntamiento deberá constituir un organismo encargado de auxiliar y orientar a las autoridades respectivas, en todas las funciones relativas a la planeación estratégica, desarrollo urbano y ordenamiento ecológico, los que deberán atender las disposiciones aplicables de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.</p> <p>...</p> <p>I...</p> <p>II...</p>

b.3.) Por cuanto hace a la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de San Luis Potosí.¹⁶

--	--

¹⁶ LXIII LEGISLATURA DEL CONGRESO DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ. Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de San Luis Potosí. Puede verse en: http://congresosanluis.gob.mx/sites/default/files/unpload/legislacion/leyes/2022/12/Ley_de_Ordenamiento_Territorial_y_Desarrollo_Urbano_04_Noviembre_2022_Parte_I.pdf. Consultada el 08 de junio de 2023.

Texto vigente	Proyecto de decreto de la iniciativa
<p>ARTÍCULO 4º. Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:</p> <p>I a la LVI...</p> <p>LVII. Movilidad: capacidad, facilidad y eficiencia de tránsito o desplazamiento de las personas y bienes en el territorio, priorizando la accesibilidad universal, así como la sustentabilidad de la misma;</p> <p>LVIII a la XC...</p> <p>XCI. Vía pública: todo inmueble de dominio público y uso común destinado al libre tránsito, a fin de dar acceso a los lotes y predios colindantes, alojar las instalaciones de obras o servicios públicos y proporcionar aireación, iluminación y asoleamiento a los inmuebles;</p> <p>XCII a la C...</p>	<p>ARTÍCULO 4º....</p> <p>I. a LVI...</p> <p>LVII. Movilidad: El conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías, a través de diversos modos, orientado a satisfacer las necesidades de las personas;</p> <p>LVII. a XC...</p> <p>XCI. 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;</p>
<p>ARTÍCULO 85. Son de interés metropolitano:</p> <p>I a la II...</p> <p>III. La infraestructura vial, tránsito, transporte y la movilidad;</p> <p>IV a la XVIII...</p>	<p>ARTÍCULO 85...</p> <p>I. y II...</p> <p>III. La infraestructura vial, tránsito, transporte, la movilidad y la seguridad vial;</p> <p>IV. a XVIII...</p>
<p>ARTÍCULO 53. El sector social y privado podrá crear observatorios urbanos, con la participación plural de la sociedad, de las instituciones de investigación académica, de los colegios de profesionistas, de los organismos empresariales, de las organizaciones de la sociedad civil y el gobierno, para el estudio, investigación, organización y difusión de información y conocimientos sobre los problemas socioeconómicos y espaciales, y los nuevos modelos de políticas urbanas, regionales y de gestión pública.</p>	<p>ARTÍCULO 53. El sector social y privado podrá crear observatorios urbanos, con la participación plural de la sociedad, de las instituciones de investigación académica, de los colegios de profesionistas, de los organismos empresariales, de las organizaciones de la sociedad civil y el gobierno, para el estudio, investigación, organización y difusión de información y conocimientos sobre los problemas socioeconómicos y espaciales, y los nuevos modelos de políticas urbanas, regionales y de gestión pública, así como de la movilidad y la seguridad vial.</p>

<p>...</p> <p>...</p>	<p>...</p> <p>...</p>
<p>ARTÍCULO 54. Para apoyar el funcionamiento de los observatorios, las dependencias y entidades de la Administración Pública Estatal y municipal, deberán:</p> <p>I. Proporcionarles la información asequible sobre el proceso de desarrollo urbano y el ordenamiento territorial, así como de los actos administrativos y autorizaciones que afecten al mismo;</p> <p>II a la VIII...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p style="text-align: center;">No existe correlativo.</p>	<p>ARTÍCULO 54...</p> <p>I. Proporcionarles la información asequible 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 los 58 municipios, y de las zonas metropolitanas en su caso.</p> <p>II. a VIII...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>Los Observatorios podrán llevar a cabo, de manera conjunta con los institutos de planeación de los municipios procesos de consulta y deliberación sobre temas de movilidad y seguridad vial.</p>
<p>ARTÍCULO 160. Para la accesibilidad universal, las políticas de movilidad deberán asegurar que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrecen sus Centros de Población.</p> <p>Las políticas y programas para la movilidad será parte del proceso de planeación de los asentamientos humanos en el orden estatal y municipal.</p>	<p>ARTÍCULO 160...</p> <p>Las políticas y programas para la movilidad y la seguridad vial, será parte del proceso de planeación de los asentamientos humanos en el orden estatal y municipal, debiendo atender y observar la jerarquía de movilidad a que se refiere la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.</p>

<p>ARTÍCULO 169. Las normas para el diseño y la construcción de las vías públicas, que se deriven de esta Ley, deberán comprender cuando menos:</p> <p>I a la XXIII...</p>	<p>ARTÍCULO 169. Las normas para el diseño y la construcción de las vías públicas, que se deriven de esta Ley, observarán la jerarquía de movilidad, así como los criterios y estándares para el diseño de infraestructura vial a que se refiere la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, y comprenderán cuando menos:</p> <p>I. a XIII...</p> <p>...</p>
<p>No existe correlativo.</p>	<p>TRANSITORIOS</p> <p>PRIMERO. El presente Decreto entrara en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado “Plan de San Luis”.</p> <p>SEGUNDO. Se derogan todas aquellas disposiciones que contravengan lo dispuesto en el presente Decreto.</p>

c) Por lo que hace a la iniciativa relativa a la Ley de Tránsito del Estado de San Luis Potosí, promovida por el diputado **Edmundo Azael Torrescano Medina**.¹⁷

Texto vigente	Proyecto de decreto de la iniciativa
<p>ARTICULO 1°. La presente Ley es de orden público y de interés general; y tiene como objeto establecer las bases generales para la regulación del tránsito de vehículos, peatones y semovientes en el Estado, y del servicio de estacionamientos al público.</p> <p>Tiene su fundamento en lo dispuesto por el artículo 115 fracciones II y III de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 114 fracciones II y III de la Constitución Política del Estado, por lo que es obligatoria para todas las</p>	<p>ARTICULO 1°. La presente Ley es de orden público y de interés general; y tiene como objeto establecer las bases generales para la regulación del tránsito de vehículos, peatones, semovientes, señalamientos viales en el Estado, y del servicio de estacionamientos al público.</p> <p>...</p>

¹⁷ LXIII LEGISLATURA DEL CONGRESO DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ. Ley de Tránsito del Estado de San Luis Potosí. Puede verse en: https://congresosanluis.gob.mx/sites/default/files/unpload/legislacion/leyes/2023/10/Ley_de_Transito_del_Estado_de_San_Luis_Potosi_19_Octubre_2023.pdf. Consultada el 03 de noviembre de 2023.

<p>autoridades estatales y municipales, así como para particulares que se ubiquen en sus supuestos normativos. Los reglamentos municipales y, en su caso, los bandos de policía y gobierno que emitan los ayuntamientos, que regulen las materias de esta Ley, deberán respetar las bases generales que se establecen al efecto.</p> <p>El servicio público de tránsito es considerado como una función de seguridad pública en los términos de la Ley de Seguridad Pública del Estado, y le son aplicables, en lo conducente, sus objetivos y principios.</p> <p>En los términos del artículo 115 fracción II inciso e) de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y 114 fracción II de la Constitución Política del Estado, cuando algún municipio de la Entidad no cuente con reglamento municipal, o bando de policía y gobierno que regule el servicio público de tránsito, peatones, y del servicio de estacionamientos al público, aplicará en lo que proceda, lo dispuesto por esta Ley.</p>	<p>...</p> <p>...</p>
<p>ARTÍCULO 6°. Para los efectos de esta Ley se entenderá por:</p> <p>I a XIV...</p> <p>XV. Dispositivos para el control de tránsito: señalamientos, marcas, semáforos y otros medios similares que se utilizan para regular y guiar el tránsito de personas, semovientes y vehículos;</p> <p>XVI a XXXVI...</p> <p style="text-align: center;">No existe correlativo.</p>	<p>ARTÍCULO 6°...</p> <p>I a XIV...</p> <p>XV. Dispositivos para el control de tránsito: señalamientos horizontales y verticales, marcas, semáforos y otros medios similares que se utilizan para regular y guiar el tránsito de personas, semovientes y vehículos;</p> <p>XVI a XXXVI...</p> <p>XXXVI Bis. Señalamiento Horizontal: conjunto de marcas que se pintan o colocan sobre el pavimento, guarniciones y estructuras, con el propósito de delinear las características geométricas de las carreteras estatales y vialidades urbanas, y denotar todos aquellos elementos estructurales que estén instalados dentro del derecho de vía, para regular y canalizar el tránsito de vehículos y peatones, así como proporcionar información a los</p>

<p style="text-align: center;">No existe correlativo.</p> <p>XXXVII a la XLIII...</p>	<p>usuarios. Estas marcas son rayas, símbolos, leyendas o dispositivos.</p> <p>XXXVI Ter. Señalamiento Vertical: conjunto de señales en tableros fijados en postes, marcos y otras estructuras, integradas con leyendas y símbolos. Según su propósito pueden ser: preventivas, restrictivas, informativas, turísticas y de servicios.</p>
<p style="text-align: center;">TITULO QUINTO DE LOS SEÑALAMIENTOS VIALES Y ESTACIONAMIENTOS</p> <p style="text-align: center;">Capítulo I De los Señalamientos Viales</p> <p>ARTICULO 49. La señalización y aplicación de dispositivos para el control de tránsito, así como la ubicación de áreas de estacionamiento, las determinará la autoridad de tránsito que preste el servicio en cada municipio, con base en estudios técnicos, atendiendo a la infraestructura vial de que se disponga.</p>	<p style="text-align: center;">TITULO QUINTO DE LOS DISPOSITIVOS PARA EL CONTROL DE TRÁNSITO Y ESTACIONAMIENTOS</p> <p style="text-align: center;">Capítulo I De los Dispositivos para el control de tránsito</p> <p>ARTICULO 49. La aplicación de dispositivos para el control de tránsito, así como la ubicación de áreas de estacionamiento, las determinará la autoridad de tránsito que preste el servicio en cada municipio, con base en estudios técnicos y a las Normas Oficiales Mexicanas, atendiendo a la infraestructura vial de que se disponga.</p>
<p>ARTICULO 51. La señalización vial en su carácter preventivo, restrictivo e informativo, tiene por objeto orientar y regular el tránsito en las vías públicas del Estado, por lo que deberán instalarse conforme a las normas establecidas para tal efecto.</p> <p>La señalización deberá contemplar la inclusión de los ciclistas al sistema vial urbano.</p> <p>En las vías de acceso controlado, estará permitida la circulación de motocicletas con capacidad igual o superior a 400cc, por lo que la señalización en dichas vías no podrá restringir el acceso a este tipo de vehículos.</p>	<p>ARTICULO 51. La señalización horizontal y vertical, tiene por objeto orientar, regular, informar y advertir las condiciones del tránsito en las vías públicas del Estado, por lo que deberán de ser colocadas, pintadas, instaladas, y aplicadas conforme a las Normas Oficiales Mexicanas y demás legislación aplicable para tal efecto.</p> <p>La señalización deberá contemplar la inclusión de los ciclistas y peatones al sistema vial urbano.</p> <p>La inobservancia de la disposición señalada en el primer párrafo será sancionada conforme lo previsto en la Ley de Responsabilidades Administrativas para el Estado y Municipios de San Luis Potosí.</p>

<p style="text-align: center;">No existe correlativo.</p>	<p style="text-align: center;">TRANSITORIOS</p> <p>Primero.- Este decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado “Plan de San Luis Potosí”.</p> <p>Segundo.- Una vez de la entrada en vigor del presente decreto, los Municipios del Estado de San Luis Potosí, tendrán un plazo no mayor a 90 días naturales para realizar las adecuaciones necesarias a sus reglamentos de tránsito.</p> <p>Tercero.- Los señalamientos horizontales y verticales de las vialidades urbanas y carreteras del Estado que se encuentren fuera de lo que establece el presente decreto, deberán ser adecuadas por las autoridades de su respectiva competencia en un plazo no mayor a 120 días naturales.</p> <p>Cuarto.- Se derogan todas aquellas disposiciones que contravengan lo dispuesto en el presente decreto.</p>
--	---

QUINTO. Que conforme al párrafo primero del artículo 85 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí,¹⁸ el dictamen legislativo es la opinión y juicio jurídico fundado que resulta del análisis de una iniciativa de ley, decreto, acuerdo administrativo o económico, o punto de acuerdo, propuesto por la comisión que lo emite. En ese orden de ideas, la fracción II del numeral 86 del mismo Ordenamiento interno,¹⁹ dispone diversos requisitos *sine qua non*,²⁰ los cuales debe contener el dictamen legislativo. En ese sentido, de manera enunciativa más no limitativa, se procede a cumplir con los requisitos formales del dictamen y, al mismo, tiempo, se entra al fondo de las iniciativas planteadas, a saber:

a) En cuanto al objetivo de las propuestas. De manera central, las iniciativas con proyecto de decreto en su conjunto, tienen como objetivo proponer una nueva ley en materia

¹⁸ *Ibid.*

¹⁹ *Ibid.*

²⁰ REAL ACADEMIA DE LA LENGUA ESPAÑOLA. *SINE QUA NON*: 1. Loc. lat. (pron. [*sine-kuá-nón*] o [*sine-kuá-non*]) que significa literalmente 'sin la cual no'. Se emplea con el sentido de '[condición] que resulta indispensable para algo': «La camaradería íntima era condición *sine qua non* para el éxito en los estudios» (Silva Rif [Esp. 2001]). Aunque el pronombre latino *qua* es femenino singular (pues en latín esta locución se aplicaba solo al sustantivo *condicio* 'condición'), en español esta expresión se ha lexicalizado y no solo se usa referida a condición, sino también a sustantivos similares de uno u otro género, como característica, requisito, etc., y tanto en singular como en plural. Diccionario panhispánico de dudas. 1ª actualización (junio de 2023). Puede verse en: <https://www.rae.es/dpd/sine%20qua%20non>. Consultada el 10 de junio de 2023.

...
...

Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.²³

*Énfasis añadido

Dado que la Federación se arrogó la facultad para expedir leyes generales en materia de movilidad, se estableció en el artículo segundo transitorio del decreto legislativo, por medio del cual el Congreso de la Unión, debía expedir, en un plazo que no excediera de ciento ochenta días contados a partir de la entrada en vigor del Decreto, la Ley General en Materia de Movilidad y Seguridad Vial.²⁴ En esa línea argumentativa, de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, publicada en el Diario Oficial de la Federación el martes 17 de mayo de 2022,²⁵ en cumplimiento al Decreto Legislativo constitucional, se establecieron diversos transitorios que, a la letra, señalan lo que a continuación se inserta:

“Segundo. El Congreso de la Unión y las Legislaturas de las entidades federativas, en un plazo no mayor a 180 días, contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, deberán aprobar las reformas necesarias a las leyes de su competencia, a fin de armonizarlas con lo dispuesto en esta Ley.

Tercero. El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial deberá emitir la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial en un plazo no mayor a 365 días naturales contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

Cuarto. El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial deberá integrarse y emitir los lineamientos para su organización y operación, en un plazo no mayor a 180 días naturales contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

Quinto. En un plazo no mayor a 365 días naturales contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, las Secretarías integrantes del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, las entidades federativas, así como los municipios, deberán integrar los registros, indicadores y bases de datos en materia de movilidad y seguridad vial como parte del Sistema de Información Territorial y Urbano”.

De lo antes manifestado, se puede colegir que el Congreso de la Unión se reservó la facultad exclusiva para legislar normas generales en materia de movilidad y seguridad vial, para todo el país; sin embargo, a través de sendos artículos transitorios, tanto de las reformas Constitucionales y a la ley secundaria, arriba reseñadas, también lo es que este ejerció la figura conocida por la doctrina como: *“facultad de delegación legislativa”*, la que en esencia ha de entenderse como una habilitación excepcional y limitada que el Congreso de la Unión puede conferir, ya al Poder Ejecutivo ya a las Legislaturas de los Estados, para que estos ejerzan temporalmente algunas de las facultades legislativas que la Constitución otorga al Poder Legislativo Federal. Es relevante señalar que el Congreso de la Unión conserva la titularidad de la facultad legislativa delegada, y puede ejercerla mientras transcurre el plazo de la delegación e, incluso, puede reasumirla anticipadamente, derogando la ley mediante la cual la otorgó.

²³ DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Puede verse en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5608665&fecha=24/12/2020#gsc.tab=0. Consultada el 09 de junio de 2023.

²⁴ *Ibidem*.

²⁵ CÁMARA DE DIPUTADOS DEL CONGRESO DE LA UNIÓN. Leyes federales. Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Puede verse en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>. Consultada el 09 de junio de 2023.

Así, el procedimiento del ejercicio de la facultad de delegación legislativa comienza con la sanción de una ley delegante (Ley General de Movilidad y Seguridad Vial), que establece la materia, las bases y el plazo de delegación. La facultad de delegación legislativa constituye una excepción al principio de división de los poderes y al subprincipio de “*corrección funcional*”, la cual establece que las facultades que la Constitución Federal otorga a cada uno de los órganos de gobierno solamente pueden ser ejercidas por ellos, y no por los restantes.²⁶ El fundamento que se ha esgrimido para permitir constitucionalmente la delegación legislativa es que la demanda normativa que requiere el adecuado funcionamiento de los sistemas políticos contemporáneos, no puede ser adecuadamente atendido por el procedimiento ordinario de sanción de las leyes, dada la cantidad, complejidad técnica, y la rapidez de respuesta normativa que es necesaria para el eficaz desenvolvimiento de la vida política en nuestros días.

Por lo antes expuesto, toda vez que el artículo 57 la fracción XLVIII de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí, dispone que son atribuciones del Congreso, las demás que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución local y las leyes que de ellas emanen, le atribuyan. En esta tesitura, el Congreso del Estado de San Luis Potosí **es competente y cuenta con facultades delegadas para legislar en materia de movilidad y seguridad vial en el ámbito local**, de conformidad con los decretos legislativos, tanto a nivel constitucional, así como a la ley general en la materia; no solo como una facultad, sino como una obligación formal.

c) En cuanto a su constitucionalidad, con relación a las constituciones federal y local y, en su caso, la convencionalidad respecto de los documentos internacionales ratificados por el Estado Mexicano. El artículo 1o, en los párrafos del primero al tercero, de la Constitución General de la República, respectivamente, establecen que en los Estados Unidos Mexicanos todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en esta 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. Las normas relativas a los derechos humanos se interpretarán de conformidad con esta Constitución y con los tratados internacionales de la materia, favoreciendo en todo tiempo a las personas la protección más amplia. 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.²⁷

²⁶ REAL ACADEMIA DE LA LENGUA ESPAÑOLA. Diccionario panhispánico del español jurídico. Principio de corrección funcional: *Const.; Chile y Méx. Principio que busca que el intérprete respete las competencias de los poderes públicos y organismos estatales sin restringir las funciones constitucionales de algunas de ellas*. Puede verse en: <https://dpej.rae.es/lema/principio-de-correcci%C3%B3n-funcional>. Consultada el 13 de junio de 2023.

²⁷ *Idem*.

Por su parte, el penúltimo párrafo del artículo 4º de la Carta Magna, establece reconocer, promover, respetar y garantizar, como derecho fundamental, establece que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.²⁸ Al respecto, los espacios donde viven las personas se caracterizan por ser dinámicos, en constante crecimiento y cambio. Ahí los seres humanos transitan, conviven, trabajan, estudian y desarrollan todos los aspectos de su vida; de ese modo, dichos lugares demandan cada vez nuevos y mejores servicios, entre ellos la movilidad.

De acuerdo a la doctrina, en materia de derechos humanos existen dos grandes acepciones para el vocablo movilidad: forzada o voluntaria. La primera se refiere al asilo y refugio; y en el segundo de los casos a la emigración, inmigración, tránsito y retorno. El derecho a la movilidad voluntaria se refiere al “libre desplazamiento en condiciones óptimas de relación entre medio ambiente, espacio público e infraestructura”,²⁹ cuyo cumplimiento permite que las personas alcancen diversos fines que dan valor a la vida. El derecho a la movilidad está relacionado con diversas necesidades básicas de las personas como la alimentación, pues necesitan desplazarse de un lugar a otro para proveerse de sus víveres; ya sea al campo, los mercados locales o grandes centros de abastecimiento; el derecho a la salud para acudir al servicio médico de manera oportuna; el derecho al trabajo para llegar al lugar donde se labora de manera eficiente; el derecho a la educación para acudir a la escuela; el derecho a un medio ambiente sano al utilizar medios de transporte sostenibles, entre otros. Dada esta relación, el Estado tiene la obligación de proporcionar los mecanismos adecuados para el goce del derecho de todos al libre tránsito, propiciando que los distintos medios de transporte, públicos o privados, sean de calidad, eficientes, con criterios ambientales; garantizando con ello un lugar seguro para transitar, vivir en paz y con dignidad.

Válidamente se puede afirmar que el derecho a la movilidad está vinculado también con el derecho al espacio público e, incluso, por ser el lugar donde las personas han elegido habitar.³⁰ El fenómeno de la movilidad no es exclusivo de las grandes ciudades, sino de cualquier ubicación geográfica en la que se encuentre una persona y tenga que desarrollar su vida cotidiana. Por ende, el libre tránsito o circulación es primordial, aunque en algunos casos presenta distintos retos para los asentamientos humanos. Por ejemplo, la gran cantidad de transporte automotriz en las ciudades ha provocado altas emisiones de contaminantes atmosféricos. El documento Perspectivas del Medio Ambiente: América Latina y el Caribe GEO ALC 3, del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), advierte de la mala calidad del aire por el funcionamiento inadecuado de las fuentes móviles y fijas de emisiones, entre otros factores, por los patrones de movilidad y el servicio de transporte.³¹

²⁸ *Idem*.

²⁹ FRIDOLE BALLÉN DUQUE, “Derecho a la movilidad. La experiencia de Bogotá D. C”, Prolegómenos: Derechos y Valores, Bogotá, año X, núm. 20, julio-diciembre de 2007, p. 170.

³⁰ Comisión Nacional de Derechos Humanos, Movilidad, vivienda y derechos humanos, 1ª edición: noviembre, 2016, p.4. Puede verse en: <https://appweb.cndh.org.mx/biblioteca/archivos/pdfs/cartilla-Movilidad-Vivienda-DH.pdf>. Consultado el 21 de junio de 2023.

³¹ Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), Perspectivas del medio ambiente: América Latina y el Caribe GEO ALC 3, 2010. Puede verse en: <https://appweb.cndh.org.mx/biblioteca/archivos/pdfs/cartilla-Movilidad-Vivienda-DH.pdf>. Consultado el 22 de junio de 2023.

La reforma constitucional del 10 de junio de 2011,³² reconoció la trascendencia que tienen los derechos humanos para el sistema institucional mexicano, incorporando a rango constitucional el derecho internacional de los derechos humanos y fortaleciendo los mecanismos para su protección. En el ámbito internacional, es preciso señalar que el Estado Mexicano ha suscrito diversos tratados y convenciones internacionales en materia de movilidad y seguridad vial. Dotar de rango constitucional a los derechos humanos reconocidos en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano es parte, y conllevó importantes implicaciones para la actuación de las autoridades, la impartición de justicia, la formulación de políticas públicas y el estudio y la práctica del derecho en el país. En efecto, la reforma estableció en el artículo 1º constitucional las obligaciones de todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, 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.³³

Por su parte, a través de la contradicción de tesis 293/2011,³⁴ la Suprema Corte de Justicia de la Nación, estableció la obligatoriedad de la doctrina contenida en todas las sentencias dictadas por la Corte Interamericana de Derechos Humanos y la conformación de un bloque de constitucionalidad integrado por los derechos constitucionales y los derechos establecidos en los tratados internacionales ratificados por México, como parámetro bajo el cual se debe analizar la constitucionalidad y convencionalidad de todos los actos jurídicos y las normas generales, favoreciendo en su aplicación e interpretación la protección más amplia, debiendo tener en cuenta los principios de derecho internacional incorporados en la Carta de las Naciones Unidas,³⁵ tales como los principios de la igualdad de derechos y de la libre determinación de los pueblos, de la igualdad soberana y la independencia de todos los Estados, de la no injerencia en los asuntos internos de los Estados, de la prohibición de la amenaza o el uso de la fuerza y del respeto universal a los derechos humanos y a las libertades fundamentales de todos; la efectividad de tales derechos y libertades.

Al respecto, y conforme al numeral 2 denominado de los "términos empleados", incisos a) y b), de la Convención de Viena Sobre el Derecho de los Tratados, respectivamente, establece que, para los efectos de la Convención, se entiende por "tratado" como el acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el derecho internacional, se encuentre en un instrumento único o en dos o más instrumentos conexos, cualquiera que sea su denominación particular. Por su parte, se entiende por "ratificación", "aceptación", "aprobación" y

³² DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN. DECRETO por el que se modifica la denominación del Capítulo I del Título Primero y reforma diversos artículos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de derechos humanos. Puede verse en: https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5194486&fecha=10/06/2011#gsc.tab=0. Consultada el 22 de junio de 2023.

³³ *Ibidem*.

³⁴ SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN. Consulta de sentencias relevantes. Puede verse en: <https://www.scjn.gob.mx/derechos-humanos/sites/default/files/sentencias-emblematicas/sentencia/2020-12/CT%20293-2011.pdf>. Consultada el 23 de junio de 2023.

³⁵ ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS. Carta de las Naciones Unidas, 1945. Puede verse en: <https://www.un.org/es/about-us/un-charter>. Consultada el 23 de junio de 2023.

"adhesión", según el caso, el acto internacional así denominado por el cual un Estado hace constar, en el ámbito internacional, su consentimiento en obligarse por un tratado.³⁶

Es importante destacar que, conforme a la parte III, sección primera, en los numerales 26 y 27, de la de la Convención de Viena Sobre el Derecho de los Tratados, denominada: "*De la observancia, aplicación e interpretación de los tratados*", se introduce la figura contractual conocida como: "*Pacta sunt servanda*", que implica que todo tratado en vigor obliga a las partes y debe ser cumplido por ellas de buena fe.³⁷ Ahora bien, por lo que hace al derecho interno y la observancia de los tratados, según la misma Convención, un país Parte no podrá invocar las disposiciones de su derecho interno como justificación del incumplimiento de un tratado. Esta norma se entenderá sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 46, del mismo ordenamiento internacional.

Por todo lo dicho hasta aquí, se puede afirmar que la importancia de los instrumentos internacionales radica en que los Estados voluntariamente, y de buena fe, aceptan compromisos para garantizar y respetar los derechos humanos a los ciudadanos bajo su jurisdicción. En el tema que nos ocupa, desde mediados del siglo pasado se han adoptado diversos instrumentos internacionales que prevén y dan sustento al derecho a la movilidad, entre ellos:

Declaración Universal de los Derechos Humanos	Artículo 13 1. Toda persona tiene derecho a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un Estado. 2. Toda persona tiene derecho a salir de cualquier país, incluso del propio, y a regresar a su país. ³⁸
	Artículo 22 Derecho de Circulación y de Residencia

³⁶ ORGANIZACIÓN DE ESTADOS AMERICANOS, (OEA). Convención de Viena sobre el derecho de los tratados, 1969. Puede verse en: https://www.oas.org/36ag/espanol/doc_referencia/convencion_viena.pdf. Consultado el 23 de junio de 2023.

³⁷ REAL ACADEMIA DE LA LENGUA ESPAÑOLA. Diccionario panhispánico del español jurídico, *pacta sunt servanda* (Los pactos deben cumplirse). Principio general según el cual se debe respetar, conforme al principio de buena fe, lo dispuesto en un tratado internacional. Principio recogido en las Convenciones de Viena sobre el Derecho de los Tratados, de 1969, y sobre el Derecho de los Tratados celebrados entre Estados y organizaciones internacionales o entre organizaciones internacionales, de 1986. "Todo Tratado en vigor obliga a las partes y debe ser cumplido por ellas de buena fe" (Convenciones de Viena, art. 26). Principio de los más examinados por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, como consecuencia de las incompatibilidades existentes entre los tratados y convenios suscritos por los Estados o, de forma más habitual, las producidas entre las obligaciones con la Unión de los Estados y los pactos privados convenidos con terceros. La STJUE, Sala Cuarta, de 23-I-2014, C-537/11, apdos. 36-41, considera, en atención a ese carácter de principio general de derecho internacional del *pacta sunt servanda*, su prevalencia sobre otras disposiciones que puedan obligar a los Estados miembros que son parte en un determinado protocolo a incumplir las obligaciones que les incumben en relación con las otras Partes contratantes de este. El principio obliga a los Estados firmantes de un contrato a remover los obstáculos necesarios para cumplir con las obligaciones exigidas por el derecho de la Unión (Conclusiones del Abogado General de 10-II-2009, C-284/05, apdos. 189-195). Puede verse en: <https://dpei.rae.es/lema/pacta-sunt-servanda#:~:text=Los%20pactos%20deben%20cumplirse>. Consultada el 23 de junio de 2023.

³⁸ ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS. La Declaración Universal de Derechos Humanos, diciembre de 1948. Puede verse en: <https://www.un.org/es/about-us/universal-declaration-of-human-rights>. Consultado el 25 de junio de 2023.

<p align="center">Convención Americana sobre Derechos Humanos (Pacto de San José)</p>	<p>1. Toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado tiene derecho a circular por el mismo y a residir en él con sujeción a las disposiciones legales.</p> <p>2. Toda persona tiene derecho a salir libremente de cualquier país, inclusive del propio.</p> <p>3. El ejercicio de los derechos anteriores no puede ser restringido sino en virtud de una ley, en la medida indispensable en una sociedad democrática, para prevenir infracciones penales o para proteger la seguridad nacional, la seguridad o el orden públicos, la moral o la salud públicas o los derechos y libertades de los demás.</p> <p>4. El ejercicio de los derechos reconocidos en el inciso 1) puede asimismo ser restringido por la ley, en zonas determinadas, por razones de interés público.³⁹</p>
<p align="center">Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer</p>	<p align="center">Artículo 14</p> <p>1. Los Estados Partes tendrán en cuenta los problemas especiales a que hace frente la mujer rural y el importante papel que desempeña en la supervivencia económica de su familia, incluido su trabajo en los sectores no monetarios de la economía, y tomarán todas las medidas apropiadas para asegurar la aplicación de las disposiciones de la presente Convención a la mujer en las zonas rurales.</p> <p>2. Los Estados Partes adoptarán todas las medidas apropiadas para eliminar la discriminación contra la mujer en las zonas rurales a fin de asegurar en condiciones de igualdad entre hombres y mujeres, su participación en el desarrollo rural y en sus beneficios, y en particular le asegurarán el derecho a:</p> <p>a) Participar en la elaboración y ejecución de los planes de desarrollo a todos los niveles;</p> <p>b) al g)...</p> <p>h) Gozar de condiciones de vida adecuadas, particularmente en las esferas de la vivienda, los servicios sanitarios, la electricidad y el abastecimiento de agua, el transporte y las comunicaciones.⁴⁰</p>
	<p align="center">ARTÍCULO III</p>

³⁹ CORTE INTERAMERICANA DE DERECHOS HUMANOS. Convención Americana sobre Derechos Humanos (Pacto de San José). Puede verse en: <https://www.corteidh.or.cr/tablas/17229a.pdf>. Consultado el 25 de junio de 2023.

⁴⁰ ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS. Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de discriminación contra la Mujer, septiembre de 1981. Puede verse en: <https://www.ohchr.org/es/instruments-mechanisms/instruments/convention-elimination-all-forms-discrimination-against-women>. Consultado el 26 de junio de 2023.

<p>Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad</p>	<p>Para lograr los objetivos de esta Convención, los Estados parte se comprometen a:</p> <p>1. Adoptar las medidas de carácter legislativo, social, educativo, laboral o de cualquier otra índole, necesarias para eliminar la discriminación contra las personas con discapacidad y propiciar su plena integración en la sociedad, incluidas las que se enumeran a continuación, sin que la lista sea taxativa:</p> <p>a) Medidas para eliminar progresivamente la discriminación y promover la integración por parte de las autoridades gubernamentales y/o entidades privadas en la prestación o suministro de bienes, servicios, instalaciones, programas y actividades, tales como el empleo, el transporte, las comunicaciones, la vivienda, la recreación, la educación, el deporte, el acceso a la justicia y los servicios policiales, y las actividades políticas y de administración;</p> <p>b) Medidas para que los edificios, vehículos e instalaciones que se construyan o fabriquen en sus territorios respectivos faciliten el transporte, la comunicación y el acceso para las personas con discapacidad;</p> <p>c) Medidas para eliminar, en la medida de lo posible, los obstáculos arquitectónicos, de transporte y comunicaciones que existan, con la finalidad de facilitar el acceso y uso para las personas con discapacidad; y</p> <p>d) Medidas para asegurar que las personas encargadas de aplicar la presente Convención y la legislación interna sobre esta materia, estén capacitados para hacerlo.</p> <p>2. Trabajar prioritariamente en las siguientes áreas:</p> <p>a) La prevención de todas las formas de discapacidad prevenibles;</p> <p>b) La detección temprana e intervención, tratamiento, rehabilitación, educación, formación ocupacional y el suministro de servicios globales para asegurar un nivel óptimo de independencia y de calidad de vida para las personas con discapacidad; y</p> <p>c) La sensibilización de la población, a través de campañas de educación encaminadas a eliminar prejuicios, estereotipos y otras actitudes que atentan contra el derecho de las personas a ser iguales, propiciando de esta forma el respeto y la convivencia con las personas con discapacidad.⁴¹</p>
--	---

⁴¹ COMISIÓN NACIONAL DE LOS DERECHOS HUMANOS. Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad. Puede verse en: <https://www.cndh.org.mx/documento/convencion-interamericana-para-la-eliminacion-de-todas-las-formas-de-discriminacion>. Consultada el 27 de junio de 2023.

<p style="text-align: center;">Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad</p>	<p style="text-align: center;">Artículo 20 Movilidad personal</p> <p>Los Estados Partes adoptarán medidas efectivas para asegurar que las personas con discapacidad gocen de movilidad personal con la mayor independencia posible, entre ellas:</p> <p>a) Facilitar la movilidad personal de las personas con discapacidad en la forma y en el momento que deseen a un costo asequible;</p> <p>b) Facilitar el acceso de las personas con discapacidad a formas de asistencia humana o animal e intermediarios, tecnologías de apoyo, dispositivos técnicos y ayudas para la movilidad de calidad, incluso poniéndolos a su disposición a un costo asequible;</p> <p>c) Ofrecer a las personas con discapacidad y al personal especializado que trabaje con estas personas capacitación en habilidades relacionadas con la movilidad;</p> <p>d) Alentar a las entidades que fabrican ayudas para la movilidad, dispositivos y tecnologías de apoyo a que tengan en cuenta todos los aspectos de la movilidad de las personas con discapacidad.⁴²</p>
<p style="text-align: center;">Convención Interamericana sobre la Protección de los Derechos Humanos de las Personas Mayores</p>	<p style="text-align: center;">Artículo 26 Derecho a la accesibilidad y a la movilidad personal</p> <p>La persona mayor tiene derecho a la accesibilidad al entorno físico, social, económico y cultural, y a su movilidad personal.</p> <p>A fin de garantizar la accesibilidad y la movilidad personal de la persona mayor para que pueda vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida, los Estados Parte adoptarán de manera progresiva medidas pertinentes para asegurar el acceso de la persona mayor, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales. Estas medidas, que incluirán la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, se aplicarán, entre otras cosas, a:</p> <p>a) Los edificios, las vías públicas, el transporte y otras instalaciones exteriores e interiores como centros educativos, viviendas, instalaciones médicas y lugares de trabajo.</p>

⁴² ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS. Convención Sobre Los Derechos de las Personas con Discapacidad. Puede verse en: <https://www.un.org/esa/socdev/enable/documents/tccconvs.pdf>. Consultada el 28 de junio de 2023.

	<p>b) Los servicios de información, comunicaciones y de otro tipo, incluidos los servicios electrónicos y de emergencia.</p> <p>Los Estados Parte también adoptarán las medidas pertinentes para:</p> <p>a) Desarrollar, promulgar y supervisar la aplicación de normas mínimas y directrices sobre la accesibilidad de las instalaciones y los servicios abiertos al público o de uso público.</p> <p>b) Asegurar que las entidades públicas y privadas que proporcionan instalaciones y servicios abiertos al público o de uso público tengan en cuenta todos los aspectos de su accesibilidad para la persona mayor.</p> <p>c) Ofrecer formación a todas las personas involucradas en los problemas de accesibilidad que enfrenta la persona mayor.</p> <p>d) Promover otras formas adecuadas de asistencia y apoyo a la persona mayor para asegurar su acceso a la información.</p> <p>e) Promover el acceso de la persona mayor a los nuevos sistemas y tecnologías de la información y las comunicaciones, incluida Internet y que estas sean accesibles al menor costo posible.</p> <p>f) Propiciar el acceso a tarifas preferenciales o gratuitas de los servicios de transporte público o de uso público a la persona mayor.</p> <p>g) Promover iniciativas en los servicios de transporte público o de uso público para que haya asientos reservados para la persona mayor, los cuales deberán ser identificados con la señalización correspondiente.</p> <p>h) Dotar a los edificios y otras instalaciones abiertas al público de señalización en formatos de fácil lectura, comprensión y adecuados para la persona mayor.⁴³</p>
	<p style="text-align: center;">Artículo 6</p> <p>1. Al aplicar las disposiciones del presente Convenio, los gobiernos deberán:</p> <p>a) consultar a los pueblos interesados, mediante procedimientos apropiados y en particular a través de sus instituciones representativas, cada vez que se prevean medidas legislativas o administrativas susceptibles de afectarles directamente;</p>

⁴³ ORGANIZACIÓN DE ESTADOS AMERICANOS. Convención Interamericana sobre la Protección de los Derechos humanos de las Personas Mayores. Puede verse en: http://www.oas.org/es/sla/ddi/docs/tratados_multilaterales_interamericanos_a-70_derechos_humanos_personas_mayores.pdf. Consultada el 29 de junio de 2023.

**Convenio Núm. 169 de la
OIT sobre Pueblos Indígenas
y Tribales**

**Declaración de las Naciones
Unidas sobre los Derechos
de los Pueblos Indígenas**

b) establecer los medios a través de los cuales los pueblos interesados puedan participar libremente, por lo menos en la misma medida que otros sectores de la población, y a todos los niveles en la adopción de decisiones en instituciones electivas y organismos administrativos y de otra índole responsables de políticas y programas que les conciernan;

c) establecer los medios para el pleno desarrollo de las instituciones e iniciativas de esos pueblos, y en los casos apropiados proporcionar los recursos necesarios para este fin.

2. Las consultas llevadas a cabo en aplicación de este Convenio deberán efectuarse de buena fe y de una manera apropiada a las circunstancias, con la finalidad de llegar a un acuerdo o lograr el consentimiento acerca de las medidas propuestas.

Artículo 7

1. Los pueblos interesados deberán tener el derecho de decidir sus propias prioridades en lo que atañe al proceso de desarrollo, en la medida en que éste afecte a sus vidas, creencias, instituciones y bienestar espiritual y a las tierras que ocupan o utilizan de alguna manera, y de controlar, en la medida de lo posible, su propio desarrollo económico, social y cultural. Además, dichos pueblos deberán participar en la formulación, aplicación y evaluación de los planes y programas de desarrollo nacional y regional susceptibles de afectarles directamente.

2. El mejoramiento de las condiciones de vida y de trabajo y del nivel de salud y educación de los pueblos interesados, con su participación y cooperación, deberá ser prioritario en los planes de desarrollo económico global de las regiones donde habitan. Los proyectos especiales de desarrollo para estas regiones deberán también elaborarse de modo que promuevan dicho mejoramiento.

3. Los gobiernos deberán velar por que, siempre que haya lugar, se efectúen estudios, en cooperación con los pueblos interesados, a fin de evaluar la incidencia social, espiritual y cultural y sobre el medio ambiente que las actividades de desarrollo previstas puedan tener sobre esos pueblos. Los resultados de estos estudios deberán ser considerados como criterios fundamentales para la ejecución de las actividades mencionadas.

	4. Los gobiernos deberán tomar medidas, en cooperación con los pueblos interesados, para proteger y preservar el medio ambiente de los territorios que habitan. ⁴⁴
--	---

Hasta aquí, toda vez que el Estado Mexicano suscribió y ratificó los tratados y convenciones internacionales citadas a supra líneas, estas resultan obligatorios y, al mismo tiempo, orientadoras en materia de movilidad y seguridad vial, de tal suerte que, el Poder Legislativo del Estado de San Luis Potosí, en el ámbito de su competencia, tiene la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos y fundamentales de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad. De ese modo, toda vez que el Estado debe prevenir, investigar, sancionar y reparar las violaciones a los derechos humanos, en los términos que establezca la ley, por lo que, de las facultades delegadas en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, es prioritario entrar al fondo de las propuestas y proceder a armonizar el marco legal local, con el nacional, las disposiciones normativas en materia de movilidad y seguridad vial, como derecho humano de todas las personas.

d) Justificación, y pertinencia; argumentos y razones que sustenta el dictamen, así como la valoración técnico-jurídica del mismo. El artículo 11 primer párrafo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos dispone que, toda persona tiene derecho para entrar en la República, salir de ella, viajar por su territorio y mudar de residencia, sin necesidad de carta de seguridad, pasaporte, salvoconducto u otros requisitos semejantes. El ejercicio de este derecho estará subordinado a las facultades de la autoridad judicial, en los casos de responsabilidad criminal o civil, y a las de la autoridad administrativa, por lo que toca a las limitaciones que impongan las leyes sobre emigración, inmigración y salubridad general de la República, o sobre extranjeros perniciosos residentes en el país.⁴⁵

El derecho de movilidad se refiere al deber del Estado de proporcionar los medios para que las personas puedan desplazarse, por ejemplo, a través de las distintas modalidades del transporte público o privado, estableciendo requisitos específicos para acceder al mismo.

El crecimiento demográfico y sin planificación ocasiona viajes cada vez más largos, y un incremento en la demanda de servicios de transporte que sea asequible, inclusivo, eficiente y amigable con el medio ambiente. Al respecto, el Instituto Nacional de Estadística y Geografía,⁴⁶ ha realizado con cierta periodicidad encuestas de Origen-Destino (EOD), las cuales son una fuente de información sobre la movilidad espacial cotidiana; recopilan datos del volumen y

⁴⁴ ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO. Oficina Regional para América Latina y el Caribe. Convenio Núm. 169 de la OIT sobre Pueblos Indígenas y Tribales, Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas. Puede verse en: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---americas/---ro-lima/documents/publication/wcms_345065.pdf. Consultada el 30 de junio de 2023.

⁴⁵ *Idem*.

⁴⁶ INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA. Encuesta de Origen-Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México, EOD 2017. Puede verse en: https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/resultados_eod_2017.pdf. Consultada el 28 de junio de 2023.

dirección de los flujos diarios de población y proporcionan también una imagen detallada de los patrones de viaje (modos de transporte, horarios, fines de desplazamiento, etcétera).

Con estos estudios se generan datos útiles para la planeación de la infraestructura vial, la relación entre estructura urbana y desplazamientos, así como para el análisis de los vínculos entre características sociodemográficas y movilidad habitual. Por su parte, la Encuesta Intercensal 2015,⁴⁷ emplea el concepto de “movilidad cotidiana” considerada como “desplazamientos cortos, diarios y cíclicos entre un lugar de origen y uno de destino, ya sea en la misma unidad administrativa o en otra, nacional o de otro país”, el enfoque exclusivamente en viajes por trabajo y estudio, y la cobertura nacional. Dentro de los datos a destacar se encuentran que, de los 34,4 millones de personas que asisten a la escuela, 3,1 millones lo hacen en un municipio diferente al de su residencia, lo que representa el 8,9 %.

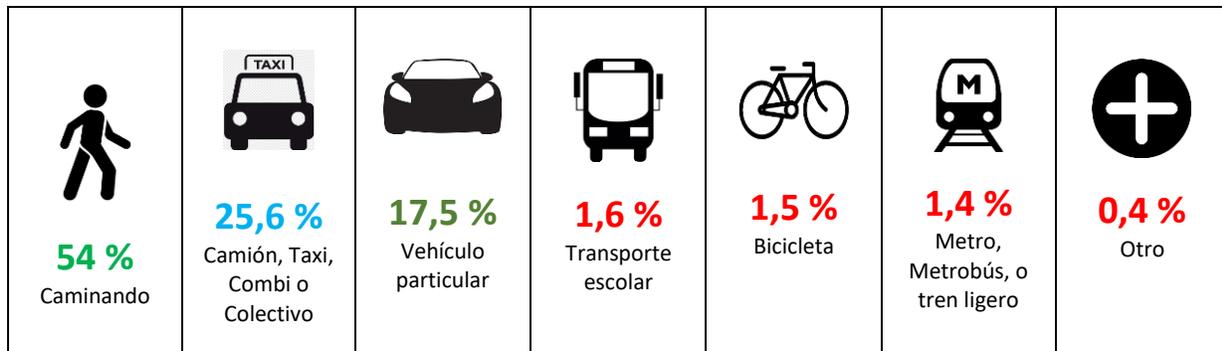
En el caso potosino, el 5,9 % de la población en el Estado estudia en otro municipio diferente al de su residencia, encontrándose dentro de la media nacional, en donde los habitantes de la Ciudad de México cuentan con el 24,9 % (el porcentaje más alto del estudio), y los habitantes del Estado de Baja California Sur cuentan con el 0,4 % (el porcentaje del estudio).⁴⁸ En cuanto al tiempo en promedio que emplea la población para llegar a su lugar de estudio, la misma encuesta muestra que:

	55.0 % Hasta 15 minutos		26.5% 16 a 30 minutos		9.7% 31 minutos a 1 hora
	3.0% Más de 1 hora y hasta 2 horas		0.7% Más de 2 horas		0.9% No se traslada

Por su parte, un dato no menor es el medio de transporte que las personas utilizan para llegar a su centro de estudios, a saber:

⁴⁷ INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA. Encuesta Intercensal 2015. *Síntesis metodológica y conceptual*, Movilidad cotidiana, p. 35. Puede verse en: <https://www.inegi.org.mx/programas/intercensal/2015/>. Consultada el 29 de junio de 2023.

⁴⁸ *Ídem*.



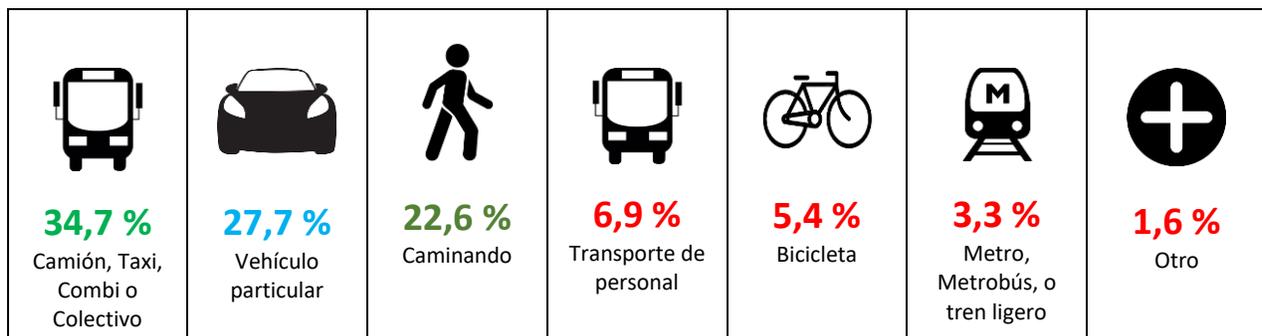
La misma Encuesta Intercensal 2015,⁴⁹ revela que de la población ocupada (45,1 millones al día del levantamiento), 2,4 millones laboran en una entidad federativa o país diferente al de su residencia (5,3 % del total). De la población ocupada (45,1 millones), 8,2 millones laboran en un municipio diferente al de su residencia, es decir, el 18,2% del total. En San Luis Potosí, el 13,4 % de la población en el Estado va a trabajar a otro municipio al de su residencia, encontrándose dentro de la media nacional, en donde los habitantes de la Ciudad de México cuentan con el 40,5 % (el porcentaje más alto del estudio), y los habitantes del Estado de Baja California Sur cuentan con el 0,9 % (el porcentaje del estudio).⁵⁰ En cuanto al tiempo en promedio que emplea la población para llegar a trabajar a otro municipio o Entidad, la misma encuesta muestra que:



Por su parte, un dato no menor es el medio de transporte que las personas utilizan para llegar al trabajo, a saber:

⁴⁹ Ídem.

⁵⁰ Ídem.



De los datos estadísticos insertos, se puede colegir el estudio de los conceptos básicos aplicables a cada situación, el análisis del contexto en el que se producen estos movimientos de personas, las cifras, tendencias mundiales y el marco normativo de protección desarrollado de los derechos humanos. De tal forma, la importancia de esta temática radica en que esta visibiliza una de las problemáticas actuales más sensibles de los derechos humanos en el mundo contemporáneo, y se plantean los constantes retos para los Estados en materia de garantía de derechos a favor de las personas. En ese sentido, la Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, al abordar el tema de movilidad personal, emitió un criterio aislado en la tesis 1a. CLVI/2015 (10a.), bajo el rubro: **“PERSONAS CON DISCAPACIDAD. DERECHO HUMANO A LA MOVILIDAD PERSONAL CONTENIDO EN EL ARTÍCULO 20 DE LA CONVENCIÓN SOBRE LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD”**, estableciendo que:

“La configuración del derecho humano a la movilidad personal como derecho autónomo e independiente del derecho a la rehabilitación de la persona con discapacidad, se encuentra contenido en el artículo 20 de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 2 de mayo de 2008, que obliga a los Estados Parte a adoptar medidas efectivas para asegurar que las personas con discapacidad gocen de movilidad personal con la mayor independencia posible. Dicha disposición ofrece una gran flexibilidad para los Estados, así como un margen de apreciación para cumplir con sus obligaciones, atendiendo a las características propias de cada persona para conseguir un grado superior de independencia en su movilidad. En ese sentido, el derecho a vivir de forma independiente y a ser incluido en la comunidad, previsto en el artículo 19 de la convención citada, extiende el alcance del derecho a la movilidad y, además, constituye un presupuesto básico para el respeto de la dignidad de todas las personas con discapacidad y el ejercicio real de sus derechos humanos, pues su fundamento radica en el principio de autonomía individual, reconocido expresamente en el artículo 3, inciso a), de la convención referida. Así, los derechos citados tienen como finalidad asegurar que las personas con discapacidad puedan integrarse y vivir en la comunidad sin discriminación y ejerciendo sus derechos en igualdad de condiciones que el resto de la población, todo ello en respeto a la dignidad inherente a las personas con discapacidad. Por tanto, para esta Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación la movilidad personal y, por consiguiente, la vida independiente, así como la integración en la comunidad, no sólo deben garantizarse a través de la infraestructura creada para ello, sino mediante el acceso a esos servicios de asistencia específicos, pues su privación en cualquier usuario no tiene el mismo impacto que frente a quienes tienen una discapacidad. Esto es, al estar relacionado el derecho humano de movilidad personal con el de una vida independiente e integración a la comunidad, es inconcuso que el primero es un instrumento necesario para facilitar el ejercicio de esos dos últimos, por lo que la privación de ciertos servicios, además de lesionar esos derechos fundamentales, incide en la dignidad intrínseca de las personas con discapacidad. Adicionalmente, el derecho humano a la movilidad personal, relacionado con los diversos de vida independiente e integración a la comunidad, revisten una significativa importancia, ya que constituyen un presupuesto para el ejercicio de otros derechos humanos

consagrados en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en las convenciones internacionales, como, entre otros, la autonomía individual, la igualdad de oportunidades y la no discriminación.⁵¹

Del criterio antes transcrito, y de los argumentos arriba esgrimidos, se puede colegir que el derecho a la movilidad está basado en los principios de solidaridad, libertad, equidad, dignidad y justicia social y tiene, entre otros fines, mejorar las condiciones de vida, armonizar la convivencia, así como el oportuno acceso a otros derechos humanos, en lo especial cuando han de adoptarse medidas efectivas para asegurar que las personas con discapacidad gocen de movilidad personal con la mayor independencia posible. Por otro lado, la Organización Panamericana de la Salud (OPS), ha sostenido que la seguridad vial se refiere a las medidas adoptadas para reducir el riesgo de lesiones y muertes causadas por el tránsito. A través de la coordinación y colaboración intersectorial, los países de la región de las Américas pueden mejorar la legislación sobre seguridad vial, creando un entorno más seguro, accesible, y sostenible para los sistemas de transporte y para todos los usuarios. La velocidad excesiva contribuye a aproximadamente un tercio de todas las muertes causadas por el tráfico en países de altos ingresos y la mitad de ellos en países de ingresos bajos y medios. Dentro de los datos clave que la OPS proporciona, se destaca:

a) El 90 % de las muertes por accidentes de tránsito ocurren en países de ingresos bajos y medios;

b) Los accidentes de tráfico cuestan a los países alrededor del 3 % de su PIB;

c) Casi la mitad (49 %) de las personas que mueren en las vías de tránsito del mundo son peatones, ciclistas y motociclistas;

d) Los peatones, los motociclistas y los ciclistas son las principales víctimas fatales a causa del tránsito en todas las subregiones, excepto Norteamérica, donde los ocupantes de los automóviles son las principales víctimas;

e) En la región de las Américas, los usuarios vulnerables de las vías de tránsito como los peatones, los motociclistas y los ciclistas representan 23 %, 15 % y 3 % de las muertes a causa del tránsito, respectivamente;

f) Los hombres corren mayor riesgo de morir por los traumatismos causados por el tránsito que las mujeres, y

g) De los 32 países, 21 tienen legislación integral sobre el uso de cinturones de seguridad".⁵²

En la misma línea argumentativa de la Organización Panamericana de la Salud, es fundamental para que los países, y los gobiernos locales, implementen medidas que hagan que las calles y carreteras sean más seguras, no solo para los ocupantes de coche sino, de manera especial, para los usuarios más vulnerables, como los peatones, los ciclistas, y los motociclistas, tanto en el ámbito estatal como municipal. Los usuarios vulnerables responden por la mayor proporción de muertes y lesiones en los países de bajo y mediano ingreso en la región. De hecho, las muertes de motociclistas causadas por el tránsito aumentaron de 15 % en 2010 a 20 % en 2013, reflejando el aumento del número de motocicletas en esta región.⁵³ Los jóvenes tienen un

⁵¹ SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN. Buscador jurídico de jurisprudencia. Puede verse en: <https://bj.scjn.gob.mx/>. Consultada el 01 de julio de 2023.

⁵² ORGANIZACIÓN PANAMERICANA DE LA SALUD. Seguridad vial. Puede verse en: <https://www.paho.org/es/temas/seguridadvial#:~:text=La%20seguridad%20vial%20se%20refiere,muertes%20causadas%20por%20el%20tr%C3%A1nsito>. Consultada el 06 de julio de 2023.

⁵³ *Idem.*

mayor riesgo de sufrir lesiones o morir por lesiones ocurridas en el tránsito; estas son la principal causa de muerte en niños de 5 a 14 años y la segunda causa en el grupo de 15 a 19 años. Por esta razón, y como lo sostuvo el pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, en la tesis de jurisprudencia constitucional P./J. 47/2011 (9a.), bajo el rubro: **“SERVICIO PÚBLICO DE TRÁNSITO EN UN MUNICIPIO. ALCANCE DE LAS COMPETENCIAS NORMATIVAS ESTATALES Y MUNICIPALES EN SU PRESTACIÓN”**, las normas que las Legislaturas Estatales pueden emitir en materia de tránsito, como derivación de las facultades concedidas a los Estados por el segundo párrafo de la fracción II del artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, deben limitarse a dar un marco normativo homogéneo que otorgue cierta uniformidad a la prestación del servicio en toda la Entidad. La competencia normativa estatal se extiende, entre otros, a los siguientes rubros: registro y control de vehículos; reglas de autorización de su circulación; emisión de placas, calcomanías y hologramas de identificación vehicular; reglas de expedición de licencias de manejo y otros requerimientos necesarios para que puedan circular, reglas a las que deben sujetarse los pasajeros y peatones respecto a su circulación, estacionamiento y seguridad; fijación de conductas que constituyan infracciones y sanciones aplicables; facultades de las autoridades de tránsito, y los medios de impugnación de los actos de las autoridades competentes en la materia. El esquema normativo estatal debe habilitar un espacio real para el dictado de normas estatales y municipales que regulen los servicios públicos que la Constitución deja a cargo de las Entidades federativas y de los municipios, conforme a las especificidades de su contexto.⁵⁴

Así, las facultades municipales de creación normativa se desplegarán, al menos, respecto de la administración, organización, planeación y operación del servicio de tránsito dentro de su jurisdicción, en garantía de su prestación continua, uniforme, permanente y regular. Estos rubros permiten a los municipios regular cuestiones como el sentido de circulación de las calles y avenidas, el horario para la prestación de los servicios administrativos, el reparto competencial entre las diversas autoridades municipales en materia de tránsito, las reglas de seguridad vial en el Municipio y los medios de impugnación contra los actos de las autoridades municipales, de manera no limitativa. De ahí que serán, por tanto, inconstitucionales todas las normas estatales que no contengan este tipo de regulación general y no concedan a los municipios espacio suficiente para adoptar normas de concreción y ejecución que deben permitirles ejercer su potestad constitucional a ser distintos en lo que les es propio, y a expresarlo desplegando la facultad normativa exclusiva que les confiere el segundo párrafo de la fracción II del artículo 115 constitucional. En ese orden de ideas, el Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, establecido en seguimiento de la resolución A/RES/58/289 con fecha 14 de abril de 2004, reconoció la necesidad que el Sistema de las Naciones Unidas para prestar más apoyo a los esfuerzos destinados a afrontar la crisis de la seguridad vial en el mundo. Dentro de la resolución se invitó a la Organización Mundial de la Salud (OMS) a que, cooperando estrechamente con las comisiones regionales de las Naciones

⁵⁴ SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN. Buscador jurídico de jurisprudencia. Puede verse en: <https://bj.scjn.gob.mx/>. Consultada el 02 de julio de 2023.

Unidas, coordine las cuestiones de seguridad vial en el sistema de las Naciones Unidas.⁵⁵ La década pasada, se creó el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, 2011-2020,⁵⁶ con el propósito de construir un documento que sirviera de orientación para los países y, de manera simultánea, facilitar la aplicación de medidas coordinadas y concertadas destinadas al logro de las metas y objetivos del mismo. De modo que, la finalidad general del Decenio pasado fue estabilizar y, consecuentemente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo antes de 2020. Dentro de los objetivos, se encontraron:

- a)** La adhesión a los principales acuerdos, convenciones y convenios conexos de las Naciones Unidas, y aplicación plena de los mismos, así como la utilización de otros a modo de principios para promover las versiones regionales, según proceda;
- b)** La formulación, ejecución de estrategias y programas de seguridad vial sostenibles;
- c)** La fijación de una meta ambiciosa, pero factible, de reducción del número de muertos a causa de los accidentes de tránsito antes de 2020, basándose en los marcos vigentes de metas regionales relativas a las víctimas;
- d)** El reforzamiento de la infraestructura y capacidad de gestión para la ejecución técnica de actividades de seguridad vial a nivel nacional, regional y mundial;
- e)** El mejoramiento de la calidad de la recopilación de datos a nivel nacional, regional y mundial;
- f)** El seguimiento de los avances y del desempeño a través de una serie de indicadores predefinidos a nivel nacional, regional y mundial;
- g)** El fomento de una mayor financiación destinada a la seguridad vial y de un mejor empleo de los recursos existentes, en particular velando por la existencia de un componente de seguridad vial en los proyectos de infraestructura viaria, y
- h)** El desarrollo de capacidad a escala nacional, regional e internacional en materia de seguridad vial.⁵⁷

De los documentos aquí revisados, se puede desprender que, de los diferentes estudios y proyecciones urbanísticas en materia de movilidad las ciudades no se habitan solas, las calles permiten que exista una convivencia entre las personas que la recorren a diario y las trazan; las delimitan. Los flujos de transeúntes dibujan las dinámicas que, al mismo tiempo, rigen a grandes

⁵⁵ ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS. Asamblea General. Resolución A/RES/58/289, aprobada por la Asamblea General el 14 de abril de 2004. Puede verse en: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N03/511/89/PDF/N0351189.pdf?OpenElement>. Consultada el 15 de julio de 2023.

⁵⁶ ASAMBLEA GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS. Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Puede verse en: https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/82584/WHO_NMH_VIP12.03_spa.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Consultada el 13 de julio de 2023.

⁵⁷ *Idem*.

y pequeñas urbes. Así, la movilidad humana es un factor clave cuando se quiere pensar en el diseño de nuevas ciudades; de un futuro que se construye a diario. Es por ello que pensar que la movilidad no está limitada al uso del automóvil como forma de acotar las posibilidades de habitar una ciudad. Con las consecuencias del cambio climático cada vez más cercanas, es necesario pensar en alternativas que hagan la vida cotidiana más llevadera. No hay que olvidar que la movilidad constituye una parte esencial para el desarrollo de todas las sociedades, siendo estas conformadas por personas; tengan o no un transporte privado mediante el cual transitar. De conformidad con el dictamen con proyecto de decreto por el que se expidió la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda, del Senado de la República, dentro del considerando décimo octavo del mismo, se aprecia lo siguiente:

“(...) la obligación que tiene el Estado Mexicano en materia de derechos de las personas con discapacidad. En este sentido, destacamos lo establecido en el artículo 4, numeral 3 de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de las Naciones Unidas, de la cual nuestro país es parte, la cual señala que en la elaboración y aplicación de legislación y políticas (...), y en otros procesos de adopción de decisiones sobre cuestiones relacionadas con las personas con discapacidad, los Estados Partes celebrarán consultas estrechas y colaborarán activamente con las personas con discapacidad, incluidos los niños y las niñas con discapacidad, a través de las organizaciones que las representan.

Asimismo, el artículo V, numeral 1 de la Convención Interamericana para la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad, de la cual nuestro país es parte, establece que los Estados parte promoverán, en la medida en que sea compatible con sus respectivas legislaciones nacionales, la participación de representantes de organizaciones de personas con discapacidad, organizaciones no gubernamentales que trabajan en este campo o, si no existieren dichas organizaciones, personas con discapacidad, en la elaboración, ejecución y evaluación de medidas y políticas para aplicar la presente Convención.

Derivado de lo anterior, y de conformidad con lo establecido en los artículos 129, fracción VII; 133, numeral 1 fracción V y 184 numeral 1 del Reglamento del Senado de la República, las Juntas Directivas de las Comisiones de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda emitieron, el 09 de noviembre de 2021, Convocatoria para la celebración de audiencias públicas respecto del proyecto de dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda con proyecto de Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en materia de derechos de personas con discapacidad, mismas que se llevaron a cabo el 16 de noviembre de 2021.

El propósito de realizar las audiencias públicas, además de cumplir con lo establecido en los tratados señalados, sirvió para escuchar las observaciones y propuestas de personas con discapacidad y sus representantes, organizaciones de personas con discapacidad y organizaciones de la sociedad civil sobre el presente proyecto, las cuales reforzaron el articulado respectivo. En este sentido, a continuación, se presenta una relatoría, donde se señalan los principales puntos de cada participación, los artículos que se impactan con las mismas, así como la valoración que se realizó en las Secretarías Técnicas para su incorporación”.

No debe pasar por alto que, dentro del dictamen con proyecto de decreto por el que se expidió la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, expedido por la Cámara de Senadores del Congreso de la Unión, en sus páginas de la 47 a la 67, fue inserto un cuadro que contiene los datos de las personas comparecientes, la síntesis de participación o propuesta, artículos impactados, y la valoración se la Secretaría Técnica, como resultado de las diversas consultas a personas consideradas como pertenecientes a grupos vulnerables, entre las que se encuentran las personas con discapacidad, realizadas por el Congreso de la Unión, el cual se reproduce

como sí a la letra se insertare.⁵⁸ Es importante decir que el proceso legislativo federal que tuvo como finalidad expedir la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, llevó a cabo todas las etapas del procedimiento orgánico, en franco cumplimiento a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los tratados internacionales y las convenciones en la materia, y en aquellos que propugnar por el respeto, la garantía, la promoción de los derechos humanos de todas las personas, entre las que se encuentran las pertenecientes a los grupos considerados como vulnerables. Así, la norma general en trato, al ser de orden público e interés social y de observancia general en todo el territorio nacional, en términos de lo dispuesto en el párrafo décimo séptimo del artículo 4o. y 73, fracción XXIX-C, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial, tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, las cuales esta Legislatura del Estado está obligada a cumplir y observar.

En ese tenor, como parte de los trabajos realizados por el Congreso del Estado de San Luis Potosí en la materia, con fecha 17 de agosto de 2022, se llevó a cabo el **“FORO DE CONSULTA PARA FORTALECER LA INICIATIVA DE LA NUEVA LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO Y MUNICIPIOS DE SAN LUIS POTOSÍ”**, la cual tuvo la participación de diversos funcionarios en el ámbito federal (Senadora Dora Patricia Mercado Castro y Senador Eli César Eduardo Cervantes Rojas); representantes del Titular del Gobernador del Estado de San Luis Potosí; Secretarios y funcionarios de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del Estado de San Luis Potosí, de la Junta Estatal de Caminos, de la Secretaría de Educación Pública, Secretaría de Seguridad Pública y Protección Ciudadana, de la Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Obras Públicas, Secretaría de Salud, y la Comisión Estatal de Derechos Humanos; Diputadas y Diputados integrantes la LXIII Legislatura del Congreso del Estado de San Luis Potosí; Presidentes Municipales e integrantes del Cabildo de los ayuntamientos de, San Luis Potosí, Soledad de Graciano Sánchez, Mexquitic de Carmona, Villa de Reyes, Matehuala, Ciudad Valles, Rioverde y Tamazunchale); diversas asociaciones civiles, tales como Fundación Gilberto Rincón Gallardo, SUPERFLUX, y Cambio de Ruta, entre otras; representantes de universidades, y profesionistas, tales como la Universidad Autónoma de San Luis Potosí, la Universidad del Centro de México, el Colegio de San Luis, el Colegio de Ingenieros Civiles de San Luis Potosí, y el Colegio de Arquitectos de San Luis Potosí, así como representantes de las distintas cámaras de empresarios, como la Confederación Patronal de la República Mexicana, la Cámara Nacional de Comercio, de la Cámara Nacional de la Industria de Desarrollo y Promoción de la Vivienda, y la Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción. Con motivo de los foros, se realizaron cinco mesas de trabajo temáticas, según los principales ejes contenidos en las distintas propuestas a lo que sería una nueva Ley de Movilidad y Seguridad Vial para el Estado y Municipios de San Luis Potosí, en términos de los ejercicios del parlamento abierto,⁵⁹ para

⁵⁸ CÁMARA DE SENADORES DEL CONGRESO DE LA UNIÓN. Trabajo legislativo. Dictamen con proyecto de decreto por medio del cual se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Puede verse en: https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/1/2021-12-14-1/assets/documentos/Dict_Zonas_Expide_Ley_Gral_Movilidad.pdf. Consultado el 06 de septiembre de 2023.

⁵⁹ El Parlamento abierto está basado en la transparencia, la participación ciudadana, la colaboración y el uso estratégico de las tecnologías de la información para generar soluciones a los retos que estos principios suponen. Se puede decir entonces que un parlamento abierto debiera rendir cuentas, propiciar el

adecuar la normativa general al ámbito local, y en donde sea imperativo trabajar diversos ejes temáticos, desde la perspectiva del diseño universal y la jerarquía normativa.

De dichos trabajos, se aprecia que al momento en que la Legislatura del Estado expida la Ley de Movilidad y Seguridad Social para el Estado y Municipios de San Luis Potosí, los ejes rectores a observar, aunado a la síntesis y valoración técnica que en su oportunidad se realice respecto a las consultas previas a los grupos vulnerables, serán:



Si bien es verdad que dichos foros revelan información importante en el trabajo relativo a la armonización legislativa en materia de movilidad y seguridad vial, también lo es que no representan ni pueden considerarse en sí mismos las consultas previas a que este Congreso del Estado está obligado constitucional, convencional o legalmente. Así, las dictaminadoras consideran imprescindible poner las bases constitucionales, con el objeto de promover,

acceso a la información y presentarla de forma transparente y sencilla. Asimismo, un parlamento abierto debiese procurar utilizar al máximo las tecnologías de la información y la comunicación, como un medio más para redefinir su relación con el resto de la sociedad y generar espacios de participación que trascienden lo informativo y permitan a la ciudadanía generar ideas, monitorear y ser partícipe de las decisiones públicas. Es así como Parlamento Abierto se ha definido como una nueva forma de interacción entre la ciudadanía y el parlamento, que tiene por principios la transparencia y acceso a información sobre las legislaturas nacionales en formatos reutilizables y amigables para las y los ciudadanos. Asimismo, permite la participación de la ciudadanía en el proceso de creación de leyes utilizando las TIC e internet.

Comisión Económica para América Latina y el Caribe. Puede verse en: <https://biblioguias.cepal.org/EstadoAbierto/componentes/parlamento-abierto#:~:text=Es%20as%C3%AD%20como%20Parlamento%20Abierto,para%20las%20y%20los%20ciudadanos>. Consultada el 10 de septiembre de 2023.

respetar, y garantizar los derechos humanos de las personas en materia de movilidad y seguridad vial en el Estado y sus municipios, ordenando el análisis del impacto presupuestal y la partida que se requiera para diseñar e implementar las políticas públicas, planes, programas y proyectos que se desprenden, tanto de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, así como en la Ley de Movilidad y Seguridad Social en el Estado y Municipios de San Luis Potosí que en su oportunidad se expida, una vez que sea aprobada la minuta con proyecto de reforma constitucional, y se lleven a cabo las consultas previas a los grupos vulnerables a que toda autoridad legislativa, en el ámbito de su competencia, está obligada a observar y realizar. Todo esto sin perjuicio de la armonización legislativa que esta Soberanía está obligada a realizar, mediante la cual realice reformas y adiciones a diversas leyes para implementar y ejecutar las disposiciones normativas contenidas en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, con el objetivo de que las autoridades competentes cuenten con un piso mínimo y las atribuciones jurídicas necesarias, en tanto se expide la norma local en esa misma materia.

Se insiste, esta Legislatura no es omisa en establecer que una armonización legislativa local integral por la que se contemple una nueva ley requiere necesariamente consultas previas, y para ello se establece que esta Legislatura deberá contemplar un presupuesto idóneo y suficiente, así como un término prudente para los procedimientos consultivos de acuerdo a los principios constitucionales y convencionales ya que, de lo contrario, estaría apartándose injustificadamente a las obligaciones internacionales que el Estado Mexicano se comprometió en los tratados internacionales y convenciones en esa materia; en lo especial si el objetivo primario es expedir la Ley de Movilidad y Seguridad Vial en el Estado y Municipios de San Luis Potosí.

SEXTO. Que, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, fue un esfuerzo de años que puso de manifiesto lo relevante que es pensar en las ciudades para sus habitantes y, al mismo tiempo, responde a las dimensiones, individual y colectiva, en tanto supone que cada quien pueda decidir libremente su movimiento, pero también, la coexistencia armoniosa de una variedad de formas de movilidad en diversos modos de vida.

En ese tenor, el artículo 1 de la Declaración Universal Sobre la Diversidad Cultural, de nominado de la diversidad cultural, patrimonio común de la humanidad, establece que la cultura toma diversas formas a través del tiempo y del espacio. Esta diversidad se manifiesta en la originalidad y la pluralidad de identidades que caracterizan los grupos y las sociedades que componen la humanidad; fuente de intercambios, innovación y creatividad, la diversidad cultural es, para el género humano, tan necesaria como la diversidad biológica para los organismos vivos. Por lo que constituye patrimonio común de la humanidad y debe reconocerse

y consolidarse en beneficio de las generaciones presentes y futuras.⁶⁰ Así, los artículos, 2 y 3, de la misma Declaración en cita, respectivamente, reafirman que, en nuestras sociedades cada vez más diversificadas, resulta indispensable garantizar la interacción armónica entre personas y grupos con identidades culturales plurales, variadas y dinámicas, así como la voluntad de convivir. Las políticas que favorecen la inclusión y la participación de todos los ciudadanos garantizan la cohesión social, la vitalidad de la sociedad civil y la paz. Definido de esta manera, el pluralismo cultural constituye la respuesta política a la realidad de la diversidad cultural. Inseparable de un contexto democrático, el pluralismo cultural propicia los intercambios culturales y el desarrollo de capacidades creativas que soportan la vida pública. La diversidad cultural amplía las posibilidades de elección que se brindan a todos; es una de las fuentes del desarrollo, entendido no solamente en términos de crecimiento económico, sino también como medio de acceso a una existencia intelectual, afectiva, moral y espiritual satisfactoria.⁶¹

En ese orden de ideas, no solo resulta pertinente e idónea llevar a cabo una armonización en el Estado respecto de las disposiciones normativas que se desprenden de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, sino una obligación necesaria e indispensable, toda vez que dicha legislación es de orden público e interés social y de observancia general en todo el territorio nacional, en términos de lo dispuesto en el párrafo décimo séptimo del artículo 4o. y 73, fracción XXIX-C, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial, ya que esta tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.⁶²

En concordancia con lo aquí sostenido, de acuerdo al Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, se ha de entender por armonizar: *“poner en armonía, o hacer que no discuerden o se rechacen dos o más partes de un todo, o dos o más cosas que deben concurrir al mismo fin”*.⁶³

En ese sentido, la finalidad de los trabajos realizados por las comisiones dictaminadoras es llevar a cabo una armonización normativa, que implica la compatibilidad que debe prevalecer entre la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los tratados internacionales de los que México forma parte, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí, así como las disposiciones generales, federales y locales, según corresponda, con la finalidad de

⁶⁰ ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA EDUCACIÓN, LA CIENCIA Y LA CULTURA. Declaración Universal de la UNESCO sobre la Diversidad Cultural. Puede verse en: <https://www.unesco.org/es/legal-affairs/unesco-universal-declaration-cultural-diversity>. Consultada el 19 de julio de 2023.

⁶¹ *Ibidem*.

⁶² CÁMARA DE DIPUTADOS DEL CONGRESO DE LA UNIÓN. Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Véase en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>. Consultada el 02 de junio de 2023.

⁶³ DICCIONARIO DE LA REAL ACADEMIA DE LA LENGUA ESPAÑOLA. texto de la 22.ª edición del Diccionario de la lengua española, publicada en 2001. Puede verse en: <https://www.rae.es/drae2001/armonizar>. Consultado el 18 de julio de 2023.

evitar conflictos competenciales y dotar de eficacia a nuestro sistema jurídico estatal y municipal.

Es por ello que las comisiones dictaminadoras consideran **APROBAR DE PROCEDENTES, CON SUS MODIFICACIONES**, las iniciativas presentadas y reseñadas en el proemio de este instrumento legislativo, en la parte relativa a su armonización, con el objetivo de:

a) Cumplir con el Segundo Transitorio de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, por medio del cual esta Legislatura debe aprobar las reformas necesarias a las leyes de su competencia, a fin de armonizarlas con lo dispuesto en aquella Ley;

b) Cumplir a cabalidad con la Sentencia dictada por el Juzgado Cuarto de Distrito en el Noveno Circuito del Poder Judicial de la Federación, dentro del juicio de amparo indirecto 13/2023-III, promovido por la personal moral denominada “Cambio de Ruta, asociación civil”, por el que se ordena a esta Legislatura llevar a cabo la armonización y, en consecuencia, las reformas y adiciones a las normas locales en materia de movilidad y seguridad vial;

c) Derivado de la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad, esta legislatura considera contemplar dentro de la Constitución Política del Estado, el derecho humano de los potosinos por el cual han de tener derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, una vez agotado el procedimiento especial de reforma constitucional con la aprobación y el voto de por lo menos las dos terceras partes del número total de los diputados, y el voto posterior de la mayoría de los ayuntamientos del Estado, que prevé el artículo 138 de la Constitución local, y

d) Establecer la previsión para que el Congreso del Estado de San Luis Potosí, sí estima necesario la viabilidad de discutir o expedir una ley en materia de movilidad y seguridad vial local, destine un presupuesto idóneo y suficiente para el año 2025, para planificar, organizar y llevar a cabo las consultas previas en esa materia, las cuales deberán ser dirigidas a personas pertenecientes a los pueblos originarios y comunidades afroamericanas, personas con discapacidad, y personas adultas mayores, de manera libre, informada, de buena fe, culturalmente adecuada, sistemática, transparente, y sustentada en principios internacionales como la libre determinación, la igualdad, la identidad cultural, el pluralismo, el respeto a la tierra, territorio, recursos naturales, entre otros, que son fundamentales para los derechos de participación y libre determinación, y constituyen salvaguardias de todos los derechos de las personas pertenecientes a estos grupos vulnerables.

De considerarse oportuna y necesaria la expedición posterior de una nueva legislación en materia de movilidad y seguridad vial, las consultas deberán cumplir con los parámetros que ha determinado la Suprema Corte de Justicia de la Nación en diversos asuntos relativos al derecho que se insta proteger, garantizar, respetar y promover la garantía fundamental a las consultas previas.

Sirven de apoyo los siguientes criterios:

Registro digital: 2026054

Instancia: Suprema Corte de Justicia de la Nación

Undécima Época

Materia(s): Constitucional, Administrativa

Tesis: 2a./J.11/2023 (11a.)

Fuente: Gaceta del Semanario Judicial de la Federación

Tipo: Tesis de Jurisprudencia

DERECHO A LA CONSULTA PREVIA. EL DEBER DE LLEVARLA A CABO SE ACTUALIZA ANTE LA MERA POSIBILIDAD DE QUE LA DECISIÓN ESTATAL AFECTE O INCIDA DE MANERA DIRECTA O DIFERENCIADA A LOS PUEBLOS Y COMUNIDADES INDÍGENAS, SIN QUE RESULTE EXIGIBLE LA ACREDITACIÓN DEL DAÑO Y SU IMPACTO SIGNIFICATIVO.

Hechos: Una comunidad indígena promovió amparo indirecto contra la Manifestación de Impacto Ambiental emitida por la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, con base en la cual se autorizó el proyecto de construcción y operación de una planta de amoníaco en la misma bahía en que se encuentran asentados los miembros de tal comunidad. La autoridad responsable señaló que tal proyecto no constituye un peligro o perjuicio ambiental significativo, por lo cual era innecesario que se realizara una consulta previa. Correspondió a la Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación conocer del amparo en revisión.

Criterio jurídico: La Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación determina que el derecho humano a la consulta previa, libre, informada, culturalmente adecuada y de buena fe, debe realizarse ante la mera posibilidad de afectación o incidencia en los derechos de los pueblos y comunidades indígenas, sin que resulte exigible acreditar el daño ni su impacto significativo.

Justificación: Conforme al Derecho Internacional de los Derechos Humanos, así como al corpus iuris de los pueblos indígenas y tribales, el deber de realizar una consulta previa no depende de la demostración de una afectación real a sus derechos, sino de la susceptibilidad de que puedan llegar a dañarse, pues uno de los objetos del procedimiento es determinar si los intereses de los pueblos indígenas serán perjudicados. Es decir, más allá del "grado de afectación" que pudiese tener una determinada decisión estatal, lo relevante es tener en cuenta que, si ésta es susceptible de impactar o ser resentida por las comunidades indígenas de manera directa o diferenciada al resto de la población, resultará necesario garantizar su participación. Tan es así, que este Tribunal Constitucional no sólo ha ordenado que se celebren tales consultas cuando el actuar estatal apareje posibles perjuicios, sino incluso cuando pueda aparejar ciertos beneficios para esas poblaciones –pues la determinación de si algo es verdaderamente benéfico para tales comunidades forma parte del objetivo de la consulta previa–. Por ende, el nivel de impacto o magnitud de la afectación es una cuestión que debe valorarse no para determinar la procedencia de la consulta –basta para ello la probable afectación o incidencia–, sino para determinar si en el proceso consultivo es suficiente con tomar en cuenta las opiniones de la comunidad indígena o, por el contrario, si resulta necesario obtener su consentimiento –cuando la decisión estatal les afecte en forma directa y significativa–. En el entendido de que la exigencia de consentimiento no confiere a los pueblos y las comunidades indígenas un poder de veto, sino que más bien establece la necesidad de elaborar procedimientos de consulta con el fin de hacer todo lo posible por lograr el consenso de todas las partes interesadas.

Registro digital: 2024738

Instancia: Suprema Corte de Justicia de la Nación

Undécima Época

Materia(s): Común

Tesis: 1a./J 59/2022 (11a.)

Fuente: Gaceta del Semanario Judicial de la Federación

Tipo: Tesis de Jurisprudencia

CONSULTA PREVIA A LAS COMUNIDADES Y PUEBLOS INDÍGENAS. EL ANÁLISIS QUE SE REALICE EN EL JUICIO DE AMPARO SOBRE SU OMISIÓN DEBE RELACIONARSE CON LA AFECTACIÓN A LA ESFERA JURÍDICA DE LA PARTE QUEJOSA.

Hechos: En un juicio de amparo indirecto una comunidad indígena reclamó la falta de consulta previa a la expedición de la norma general combatida (Ley Minera), así como la inconstitucionalidad de algunos de sus artículos. El Juzgado de Distrito otorgó el amparo a la parte quejosa, sin embargo, omitió realizar el análisis de constitucionalidad de las normas reclamadas, por lo que se interpuso recurso de revisión.

Criterio jurídico: La Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación determina que el análisis de la falta de consulta previa a las comunidades y pueblos indígenas en la expedición de normas generales, debe relacionarse con la afectación a su esfera jurídica, pues cuando en el juicio de amparo se reclamen diversas disposiciones legales, sólo se pueden combatir los aspectos materiales y formales que se relacionan directamente con las normas reclamadas y que perjudican al promovente.

Justificación: A diferencia de las acciones de inconstitucionalidad, en donde basta que el sujeto legitimado acuda a demandar la invalidez de cierta ley o norma de carácter general por considerarla contraria al Texto Constitucional, para que dicho órgano la admita y resuelva, el juicio de amparo exige para su procedencia y viabilidad la existencia de un agravio personal que legitima al interesado a instar al órgano judicial a que analice la constitucionalidad del acto de autoridad que, dice, le afecta. Así, cuando la parte quejosa impugna diversas disposiciones legales puede combatir la constitucionalidad formal en los aspectos que involucran a los artículos controvertidos, pero no está en aptitud legal de combatir otros tópicos específicos del mismo proceso que atañen a diferentes preceptos, porque resulta innegable que no forman parte de la impugnación ni se han individualizado en perjuicio de la persona. De esta manera, para determinar si en el juicio de amparo son analizables o no determinados conceptos de violación contra las normas reclamadas, es importante tener en cuenta el agravio en perjuicio de la parte quejosa, de modo que si el vicio formal se relaciona directamente con las normas reclamadas y que perjudican al promovente, entonces, el argumento es analizable; en cambio, si el vicio legislativo se vincula y repercute en otras disposiciones que no afectan a la persona, entonces el alegato no es analizable vía amparo. Cabe destacar que no debe confundirse la impugnación total de una ley en amparo, con su constitucionalidad formal en aspectos generales que incluyen a los preceptos que contiene, porque tratándose del primer supuesto, el quejoso sólo puede controvertir las porciones normativas aplicadas en su perjuicio o en las cuales se ubica, pero no todo el ordenamiento legal; mientras que en la segunda hipótesis, un solo precepto de aquél o varios da lugar a cuestionar el proceso legislativo en sus generalidades o particularidades relacionadas con estos preceptos, insistiéndose en que no pueden impugnarse aspectos específicos de ese proceso vinculados a otras disposiciones, ni emitir a partir de estas premisas una declaratoria de inconstitucionalidad generalizada sobre toda la ley, pues ello equivaldría a ejercer un control abstracto de constitucionalidad en un medio de control que se rige por el principio de perjuicio o afectación personal.

Registro digital: 2004170

Instancia: Suprema Corte de Justicia de la Nación

Décima Época

Materia(s): Constitucional

Tesis: 1a.CCXXXVI/2013 (10a.)

Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta

Tipo: Tesis Aislada

COMUNIDADES Y PUEBLOS INDÍGENAS. TODAS LAS AUTORIDADES, EN EL ÁMBITO DE SUS ATRIBUCIONES, ESTÁN OBLIGADAS A CONSULTARLOS, ANTES DE ADOPTAR CUALQUIER ACCIÓN O MEDIDA SUSCEPTIBLE DE AFECTAR SUS DERECHOS E INTERESES.

La protección efectiva de los derechos fundamentales de los pueblos y las comunidades indígenas requiere garantizar el ejercicio de ciertos derechos humanos de índole procedimental, principalmente el de acceso a la información, el de la participación en la toma de decisiones y el de acceso a la justicia. En ese sentido, todas las autoridades, en el ámbito de sus atribuciones, están obligadas a consultarlos antes de adoptar cualquier acción o medida susceptible de afectar sus derechos e intereses, consulta que debe cumplir con los siguientes parámetros: a) debe ser previa; b) culturalmente adecuada a través de sus representantes o autoridades tradicionales; c) informada; y, d) de buena fe. En el entendido que el deber del Estado a la consulta no depende de la demostración de una afectación real a sus derechos, sino de la susceptibilidad de que puedan llegar a dañarse, pues precisamente uno de los objetos del procedimiento es determinar si los intereses de los pueblos indígenas serían perjudicados.

Por otro lado, una vez realizadas las consultas previas, es indispensable señalar que la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado y Municipios de San Luis Potosí, así como las leyes secundarias del Estado, que se expidan en su momento, deberán sentar las bases para la política de movilidad y seguridad vial, bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros, a través del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y la información proporcionada por el Sistema de Información Territorial y Urbano para priorizar el desplazamiento de las personas, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad, así como bienes y mercancías, con base en la jerarquía de la movilidad señalada en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Así, uno de los objetivos ha de ser la disminución de los impactos negativos sociales, de desigualdad, económicos, a la salud, y al medio ambiente, con el fin de reducir muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, para lo cual se debe preservar el orden y seguridad vial.

Por lo anteriormente expuesto, las comisiones de, **Comunicaciones y Transportes; Desarrollo Territorial Sustentable; y Puntos Constitucionales**, con fundamento en lo establecido en los artículos, 57 la fracción I; 60, 61, y 64, de la **Constitución Política del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí**; 15 la fracción I; 84 la fracción I; 98 las fracciones, IV, VIII, y XVII; 102 las fracciones I, III, IV, y VI; 106 las fracciones, I, X, XI y XII; y 113 las fracciones, IV, VII, y XI; 130, 131 la fracción I; y 133, de la **Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de San Luis Potosí**; 61, 62, 85, y 86, del **Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado**, emiten el siguiente:

DICTAMEN

ÚNICO. Se **APRUEBAN**, con las **modificaciones** de las comisiones en turno, las iniciativas con proyecto de decreto, que proponen:

a) Reformar los artículos, 6º, 29, 31, y 37, así como el Título Cuarto la denominación del capítulo II, de la **Ley de Transporte Público del Estado de San Luis Potosí**; presentada por quien dice llamarse Lic. Andrés Saúl Escobedo Jaramillo, en su carácter de ciudadano;

b) Reformar los artículos, 1º, 6º en sus fracciones III, XIX, XXIX, XXXIII, XXXVIII, y XLIII, 11 en su fracción VII, 19 en su párrafo primero, y en sus fracciones, IV, XII, y XIII, 30 en su párrafo segundo, 36 en su párrafo primero, y en sus fracciones, III, y IV, 37 en su párrafo primero, 38 en su fracción III, 44 en sus fracciones, I, II, y III, 46 en su párrafo primero, y en su fracción I, 49, y 52; y adicionar a los artículos, 6º la fracción XX BIS, 11 una fracción, ésta como VIII, por lo que actual VIII pasa a ser fracción IX, y 36 párrafo último de y a la **Ley de Tránsito del Estado de San Luis Potosí**. Así mismo, insta reformar los artículos, 31 en su inciso a) la fracción III, 89 en su fracción XIV, y 104 BIS en su párrafo primero de la **Ley Orgánica del Municipio Libre del Estado de San Luis Potosí**. De igual manera, plantea reformar los artículos, 4º en sus fracciones, LVII, y XCI, 85 en su fracción III, 53 en su párrafo primero, 54 en su fracción I, 160 en su párrafo segundo, y 169 en su párrafo primero; y adicionar al artículo 54 el párrafo último de y a la **Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de San Luis Potosí**; presentada por el diputado **Juan Francisco Aguilar Hernández**, y

c) Reformar los artículos, 1, 6 la fracción XV; el nombre del título quinto, así como del capítulo 1; 49 y 51 en sus párrafos primero y segundo; y se adiciona a los artículos, 6 las fracciones, XXXVI Bis y XXXVI Ter; y 51 el párrafo tercero, de y a la Ley de Tránsito del Estado de San Luis Potosí; presentada por el diputado **Edmundo Azael Torrescano Medina**.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La movilidad humana es un factor clave cuando se quiere pensar en el diseño de nuevas ciudades; de un futuro que se construye a diario. Es por ello que, pensar que la movilidad, no está limitada al uso del automóvil como forma de acotar las posibilidades de habitar una ciudad.

El artículo 1o, en los párrafos del primero al tercero, de la Constitución General de la República, respectivamente, establecen que en los Estados Unidos Mexicanos todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en esta 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. Las normas relativas a los derechos humanos se interpretarán de conformidad con esta Constitución y con los tratados internacionales de la materia, favoreciendo en todo tiempo a las personas la protección más amplia. 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.

Por su parte, el penúltimo párrafo del artículo 4º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, establece reconocer, promover, respetar y garantizar, como derecho fundamental, establece que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Al respecto, los espacios donde viven las personas se caracterizan por ser dinámicos, en constante crecimiento y cambio. Ahí los seres humanos transitan, conviven, trabajan, estudian y desarrollan todos los aspectos de su vida; de ese modo, dichos lugares demandan cada vez nuevos y mejores servicios, entre ellos la movilidad.

El derecho a la movilidad está relacionado con diversas necesidades básicas de las personas como la alimentación, pues necesitan desplazarse de un lugar a otro para proveerse de sus

viveres; ya sea al campo, los mercados locales o grandes centros de abastecimiento; el derecho a la salud para acudir al servicio médico de manera oportuna; el derecho al trabajo para llegar al lugar donde se labora de manera eficiente; el derecho a la educación para acudir a la escuela; el derecho a un medio ambiente sano al utilizar medios de transporte sostenibles, entre otros. Dada esta relación, el Estado tiene la obligación de proporcionar los mecanismos adecuados para el goce del derecho de todos al libre tránsito, propiciando que los distintos medios de transporte, públicos o privados, sean de calidad, eficientes, con criterios ambientales; garantizando con ello un lugar seguro para transitar, vivir en paz y con dignidad.

El crecimiento demográfico y sin planificación ocasiona viajes cada vez más largos, y un incremento en la demanda de servicios de transporte que sea asequible, inclusivo, eficiente y amigable con el medio ambiente. Por otro lado, la Organización Panamericana de la Salud (OPS), ha sostenido que la seguridad vial se refiere a las medidas adoptadas para reducir el riesgo de lesiones y muertes causadas por el tránsito. A través de la coordinación y colaboración intersectorial, los países de la región de las Américas pueden mejorar la legislación sobre seguridad vial, creando un entorno más seguro, accesible, y sostenible para los sistemas de transporte y para todos los usuarios. La velocidad excesiva contribuye a aproximadamente un tercio de todas las muertes causadas por el tráfico en países de altos ingresos y la mitad de ellos en países de ingresos bajos y medios.

El esquema normativo estatal debe habilitar un espacio real para el dictado de normas estatales y municipales que regulen los servicios públicos que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial deja a cargo de las Entidades federativas y de los municipios, conforme a las especificidades de su contexto. La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, al ser de orden público e interés social y de observancia general en todo el territorio nacional, en términos de lo dispuesto en el párrafo décimo séptimo del artículo 4o. y 73, fracción XXIX-C, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial, tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, las cuales esta Legislatura del Estado está obligada a cumplir y observar.

Esta Soberanía considera imprescindible poner las bases constitucionales en el ámbito local, con el objeto de promover, respetar, y garantizar los derechos humanos de las personas en materia de movilidad y seguridad vial en el Estado y sus municipios, ordenando el análisis del impacto presupuestal y la partida que se requiera para diseñar e implementar las políticas públicas, planes, programas y proyectos que se desprenden de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Todo esto sin perjuicio de las reformas o adiciones a diversas leyes secundarias que esta Soberanía realiza para hacer ejecutable la Ley General, y con el objeto de que las

autoridades del Estado, en el ámbito de su competencia, cuenten con atribuciones jurídicas en esa misma materia.

Uno de los principales objetivos es cumplir con el Segundo Transitorio de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, por medio del cual esta Legislatura debe aprobar las reformas necesarias a las leyes de su competencia, a fin de armonizarlas con lo dispuesto en aquella Ley. De igual manera, con el propósito de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad, esta legislatura considera fundamental contemplar, dentro de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí, el derecho humano de los potosinos a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Dentro de las leyes secundarias, se realizan diversas reformas y/o adiciones con el objeto de armonizar la normativa local con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, de las cuales destacan:

a) Por lo que hace a la **Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de San Luis Potosí**, se adicionan diversas atribuciones a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, relativas a establecer las bases para la coordinación con los integrantes del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial a través de los planes de desarrollo, la política de movilidad y de seguridad vial en el Estado, con un enfoque integral a la política de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, transversal con las políticas sectoriales aplicables, así como determinar mecanismos y acciones que promuevan y fomenten la sensibilización, la formación y la cultura de la movilidad y seguridad vial, que permitan el ejercicio pleno de este derecho, y establecer los mecanismos y acciones para la gestión de factores de riesgo que permitan reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, así como salvaguardar la vida e integridad física de las personas usuarias del sistema de movilidad, bajo un enfoque de sistemas seguros;

b) En cuanto a la **Ley Orgánica del Municipio Libre del Estado de San Luis Potosí**, se adiciona la atribución de los ayuntamientos en materia de planeación, con el propósito de formular y actualizar los programas municipales de desarrollo urbano con sujeción a las leyes estatales y federales, en los cuales se deberán incluir estadísticas y datos sociológicos, debiendo observar los principios de jerarquía de la movilidad y los criterios de estándares de construcción de infraestructura vial, establecidos en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, de tal forma que atiendan en su orden a personas peatonas, vehículos no motorizados y transporte público, de conformidad con las necesidades de cada municipio;

c) Respecto a la **Ley de Salud del Estado de San Luis Potosí**, se adicionan diversas atribuciones a Servicios de Salud del Estado, en materia de movilidad y seguridad vial, para disponer que, en el ámbito de su competencia, deberá elaborar guías de práctica clínica y protocolos que

permitan mejorar la calidad de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito, y elaborar e implementar los programas de capacitación para el personal de salud responsable de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;

d) Referente a la **Ley de Tránsito del Estado de San Luis Potosí**, se reforman y adicionan múltiples disposiciones en materia de movilidad y seguridad vial, entre ellas establecer que el objeto de esta ley, además de las actuales, será regular el tránsito de vehículos, la movilidad y la seguridad vial, bajo los principios de accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, y normar el servicio de estacionamientos al público. Asimismo, se reforman diversas definiciones de la norma, como es lo que ha de entenderse por aliento alcohólico, motocicleta, movilidad, peatón, seguridad vial, vehículo, y vía pública. Se adiciona la atribución de las autoridades estatales y municipales para establecer los requisitos para que las personas prestadoras del servicio de transporte público garanticen un servicio seguro y de calidad, de acuerdo con requerimientos técnicos de seguridad para su operación, con base en el principio de inclusión e igualdad, a fin de resguardar la vida, salud e integridad física de todas las personas;

Por otra parte, los sistemas de movilidad, de transporte y la infraestructura vial en el Estado, a los que se refiere la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, deberán ser diseñados para prevenir y contener el error humano, con el objeto reducir las muertes y lesiones graves de las personas ocasionadas por siniestros de tránsito, así como reducir los factores de riesgo que atenten contra la integridad y dignidad de los grupos en situación de vulnerabilidad.

En esa tesitura, corresponderá a la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, en materia de movilidad y Seguridad Vial, entre otras atribuciones, integrar el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en el artículo 7 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial; gestionar la seguridad vial y la movilidad urbana, interurbana, rural e insular, en el ámbito de su competencia, con base en lo establecido en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, y demás disposiciones legales en la materia; vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial; y participar con las autoridades federales, y los municipios, en la planeación, diseño, instrumentación e implementación de la Estrategia Nacional y de los Convenios de Coordinación Metropolitanos, en los términos previstos en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, y demás disposiciones legales aplicables.

Por último, se establece que el uso de casco será obligatorio para todas las personas conductoras y las personas pasajeras de bicicletas, triciclos, motocicletas o motonetas, el cual deberá cumplir con la Norma Oficial Mexicana aplicable en la materia; el Estado podrá

determinar mediante acuerdo de la Secretaría, el tiempo máximo de vigencia de acuerdo con la modalidad o tipo de vehículo a conducir. Asimismo, las licencias que expidan las autoridades competentes podrán ser impresas en material plástico o de forma digital, mediante aplicaciones tecnológicas, mismas que permitirán la acreditación de las habilidades y requisitos correspondientes para la conducción del tipo de vehículo de que se trate, y tendrán plena validez en todo el territorio nacional. Se pone énfasis en que las personas que realicen el trámite para obtener o renovar una licencia o permiso de conducir, sin excepción alguna, deberán acreditar el examen de valoración integral que demuestre su aptitud para ello, así como el examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, antes de la fecha de expedición o renovación de la licencia o permiso;

e) Por lo que respecta a la **Ley de Transporte del Estado de San Luis Potosí**, se adiciona un artículo mediante el cual el titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, tendrá diversas atribuciones en materia de movilidad y seguridad vial, tales como integrar el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en el artículo 7 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial; participar en la realización de manuales y lineamientos técnicos de diseño vial e infraestructura, así como otros en materia de movilidad y seguridad, con el objetivo de homologar las disposiciones a nivel nacional; impulsar el desarrollo de la movilidad y seguridad vial en la regulación del autotransporte en el Estado, así como participar en el diseño de las políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial, educación vial, y en especial, aquellas relacionadas con la regulación del autotransporte en el Estado, entre otras. De igual manera, se dispone que, a efecto de mejorar la calidad ambiental y disminuir los riesgos de siniestros de tránsito, las autoridades competentes podrán promover mecanismos y programas para la conservación, mantenimiento, modernización y renovación del parque vehicular de los prestadores del servicio de transporte público de pasajeros y de carga. Por último, las autoridades competentes establecerán unidades de información y quejas para que las personas usuarias denuncien cualquier irregularidad en la prestación del servicio de transporte público. Para ello, se observarán los principios de accesibilidad, prontitud, imparcialidad, integridad y gratuidad, otorgando de forma expedita atención a la persona quejosa y se le deberá informar sobre las resoluciones adoptadas;

f) En cuanto a la **Ley que Establece el Derecho de Vía y su Aprovechamiento en las Vías Terrestres de Comunicación Estatal**, se adicionan diversos numerales por medio de los cuales se establece que, en la construcción de nuevas carreteras y autopistas, así como en ampliaciones de las ya existentes, se deberán prever pasos de fauna, y se deberán colocar reductores de velocidad en los puntos críticos. Asimismo, cuando una vía de jurisdicción federal, o estatal 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;

g) Por lo que respecta a la **Ley del Sistema de Seguridad Pública del Estado de San Luis Potosí**, se adiciona un artículo mediante el cual el titular de la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, tendrá diversas atribuciones en materia de movilidad y seguridad vial, entre las que se encuentran remitir al Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial la información contenida en el Registro Público Vehicular; mantener actualizada la información contenida en el Registro Público Vehicular, con el objetivo de coadyuvar al cumplimiento de los principios de la presente Ley; participar, en el marco de sus competencias, en las acciones que en materia de protección al medio ambiente lleven a cabo otras autoridades federales o municipales, en relación con la movilidad y seguridad vial, y participar, en el marco de sus competencias, en la celebración de convenios de coordinación con otras entidades federativas y municipales, para la realización de acciones en la materia objeto de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, y

h) Respecto a la **Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de San Luis Potosí**, se reforman disposiciones normativas de la misma, por virtud de las cuales se establecen lo que se ha de entender por movilidad y vía pública, introducir en la norma vigente que los Observatorios podrán llevar a cabo, de manera conjunta con los institutos de planeación de los municipios, procesos de consulta y deliberación sobre temas de movilidad y seguridad vial, así como que las políticas y programas para la movilidad y la seguridad vial, será parte del proceso de planeación de los asentamientos humanos en el orden estatal y municipal, debiendo atender y observar la jerarquía de movilidad a que se refiere la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, y las normas para el diseño y la construcción de las vías públicas, que se deriven de esta Ley, observarán la jerarquía de movilidad, así como los criterios y estándares para el diseño de infraestructura vial a que se refiere la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

PROYECTO DE DECRETO

PRIMERO. Se **REFORMA**, el inciso a de la fracción V, y la fracción VI, ambos del artículo 114; y **ADICIONA** párrafo último al artículo 12, todos de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 12...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

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

ARTÍCULO 114...

I a IV...

V...

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

b) a i)...

...

VI.- Cuando dos o más centros urbanos situados en territorios municipales de dos o más entidades federativas formen o tiendan a formar una continuidad demográfica, **el Estado y los municipios respectivos, en el ámbito de sus competencias, planearán y regularán de manera conjunta y coordinada el desarrollo de dichos centros, incluyendo criterios para la movilidad y seguridad vial,** con apego a las leyes federales de la materia;

VII a XI...

TRANSITORIOS

PRIMERO. Este Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado "Plan de San Luis", previo procedimiento que aluden los párrafos, primero y segundo del artículo 138 de la Constitución local.

SEGUNDO. El Congreso del Estado de San Luis Potosí, en caso considerar expedir una Ley de Movilidad y Seguridad Vial para el Estado y Municipios de San Luis, podrá realizar las consultas previas que estime en materia de movilidad y seguridad vial, las cuales deberán ser dirigidas a las personas pertenecientes a los pueblos originarios y comunidades afroamericanas, personas con discapacidad, y personas adultas mayores. La realización de las consultas previas deberá ser incluida dentro del presupuesto de egresos.

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

SEGUNDO. Se **REFORMA**, las fracciones, XXII y XXIII; y **ADICIONA**, las fracciones, XXIV, XXV, XXVI, y XXVII, todas de y al artículo 36 Bis de la **Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de San Luis Potosí**, para quedar como sigue:

ARTICULO 36 BIS...

I a XXI...

XXII. ...;

XXIII. Establecer las bases para la coordinación con los integrantes del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial a través de los planes de desarrollo, la política de movilidad y de seguridad vial en el Estado, con un enfoque integral a la política de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, transversal con las políticas sectoriales aplicables;

XXIV. Determinar mecanismos y acciones que promuevan y fomenten la sensibilización, la formación y la cultura de la movilidad y seguridad vial, que permitan el ejercicio pleno de este derecho;

XXV. Implementar los mecanismos y acciones para la gestión de factores de riesgo que permitan reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, así como salvaguardar la vida e integridad física de las personas usuarias del sistema de movilidad, bajo un enfoque de sistemas seguros;

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

XXVII. Las demás que señalen las leyes y reglamentos vigentes en el Estado.

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 que se opongan al presente Decreto.

TERCERO. Se **REFORMA** la fracción XIV del artículo 89, y 111 BIS; y **ADICIONA** la fracción I TER en el inciso a) del artículo 31, todas de la **Ley Orgánica del Municipio Libre del Estado de San Luis Potosí**, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 31...

a)...

I...

I BIS...

I TER. Formular y actualizar los programas municipales de desarrollo urbano con sujeción a las leyes estatales y federales, en los cuales se deberán incluir estadísticas y datos sociológicos, debiendo observar los principios de jerarquía de la movilidad y los criterios de estándares de construcción de infraestructura vial, establecidos en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, de tal forma que atiendan en su orden a personas peatonas,

vehículos no motorizados y transporte público, de conformidad con las necesidades de cada municipio;

II a XVI. ...

b) y c)

ARTÍCULO 89...

I a XIII...

XIV. Policía Preventiva, **Movilidad, Seguridad Vial** y Transporte;

XV a XVIII...

ARTÍCULO 104.BIS. El ayuntamiento deberá constituir un organismo encargado de auxiliar y orientar a las autoridades respectivas, en todas las funciones relativas a la planeación **estratégica**, desarrollo urbano y ordenamiento ecológico, **que deberán atender las disposiciones aplicables en esta Ley, en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, y demás leyes aplicables.**

...

I. y II. ...

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 que se opongan al presente Decreto.

CUARTO. Se **ADICIONA**, el artículo 14 BIS a la **Ley de Salud del Estado de San Luis Potosí**, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 14 BIS. Corresponde a los Servicios de Salud de San Luis Potosí, en materia de Movilidad y Seguridad Vial:

I. En el ámbito de su competencia, elaborar guías de práctica clínica y protocolos que permitan mejorar la calidad de la atención médica prehospitolaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;

II. En el ámbito de su competencia, elaborar e implementar los programas de capacitación para el personal de salud responsable de la atención médica prehospitolaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;

III. Cuando así lo designe el Titular del Poder Ejecutivo, en coordinación con el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, realizar campañas en materia de prevención de siniestros de tránsito, así como evitar manejar bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente;

IV. Celebrar convenios de cooperación y coordinación en la materia;

V. Capacitar a quienes realicen las auditorías de seguridad vial y estudios de mejoramiento de sitios con elevada incidencia de siniestros de tránsito, en materias de su competencia, y

VI. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley y la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

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 que se opongan al presente Decreto.

QUINTO. Se **REFORMA**, los artículos, 1°, 6° las fracciones, III, XV, XIX, XXV Bis, XXIX, XXXIII, XXXVIII, XLIII; 11 las fracciones, VII y VIII; 13 la fracción I; 19 el párrafo primero y las fracciones, IV, XII y XIII; 30, 38 la fracción III; 44 las fracciones, I y II; 48, así como la denominación del Título Quinto DE LOS DISPOSITIVOS PARA EL CONTROL DE TRÁNSITO Y ESTACIONAMIENTOS, y el Capítulo I, De los Dispositivos para el control de tránsito; 49, 51 el primer párrafo; 52, 67 las

fracciones, IX y X el segundo párrafo, 68 la fracción X; 72 las fracciones, VII; X, y XIV; y se **ADICIONA**, a los artículos, 3 Bis; 6° las fracciones, XXXVI BIS y XXXVI TER; 7° el párrafo segundo, 11 las fracciones, IX y X; 11 Bis, 13 Bis, 30 Bis, 44 la fracción III; 51 el párrafo cuarto; 53 Bis, 64 Bis, 70 Bis, 72 la fracción XIII el párrafo segundo, y 81 Bis, de y a la **Ley de Tránsito del Estado de San Luis Potosí**, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 1°. La presente Ley es de orden público y de interés general, y tiene como objeto establecer las bases generales para **regular el tránsito de vehículos, la movilidad y la seguridad vial, bajo los principios de accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, y normar el servicio de estacionamientos al público.**

Tiene su fundamento en lo dispuesto por las fracciones II y III del artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y las fracciones II y III del artículo 114 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí, por lo que es obligatoria para todas las autoridades estatales y municipales, así como para particulares que se ubiquen en sus supuestos normativos. Los reglamentos municipales y, en su caso, los bandos de policía y gobierno que emitan los ayuntamientos, que regulen las materias de esta Ley, deberán **observar** las bases generales que se establecen al efecto.

El servicio público de tránsito es considerado como una función de seguridad pública en los términos de la Ley de Seguridad Pública, **y de movilidad en los términos de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial**, y le son aplicables, **los objetivos establecidos en dicho ordenamiento legal, atendiendo en su orden peatones, vehículos no motorizados, vehículos de transporte público masivo, vehículos motorizados particulares.**

En los términos del artículo 115 fracción II inciso e) de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y 114 fracción II de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí, cuando algún municipio de la Entidad no cuente con reglamento municipal, o bando de policía y gobierno que regule el servicio público de tránsito, **movilidad y seguridad vial**, y servicio de estacionamientos al público, aplicará la **Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, y esta Ley.**

ARTÍCULO 3° Bis. Para los efectos de esta Ley se entenderá por Seguridad Vial al 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.

ARTÍCULO 6°...

I y II...

III. Aliento alcohólico: condición física y mental que se presenta en una persona cuando por la ingesta de alcohol etílico, **quedando prohibido la conducción de cualquier tipo de vehículos cuando su organismo contenga una alcoholemia inferior a 0.25 mg/L en aire espirado, mediante la prueba de alcoholimetría, o 0.05 g/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, y

b) Para vehículos destinados al transporte de pasajeros y de carga, queda prohibido conducir con cualquier concentración de alcohol por espiración o litro de sangre.

La autoridad competente realizará el respectivo control de alcoholimetría mediante el método aprobado por la Secretaría de Salud Federal;

IV. a XIV...

XV. Dispositivos para el control de tránsito: señalamientos **horizontales y verticales**, marcas, semáforos y otros medios similares que se utilizan para regular y guiar el tránsito de personas, semovientes y vehículos;

XVI. a XVIII...

XIX. Estado de ebriedad: condición física y mental que se presenta en una persona cuando por la ingesta de alcohol etílico, su organismo contiene **valores superiores a los definidos como aliento alcohólico;**

XX. a XXV...

XXV BIS. Motocicleta: al 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 cms 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;**

XXVI. a XXVIII...

XXIX. Peatón: persona que transita **por la vía a pie o que por su condición de discapacidad o de movilidad limitada utilizan ayudas técnicas para desplazarse; incluye menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado;**

XXX. a XXXII TER...

XXXIII. Prueba de alcoholimetría: Procedimiento llevado a cabo por la autoridad con el fin de determinar si una persona presenta aliento alcohólico o estado de ebriedad, **la cual será realizado por la autoridad competente mediante el control de alcoholimetría o método aprobado por la Secretaría de Salud Federal, de conformidad con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;**

XXXIV. a XXXVI...

XXXVI BIS. Señalamiento Horizontal: conjunto de marcas que se pintan o colocan sobre el pavimento, guarniciones y estructuras, con el propósito de delinear las características geométricas de las carreteras estatales y vialidades urbanas, y denotar todos aquellos elementos estructurales que estén instalados dentro del derecho de vía, para regular y canalizar el tránsito de vehículos y peatones, así como proporcionar información a los usuarios. Estas marcas son rayas, símbolos, leyendas o dispositivos;

XXXVI TER. Señalamiento Vertical: conjunto de señales en tableros fijados en postes, marcos y otras estructuras, integradas con leyendas y símbolos. Según su propósito pueden ser: preventivas, restrictivas, informativas, turísticas y de servicios;

XXXVII...

XXXVIII. 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;**

XXXIX a XLII...

XLIII. 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;**

ARTÍCULO 7°...

Las autoridades estatales y municipales establecerán los requisitos para que las personas prestadoras del servicio de transporte público garanticen un servicio seguro y de calidad, de acuerdo con requerimientos técnicos de seguridad para su operación, con base en el principio de inclusión e igualdad, a fin de resguardar la vida, salud e integridad física de todas las personas.

ARTÍCULO 11...

I. a VI...

VII. En coordinación con los diversos municipios de la Entidad, deberá diseñar, implementar, ejecutar, evaluar y dar seguimiento a los programas, planes, programas, campañas y acciones para sensibilizar, educar y formar a la población en materia de movilidad y seguridad vial, con el objetivo de generar la adopción de hábitos de prevención de siniestros de 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;

VIII. Promover la participación de personas especialistas en la materia, y la academia, en el diseño e implementación de programas, campañas y acciones en materia de educación 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 y al uso racional del automóvil particular;

IX. Integrar la base de datos de movilidad y seguridad vial, en la que se contenga la información de Registro Público Vehicular, licencias de conducir incluyendo el tipo de licencia, seguros registrados por vehículo, operadores de servicio de transporte, conductores de servicios de transporte, infracciones cometidas y cumplimiento de sanciones impuestas, siniestros de tránsito, placas y tarjetas de circulación; y en general, la información que el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial determine, y

X. Las que esta Ley y las demás disposiciones legales le señalen.

ARTÍCULO 11 BIS. Corresponde a la Secretaría, en materia de movilidad y Seguridad Vial:

I. Integrar el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en el artículo 7 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;

II. Gestionar la seguridad vial y la movilidad urbana, interurbana, rural e insular, en el ámbito de su competencia, con base en lo establecido en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, 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. Participar con las autoridades federales, y los municipios, en la planeación, diseño, instrumentación e implementación de la Estrategia Nacional y de los Convenios de Coordinación Metropolitanos, en los términos previstos en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, y demás disposiciones legales aplicables;

V. Armonizar los programas de ordenamiento territorial que le competen con lo dispuesto en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y otras leyes aplicables;

VI. Celebrar convenios de coordinación con la Federación, otras entidades federativas, y los municipios del Estado, para la implementación de acciones específicas, obras e inversiones en la materia;

VII. 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;

VIII. Asignar, gestionar y administrar recursos públicos, en coordinación con los municipios del Estado, bajo los criterios de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, 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;

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 las leyes y reglamentos correspondientes bajo los criterios de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;

XII. Establecer los acuerdos y medidas necesarias para la conservación, mantenimiento y renovación del parque vehicular destinado a la prestación de los servicios público, mercantil y privado de transporte de pasajeros y de carga, de conformidad con la legislación aplicable;

XIII. Incentivar la circulación de vehículos eficientes y menos dañinos para el medio ambiente; establecer el marco normativo y programas correspondientes para su adecuada operación, así como la implementación de su infraestructura vial y equipamiento necesario, en coordinación con las autoridades competentes;

XIV. Expedir las normas y lineamientos que deberán cumplir los vehículos motorizados que cuenten con registro en el Estado, en materia de protección al medio ambiente;

XV. Diseñar e implementar, de manera conjunta con las entidades federativas colindantes, mecanismos de coordinación para el cobro de infracciones de tránsito;

XVI. Crear, administrar y mantener actualizados sus indicadores y bases de datos en materia de movilidad y seguridad vial que se incorpore al Sistema de Información Territorial y Urbano a los que se refiere la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;

XVII. Realizar los operativos de control de uso de distractores durante la conducción de vehículos, sistemas de retención infantil, cascos en motociclistas, control de velocidad y de alcoholimetría, en el ámbito de su competencia, y de acuerdo a los lineamientos establecidos por el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;

XVIII. Instrumentar y articular, en concordancia con la política nacional, las acciones necesarias para disminuir las muertes, lesiones graves y discapacidades ocasionadas por siniestros de tránsito;

XIX. Fortalecer el transporte público de pasajeros, individual y colectivo, para la inclusión de los grupos en situación de vulnerabilidad, destinándoles lugares exclusivos;

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, conforme a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, y

XXI. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley y a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

ARTÍCULO 13...

I. Cuando se solicite al Estado, celebrar convenios para prestar en forma concurrente o total el servicio público de tránsito, en sus respectivas circunscripciones, **así como para diseñar, implementar, ejecutar, evaluar y dar seguimiento a los programas, planes, programas, campañas y acciones para sensibilizar, educar y formar a la población en materia de movilidad y seguridad vial**, conforme a lo dispuesto en la Ley Orgánica del Municipio Libre del Estado de San Luis Potosí, **lo cual** deberá ser aprobado por cuando menos las dos terceras partes de los **integrantes** del Cabildo de que se trate;

II a IV...

ARTÍCULO 13 BIS. Son atribuciones de los ayuntamientos, en materia de movilidad y Seguridad Vial:

I. Participar en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en el artículo 7 de la General de Movilidad y Seguridad Vial, y los lineamientos que establezca el Sistema Nacional;

II. 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, los programas emitidos por la Secretaría 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;

III. Vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial;

IV. Participar con las autoridades federales y del Estado, así como de otros municipios, en la planeación, regulación, instrumentación e implementación de los Convenios de Coordinación Metropolitanos;

V. Constituir las instancias locales y de coordinación metropolitana para la implementación de acciones integrales, acciones afirmativas transversales en materia de movilidad, en apego a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, y demás disposiciones legales;

VI. Celebrar convenios de coordinación con la Federación, otras entidades federativas, 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;

VII. Facilitar y participar en los sistemas de movilidad implementados por el Estado, en los términos que establece la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, garantizando que las vías proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas, considerando su interseccionalidad, sin importar el modo de transporte que utilicen;

VIII. Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad, fomentando y priorizando el uso del transporte público y los modos no motorizados;

IX. 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 la movilidad;

X. Establecer los mecanismos necesarios para mejorar la seguridad vial, de conformidad con la jerarquía de la movilidad y sus necesidades;

XI. Realizar estudios para el diseño, modificación y adecuación de las vías en los centros de población, de conformidad con lo establecido en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, y las necesidades territoriales;

XII. Implementar dispositivos para el control del tránsito que deban ser utilizados en los centros de población de su competencia;

XIII. Establecer la categoría, sentidos de circulación, señalética y demás características de las vías en su territorio;

XIV. 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;

XV. Realizar estudios de impacto de movilidad en el ámbito de su competencia, incluyendo criterios de sustentabilidad, perspectiva de género, entre otros que se consideren relevantes;

XVI. Autorizar las áreas de transferencia para el transporte en su territorio;

XVII. Regular el servicio del estacionamiento en vía pública;

XVIII. Impulsar la accesibilidad e inclusión de personas con discapacidad y personas con movilidad limitada a los servicios públicos de transporte de pasajeros, así como su desplazamiento seguro y efectivo en las vías a través de infraestructura adecuada, de conformidad con lo establecido en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;

XIX. 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;

XX. Instrumentar programas y campañas de cultura de la movilidad, que fomenten la prevención de los siniestros de tránsito;

XXI. Implementar programas especiales de seguridad vial en los entornos escolares y puntos de alta afluencia de personas;

XXII. Prever en su legislación aplicable, que los desarrollos inmobiliarios cuenten con el criterio de calle completa, y

XXIII. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley y a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

ARTÍCULO 19. Los vehículos **motorizados** que circulen en la vía pública, de acuerdo a su naturaleza, **obligatoriamente deberán** contar con:

I a III...

...

IV. Cinturones de seguridad para todos los ocupantes, de acuerdo con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;

V a XI...

XII. Cualquier persona menor de doce años o que por su constitución física lo requiera, deberá viajar en los asientos traseros de los vehículos motorizados, con un sistema de retención infantil o en un asiento de seguridad que cumpla con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;

XIII. Para el caso de los vehículos a que se refiere **la fracción II** el inciso a), **los** numerales 1 y 2, del artículo 17 de la presente Ley, **el uso de casco será obligatorio para todas las personas conductoras y pasajeras de bicicletas, triciclos, motocicletas o motonetas, el cual deberá cumplir con la Norma Oficial Mexicana aplicable en la materia, y**

XIV...

ARTÍCULO 30. Para conducir vehículos de motor en el Estado, las personas deberán portar la licencia o el permiso respectivo. **Es facultad exclusiva del Ejecutivo del Estado, por conducto de la Secretaría, la expedición de las licencias a que se refiere este artículo. El Estado podrá determinar, mediante acuerdo de la Secretaría, el tiempo máximo de vigencia de acuerdo con la modalidad o tipo de vehículo a conducir.**

Las licencias que expidan las autoridades competentes podrán ser impresas en material plástico o de forma digital, mediante aplicaciones tecnológicas, mismas que permitirán la acreditación de las habilidades y requisitos correspondientes para la conducción del tipo de vehículo de que se trate, y tendrán plena validez en todo el territorio nacional.

ARTÍCULO 30 BIS. **Las personas que realicen el trámite para obtener o renovar una licencia o permiso de conducir, sin excepción alguna, deberán acreditar el examen de valoración integral que demuestre su aptitud para ello, así como el examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, antes de la fecha de expedición o renovación de la licencia o permiso.**

En los reglamentos de tránsito que las autoridades competentes emitan, se establecerá que las personas que sean sorprendidas manejando bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente, se les suspenderán la licencia o permiso para conducir por un periodo no menor a un año. En el caso de los conductores de transporte público o transporte de carga, por la misma causa, se les suspenderá la licencia o permiso para conducir por un periodo no menor a un año, y no mayor a dos años.

ARTÍCULO 38...

I y II...

III. Aprobar los exámenes que aluden las fracciones, **III y IV**, del artículo 36 de esta Ley; en caso de no ser aprobado, con la misma solicitud y pago, podrá presentarlo en dos ocasiones más, dentro de un plazo máximo de seis meses, y

IV...

ARTÍCULO 44...

I. ...

II. ..., y

III. Por conducir con aliento alcohólico, en estado de ebriedad o bajo el influjo de cualquier droga o enervante. En estos casos, la retención será por un periodo no menor a seis meses.

ARTÍCULO 48. De no existir restricción y se haya cumplido la resolución judicial, **cuando así se justifique**, la Secretaría podrá volver a expedir nueva licencia a la persona a quien se le haya cancelado.

TÍTULO QUINTO
**DE LOS DISPOSITIVOS PARA EL CONTROL DE TRÁNSITO
Y ESTACIONAMIENTOS**

Capítulo I
De los Dispositivos para el Control de Tránsito

ARTÍCULO 49. La aplicación de dispositivos para el control de tránsito, así como la ubicación de áreas de estacionamiento, **serán determinadas por** la autoridad de tránsito que preste el servicio en cada municipio, con base en estudios técnicos **y las Normas Oficiales Mexicanas**, atendiendo a la infraestructura vial de que se disponga, **la cual deberá atender los criterios establecidos en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, cuyo objeto será prevenir, regular y guiar la circulación de peatones y vehículos, bajo criterios de diseño universal, garantizando su adecuada visibilidad en todo momento.**

ARTÍCULO 51. La señalización vial, **horizontal y vertical, tiene por objeto prevenir, orientar, regular, limitar, restringir e informar las condiciones del tránsito en las vías públicas del Estado** por lo que deberán **ser instaladas, colocadas, pintadas, y aplicadas conforme a las Normas Oficiales Mexicanas y demás legislación aplicable** para tal efecto.

...

...

La inobservancia de la disposición señalada en el primer párrafo será sancionada conforme lo previsto en la Ley de Responsabilidades Administrativas para el Estado y Municipios de San Luis Potosí.

ARTÍCULO 52. Los límites de velocidad en las vialidades del Estado y los Municipios, de acuerdo con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, se establecerán con base en evidencia científica de carácter nacional o internacional, a fin de mantenerlas por debajo de un umbral de seguridad indispensable para salvaguardar la vida y la integridad de las personas usuarias por lo que, las velocidades máximas, no deberán rebasar las siguientes:

- a) Veinte kilómetros por hora, en zonas de hospitales, asilos, albergues y casas hogar;**
- b) Veinte kilómetros por hora, en zonas y entornos escolares en vías secundarias y calles terciarias; y hasta treinta kilómetros por hora, en zonas y entornos escolares en vías primarias y carreteras;**
- c) Treinta kilómetros por hora, en calles secundarias y calles terciarias;**
- d) Cincuenta kilómetros por hora, en avenidas primarias sin acceso controlado;**
- e) Ochenta kilómetros por hora, en carriles centrales de avenidas de acceso controlado;**
- f) Ochenta kilómetros por hora, en carreteras estatales fuera de zonas urbanas; y cincuenta kilómetros por hora dentro de zonas urbanas;**
- g) Ciento diez kilómetros por hora, para automóviles; noventa y cinco kilómetros por hora, para autobuses; y ochenta kilómetros por hora, para transporte de bienes y mercancías en carreteras y autopistas de jurisdicción estatal y municipal, y**
- h) Ninguna intersección, independientemente de la naturaleza de la vía, podrá tener velocidad de operación mayor a cincuenta kilómetros por hora en cualquiera de sus accesos. Sin perjuicio de lo dispuesto en este artículo, el transporte público, en sus diferentes modalidades, no podrá exceder en ningún lugar y por ninguna circunstancia, la velocidad de sesenta kilómetros por hora.**

ARTÍCULO 53 BIS. Las velocidades vehiculares deben fijarse y mantenerse de acuerdo con los límites establecidos en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para reducir los casos de muerte por accidente, y la gravedad de las lesiones.

ARTÍCULO 64 BIS. La educación en materia de movilidad y seguridad vial tiene como objetivo transmitir una serie de conocimientos que todas las personas usuarias de la vía deben incorporar al momento de transitar por esta, la cual deberá ser con perspectiva interseccional, de conformidad con el artículo 64 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

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

I. Desarrollar contenidos sobre 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 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 65 BIS. La formación en materia de movilidad y seguridad vial implica que el personal técnico y/o profesional cuenta con capacitación en dichas materias, así como en perspectiva de género y necesidades de los grupos en situación de vulnerabilidad. El Estado y los municipios, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, promoverán acciones y

mecanismos en coordinación con las dependencias y entidades competentes, las concesionarias, las permisionarias, los sectores privado y social, para que el personal técnico y/o profesional en materia de movilidad y seguridad vial acredite su capacidad técnica y operativa.

ARTÍCULO 67...

I. a VIII...

IX. Está estrictamente prohibido hablar por teléfono celular o cualquier otro dispositivo electrónico o de comunicación, así como leer y/o enviar mensajes de texto por medio de cualquier tipo de dispositivo electrónico, salvo que se realice mediante tecnología de manos libres, y

X...

Los reglamentos municipales respectivos **deberán** establecer las infracciones y sanciones que correspondan por incumplimiento a estas obligaciones, **así como el incremento de las mismas en caso de reincidencia.**

ARTÍCULO 68...

I. a IX...

X. **Los** conductores de la bicicleta deberán usar casco e implementos de seguridad, **los cuales deberán cumplir con la Norma Oficial Mexicana aplicable en la materia;**

XI y XII...

ARTÍCULO 70 BIS. De conformidad con el artículo 43 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, el Estado y sus municipios, deberán proveer en las localidades rurales transporte público gratuito, a niñas, niños y adolescentes, evitando a las y los menores de edad caminatas mayores a treinta minutos o un kilómetro para educación primaria, y sesenta minutos o tres kilómetros para educación secundaria y media superior, con el fin de garantizar el derecho a la movilidad y el derecho a la educación.

Asimismo, deberán establecer rutas de transporte público destinadas a facilitar a las personas trabajadoras el desplazamiento a sus centros de trabajo.

ARTÍCULO 72...

I. a VI...

VII. Respetar los límites de velocidad **señalados en esta Ley, de acuerdo con los establecidos en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial**, que se **indican en** los señalamientos viales, y **en** las zonas de estacionamiento destinadas para las personas con discapacidad, y mujeres embarazadas;

VIII y IX...

X. Abstenerse de conducir **cualquier tipo de** vehículo en estado de ebriedad, con aliento alcohólico, **bajo el influjo de drogas o enervantes, o en cualquier estado de intoxicación, que le impida o dificulte la conducción de mismo;**

X BIS. a XII...

XIII...

Las autoridades municipales establecerán, en sus respectivos reglamentos, el uso prioritario de la vía a vehículos que presten servicios de emergencia, cuando la situación así lo requiera, y

XIV. Las demás que señalen las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.

ARTÍCULO 81 BIS. Las autoridades competentes podrán regular y ordenar la circulación de vehículos mediante el establecimiento de modalidades al flujo vehicular en días, horarios y vías cuando así lo estimen pertinente, y siempre que existan estudios técnicos y científicos que lo justifiquen, con el objetivo de mejorar las condiciones ambientales, de salud y de seguridad vial en puntos críticos o derivado de la realización de otras actividades públicas.

TRANSITORIOS

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

SEGUNDO. Una vez de la entrada en vigor del presente decreto, los municipios del Estado de San Luis Potosí, tendrán un plazo de hasta noventa días naturales para realizar las adecuaciones a sus reglamentos de tránsito.

TERCERO. Los señalamientos horizontales y verticales de las vialidades urbanas y carreteras del Estado, deberán ser adecuados por las autoridades de su respectiva competencia en un plazo no mayor a ciento veinte días naturales.

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

SEXTO. Se **REFORMA** la fracción XLVI del artículo 12, el inciso a) de la fracción V del artículo 21, artículos 71, y 133; y **ADICIONA** el artículo 17 Bis de y a la **Ley de Transporte Público del Estado de San Luis Potosí**, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 12...

I. a XLV...

XLVI. 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;**

XLVII y XLVIII...

ARTÍCULO 17 BIS. El titular de la Secretaría, además de las atribuciones señaladas en el artículo anterior, en materia de movilidad y seguridad vial, tiene las siguientes atribuciones:

I. Cuando así lo disponga el titular del Ejecutivo del Estado, integrar el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en el artículo 7 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;

II. Cuando así lo disponga el titular del Ejecutivo del Estado, en coordinación con los integrantes del Sistema Nacional, participar en la realización de manuales y lineamientos

técnicos de diseño vial e infraestructura, así como otros en materia de movilidad y seguridad, con el objetivo de homologar las disposiciones a nivel nacional;

III. Cuando así lo disponga el titular del Ejecutivo del Estado, en conjunto con las dependencias que integren el Sistema Nacional, diseñar la Estrategia Nacional;

IV. Impulsar el desarrollo de la movilidad y seguridad vial en la regulación del autotransporte en el Estado;

V. Participar en el diseño de políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial, educación vial, y en especial, aquellas relacionadas con la regulación del autotransporte en el Estado;

VI. Participar en las acciones que en materia de protección al medio ambiente lleven a cabo otras autoridades, federales o estatales, en las materias de su competencia, en relación con la movilidad y seguridad vial;

VII. Cuando así lo disponga el titular del Ejecutivo del Estado, en conjunto con las dependencias que integren el Sistema Nacional, emitir los lineamientos técnicos para la realización de las auditorías de seguridad vial, a efecto de proveer de una metodología homologada a nivel nacional;

VIII. 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;

IX. Coordinar la planificación, construcción, mejoramiento y conservación de caminos, puentes y vías férreas de jurisdicción estatal que se adentren en los centros de población de los municipios del Estado, para el cumplimiento de lo establecido en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;

X. Realizar los operativos de alcoholimetría, con base en los límites establecidos por la Secretaría de Salud del Estado, en las vías de su competencia;

XI. Participar en el sistema de evaluación de vehículos nuevos previsto en el artículo 54 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;

XII. Realizar campañas en materia de prevención de siniestros de tránsito;

XIII. 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

XIV. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley y a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

ARTÍCULO 21...

I a IV...

V...

a) Turismo: se brinda a pasajeros cuya finalidad exclusiva o fundamental sea el esparcimiento o el conocimiento de lugares de interés cultural, artístico y deportivo que existan en el Estado, sin rutas o itinerarios fijos, pero que incluyan el retorno al lugar de origen en vehículos que previamente autorice la **Secretaría**, con capacidad de **dos** y hasta cuarenta y cinco pasajeros, respetando en todos los casos la capacidad de pasaje de acuerdo al número de asientos.

b) y c)...

ARTÍCULO 71. A fin de preservar el medio ambiente y evitar el desequilibrio ecológico que pueda derivarse de la emisión de humos, ruidos y gases de los vehículos del servicio público del transporte, la Secretaría podrá convenir con las autoridades competentes, para tomar las medidas necesarias para dicho fin.

A efecto de mejorar la calidad ambiental y disminuir los riesgos de siniestros de tránsito, las autoridades competentes podrán promover mecanismos y programas para la conservación, mantenimiento, modernización y renovación del parque vehicular de los prestadores del servicio de transporte público de pasajeros y de carga.

ARTÍCULO 133. Las autoridades competentes establecerán unidades de información y quejas para que las personas usuarias denuncien cualquier irregularidad en la prestación del servicio de transporte público. Para ello, se observarán los principios de accesibilidad, prontitud, imparcialidad, integridad y gratuidad, otorgando de forma expedita atención a la persona quejosa y se le deberá informar sobre las resoluciones adoptadas.

Los concesionarios, permisionarios, operadores del servicio de transporte público, en cualquiera de sus modalidades, así como las Empresas de Redes de Transporte y sus asociados

o conductores, serán acreedores a las sanciones a que se refiere esta Ley, de conformidad a lo siguiente:

I. Si como resultado de la investigación de una queja existen elementos suficientes, a juicio de la Secretaría, que deriven en responsabilidad del titular de la concesión o permiso y/o del operador, con independencia de la aplicación de las medidas de seguridad que procedan, él o los presuntos implicados deberán comparecer ante la Secretaría en audiencia pública, atendiendo al citatorio correspondiente o, en su caso, comparecer de inmediato en continuación a las labores de inspección, a fin de que se hagan de su conocimiento las causas que dieron origen a su comparecencia, y manifieste lo que a su derecho convenga.

La contestación a la queja que da origen al procedimiento de mérito y el ofrecimiento de las pruebas, será de forma verbal o por escrito. En caso de hacerlo de forma verbal, se levantará el acta respectiva. En la misma audiencia se podrán ofrecer las pruebas que avalen su defensa, a menos de que por causas de tiempo se difiera esta para fecha posterior, que en ningún caso podrá ser más de cinco días hábiles después de la primera, y

II. Concluida la fase de desahogo de pruebas se procederá al análisis minucioso de la queja, de su contestación y de las pruebas.

En un término no mayor de quince días hábiles, la Secretaría notificará personalmente la resolución a las partes, en el domicilio que hayan designado para tal efecto.

En caso de que se haya retirado de la circulación el vehículo destinado al servicio, se procederá a su devolución, previo cumplimiento de la sanción impuesta.

Las personas que presten el servicio de transporte sin la concesión, permiso o autorización correspondiente, en cualquiera de las modalidades y formas establecidas en esta Ley, serán acreedores a las sanciones y medidas de seguridad prescritas en esta Ley.

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 que se opongan al presente Decreto.

SÉPTIMO. Se **ADICIONA** los artículos, 2o BIS, 2o TER y 2o QUATER, de la **Ley que Establece el Derecho de Vía y su Aprovechamiento en las Vías Terrestres de Comunicación Estatal**, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 2o BIS. En la construcción de nuevas carreteras y autopistas, así como en ampliaciones de las ya existentes, se deberán prever pasos de fauna, y se deberán colocar reductores de velocidad en los puntos críticos.

ARTÍCULO 2o TER. Cuando una vía de jurisdicción federal, o estatal 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.

ARTÍCULO 2o QUATER. 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.

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 que se opongan al presente Decreto.

OCTAVO. Se **ADICIONA** el artículo 14 Bis a la **Ley del Sistema de Seguridad Pública del Estado de San Luis Potosí**, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 14 BIS. El titular de la Secretaría, además de las atribuciones señaladas en el artículo anterior, en materia de movilidad y seguridad vial, tiene las siguientes atribuciones:

I. Remitir al Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial la información contenida en el Registro Público Vehicular;

II. Mantener actualizada la información contenida en el Registro Público Vehicular, con el objetivo de coadyuvar al cumplimiento de los principios de la presente Ley;

III. Participar, en el marco de sus competencias, en las acciones que en materia de protección al medio ambiente lleven a cabo otras autoridades federales o municipales, en relación con la movilidad y seguridad vial;

IV. Participar, en el marco de sus competencias, en la celebración de convenios de coordinación con otras entidades federativas y municipales, para la realización de acciones en la materia objeto de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;

V. 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

VI. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley y la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

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 que se opongan al presente Decreto.

NOVENO. Se **REFORMA**, las fracciones LVI, LVII y XCI del artículo 4º; el párrafo primero del artículo 53, la fracción I y párrafo último del artículo 54, la fracción III de artículo 85, el párrafo segundo del artículo 160, y el párrafo primero del artículo 169, de la **Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de San Luis Potosí**, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 4º...

I. a LV...

LVI...;

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

LVIII a XC...

XCI. 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;**

XCII. a C...

ARTÍCULO 53. El sector social y privado podrá crear observatorios urbanos, con la participación plural de la sociedad, de las instituciones de investigación académica, de los colegios de profesionistas, de los organismos empresariales, de las organizaciones de la sociedad civil y el gobierno, para el estudio, investigación, organización y difusión de información y conocimientos sobre los problemas socioeconómicos y espaciales, y los nuevos modelos de políticas urbanas, regionales y de gestión pública, **así como de la movilidad y la seguridad vial.**

...

...

ARTÍCULO 54...

I. Proporcionarles la información asequible 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 los 58 municipios, y de las zonas metropolitanas en su caso.**

II a VII

...

Los Observatorios **podrán llevar a cabo, de manera conjunta con los institutos de planeación de los municipios, procesos de consulta y deliberación sobre temas de movilidad y seguridad vial.**

ARTÍCULO 85...

I y II...

III. La infraestructura vial, tránsito, transporte, la movilidad **y seguridad vial;**

IV a XVIII...

ARTÍCULO 160...

Las políticas y programas para la movilidad y la **seguridad vial**, serán parte del proceso de planeación de los asentamientos humanos en el orden estatal y municipal, **debiendo atender y observar la jerarquía de movilidad a que se refiere la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial**.

ARTÍCULO 169. Las normas para el diseño y la construcción de las vías públicas, que se deriven de esta Ley, observarán **la jerarquía de movilidad, así como los criterios y estándares para el diseño de infraestructura vial a que se refiere la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, y comprenderán** cuando menos:

I a XXIII...

...

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 que se opongan al presente Decreto.

DADO POR LA COMISIÓN DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, EN LA SALA “LIC. LUIS DONALDO COLOSIO MURRIETA”, DEL HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ, A LOS DOCE DÍAS DEL MES DE ENERO DE DOS MIL VEINTICUATRO.

DADO POR LA COMISIÓN DE DESARROLLO TERRITORIAL SUSTENTABLE, EN LA BIBLIOTECA “OCTAVIO PAZ”, DEL HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ, A LOS VEINTICINCO DÍAS DEL MES DE MARZO DE DOS MIL VEINTICUATRO.

DADO POR LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES, EN EL AUDITORIO “MANUEL GÓMEZ MORÍN”, DEL HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ, A LOS TREINTA Y UN DÍAS DEL MES DE ENERO DE DOS MIL VEINTICUATRO.

DADO POR LA COMISIÓN DE SEGURIDAD PÚBLICA, PREVENCIÓN Y REINSERCIÓN SOCIAL, EN LA SALA “JOSÉ VENUSTIANO CARRANZA GARZA”, DEL HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ, TREINTA Y UN DÍAS DEL MES DE ENERO DE DOS MIL VEINTICUATRO.



HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO
LIBRE Y SOBERANO
EN SU C. P. 66

"2024, Año del Bicentenario del
Congreso Constituyente del Estado de San Luis Potosí"

POR LA COMISIÓN DE DESARROLLO TERRITORIAL SUSTENTABLE

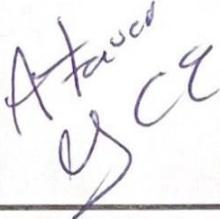
Nombre	A favor	En contra	Abstención
Diputada Martha Patricia Aradillas Aradillas Presidenta			
Diputado Emilio Eduardo Briones Valdéz Vicepresidente			
Diputada Liliana Guadalupe Flores Almazán Secretaria			
Diputado Cruz Felipe Fragoso Portales Vocal			
Diputado José Antonio Lorca Valle Vocal			

Firmas del dictamen en donde se APRUEBAN DE PROCEDENTES, con modificaciones, las iniciativas con proyecto de decreto bajo los turnos, 301, 1544, y 4584, en donde se reforman y/o adicionan, diversas disposiciones, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y distintas leyes secundarias del Estado, promovidas por las diputadas y diputados, reseñados en el preomio de este instrumento legislativo. (Reunión del 12 de enero de 2024).



*"2024, Año del Bicentenario del
Congreso Constituyente del Estado de San Luis Potosí"*

POR LA COMISIÓN DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

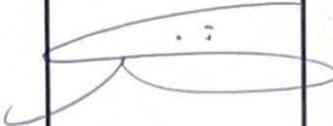
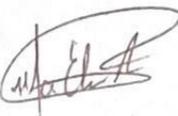
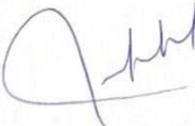
Nombre	A favor	En contra	Abstención
Diputada Ma. Elena Ramírez Ramírez Presidenta			
Diputado René Oyarvide Ibarra Vicepresidente			
Diputada Yolanda Josefina Cepeda Echavarría Secretaria			
Diputada María Claudia Tristán Alvarado Vocal			
Diputado Salvador Isais Rodríguez Vocal			

Firmas del dictamen en donde se APRUEBAN DE PROCEDENTES, con modificaciones, las iniciativas con proyecto de decreto bajo los turnos, 301, 1544, y 4584, en donde se reforman y/o adicionan, diversas disposiciones, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y distintas leyes secundarias del Estado, promovidas por las diputadas y diputados, reseñados en el preoimio de este instrumento legislativo. (Reunión del 12 de enero de 2024).



*"2024, Año del Bicentenario del
Congreso Constituyente del Estado de San Luis Potosí"*

POR LA COMISIÓN DE PUNTOS CONSTITUCIONALES

Nombre	A favor	En contra	Abstención
Diputado Edmundo Azael Torrescano Medina, Presidente			
Diputada Cecilia Senllace Ochoa Limón Vicepresidenta			
Diputado René Oyarvide Ibarra Secretario			
Diputada Bernarda Reyes Hernández Vocal			
Diputado Rubén Guajardo Barrera Vocal			
Diputada Ma. Elena Ramírez Ramírez Vocal			
Diputado José Luis Fernández Martínez Vocal			

Firmas del dictamen en donde se APRUEBAN DE PROCEDENTES, con modificaciones, las iniciativas con proyecto de decreto bajo los turnos, 301, 1544, y 4584, en donde se reforman y/o adicionan, diversas disposiciones, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y distintas leyes secundarias del Estado, promovidas por las diputadas y diputados, reseñados en el proemio de este instrumento legislativo. (Reunión del 12 de enero de 2024).



HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO
LIBRE Y SOBERANO
San Luis Potosí

*"2024, Año del Bicentenario del
Congreso Constituyente del Estado de San Luis Potosí"*

POR LA COMISIÓN DE DE SEGURIDAD PÚBLICA PREVENCIÓN Y REINSERCIÓN SOCIAL

Nombre	A favor	En contra	Abstención
Diputado Rubén Guajardo Barrera Presidente			
Diputada Dolores Eliza García Román Vicepresidenta			
Diputado Alejandro Leal Tovías Secretario			
Diputada Emma Idalia Saldaña Guerrero Vocal			
Diputado Cuauhtli Fernando Badillo Moreno Vocal			

Firmas del dictamen en donde se APRUEBAN DE PROCEDENTES, con modificaciones, las iniciativas con proyecto de decreto bajo los turnos, 301, 1544, y 4584, en donde se reforman y/o adicionan, diversas disposiciones, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y distintas leyes secundarias del Estado, promovidas por las diputadas y diputados, reseñados en el proemio de este instrumento legislativo. (Reunión del 12 de enero de 2024).

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.**

A la Comisión de, Educación, Cultura, Ciencia y Tecnología, le fue turnada en Sesión Ordinaria de fecha 18 de abril de 2024, iniciativa que plantea que la Sexagésima Tercera Legislatura del Honorable Congreso del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí, a través de la comisión antes citada, y en conjunto y coordinación con la Secretaria de Educación de Gobierno del Estado; Sistema Educativo Estatal Regular y la Dirección de Educación Municipal de la Capital, realizaran el Parlamento de las Niñas y Niños año 2024 el viernes veintiséis de abril del dos mil veinticuatro en el Salón de Sesiones “Lic. Ponciano Arriaga Leija” del Honorable Congreso del Estado de San Luis Potosí, con el único punto del orden del día que consistirá en la aprobación de la declaración de puntos resolutivos; presentado por los legisladores María Claudia Tristán Alvarado, Lidia Nallely Vargas Hernández, Cruz Felipe Fragoso Portales, Roberto Ulises Mendoza Padrón, Liliana Guadalupe Flores Almazán y Emilio Eduardo Briones Valdez, turno 5763.

En tal virtud, al entrar al estudio y análisis de la citada iniciativa, los integrantes de la comisión dictaminadora hemos llegado a los siguientes

CONSIDERANDOS

PRIMERO. Que el artículo 64 de la Carta Magna Local, establece que las resoluciones del Congreso tendrán el carácter entre otros de acuerdo económico; por tanto, con base en este dispositivo el Poder Legislativo Estatal tiene atribuciones para conocer y resolver la iniciativa que nos ocupa.

SEGUNDO. Que los artículos, 131 fracción IV de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado; 61 y 71 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado, establecen el contenido y los requisitos que deben tener los acuerdos económicos, por lo que la pieza legislativa que nos ocupa tiene esa naturaleza parlamentaria, misma que a la luz de los dispositivos citados cumple con los requisitos y formas que éstos prevén.

TERCERO. Que la que suscribe es permanente y de dictamen legislativo, como lo señalan los artículos, 98 fracción X, y 108 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado, por tanto, es competente para dictaminar la iniciativa enunciada.

CUARTO. Que con el fin de conocer las razones y motivos que llevaron a los impulsores de la misma a presentarla, se cita literalmente sus considerandos y contenido:

CONSIDERANDOS

“**PRIMERO.** El artículo 64, de la Constitución Política del Estado, establece que las resoluciones del Congreso tendrán carácter de ley, decreto, acuerdo al Congreso de la Unión, evidentemente este dispositivo constitucional prevé la posibilidad de la existencia en el ámbito legislativo local de resoluciones de tipo económico. Aunado a ello, los artículos 131 en su fracción IV, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo; y 71, del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado, establece expresamente la pertinencia de la presentación de iniciativas de acuerdos económicos y el contenido que los mismos deben tener, los que en

si deben ser determinaciones internas del Poder Legislativo para la administración de sus órganos, dependencias, comités y comisiones, mismos que deben ser tomadas por el Pleno.

En esa tesitura, no existe en la normativa que regula la organización y funcionamiento del Poder Legislativo Local una estructura predeterminada para que dichas propuestas de acuerdos económicos sean presentados, de manera que se deduce que existe la libertad de configuración para tal efecto.

SEGUNDO. Que el artículo 108 en su fracción XIV, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado, le confiere atribuciones a la Comisión de Educación, Cultura, Ciencia y Tecnología, para que organice el Parlamento de las niñas y los niños; para tal efecto, dicho órgano legislativo permanente en reunión celebrada el veintisiete de marzo de dos mil veintitrés, tomó el acuerdo, que a la letra dice: ***“La Comisión de Educación, Cultura, Ciencia y Tecnología, propone que la Sexagésima Tercera Legislatura del Congreso del Estado en conjunto y coordinación con la Secretaría de Educación de Gobierno del Estado (SEGE), el Sistema Educativo Estatal Regular (SEER) y a la Dirección de Educación Municipal de la Capital, que mediante el mecanismo que se acuerde, se realice el Parlamento de las Niñas y los Niños el veintiséis de abril de dos mil veinticuatro, con el apoyo de la Juntas de Coordinación Política, la Mesa Directiva y demás órganos técnicos de esta Soberanía, en aras de fomentar la cultura política y parlamentaria en la niñez potosina; y el fortalecimiento del quehacer legislativo de esta LXIII Legislatura.”***

TERCERO. El objetivo fundamental del Parlamento de las Niñas y Niños año 2024, es llegar a todo el Estado de San Luis Potosí, y fomentar entre la niñez potosina el derecho a la participación política y ciudadana, ya que éstos representan el futuro de la Entidad.

Con la realización de este evento se tendrá un contacto directo con las niñas y niños potosinos, y se escucharán sus necesidades, propuestas y sugerencias legislativas; que evidentemente las mismas vienen acrecentar y enriquecer el quehacer parlamentario y legislativo en el Congreso Local. Unas niñas y niños informados y críticos de su entorno, participan activamente en la solución de los problemas que enfrenta la sociedad en que son parte y, por ende, contribuyen a que la Entidad y el País aspiren a mejores estándares de vida y desarrollo.

CUARTO. Que en el marco de este evento y con el fin de dar legalidad, certeza y seguridad jurídica al mismo, es pertinente y adecuado que por acuerdo de esta Comisión, se sujetarán al mecanismo que se determine para la participación de las niñas y niños y demás pormenores para la organización de dicho Parlamento, el cual elaborará la Comisión de Educación, Cultura, Ciencia y Tecnología.

QUINTO. El Parlamento de las Niñas y los Niños año 2024, se llevará a efecto por las instituciones citadas, con base en las disposiciones legales ya referidas, bajo el acuerdo de la Comisión de Educación, Cultura, Ciencia y Tecnología, y con apego al acuerdo que se tome para tal efecto, el viernes veintiséis de abril de dos mil veinticuatro en el Salón de Sesiones “Lic. Ponciano Arriaga Leija” del Honorable Congreso del Estado de San Luis Potosí, con el único punto del orden del día que consistirá en la aprobación de la declaración de puntos resolutivos.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, sometemos respetuosamente a la consideración de este Honorable Pleno el siguiente:

ACUERDO ECONÓMICO

ÚNICO. La Sexagésima Tercera Legislatura del Honorable Congreso del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí, a través de su Comisión de Educación, Cultura, Ciencia y Tecnología, y en conjunto y coordinación con la Secretaría de Educación de Gobierno del Estado, el Sistema Educativo Estatal Regular y la Dirección de Educación Municipal de la Capital; realizarán el Parlamento de las Niñas y Niños año 2024 el viernes veintiséis de abril de dos mil veinticuatro en el Salón de Sesiones “Lic. Ponciano Arriaga Leija” del Honorable Congreso del Estado de San Luis Potosí, con el único punto del orden del día que consistirá en la aprobación de la declaración de puntos resolutivos; con base en las disposiciones legales referidas, bajo el acuerdo de la Comisión aludida con antelación y con apego al mecanismo que se determine para tal efecto.

Notifíquese.”

QUINTO. Que del análisis que se hace de la iniciativa de Acuerdo Económico que nos ocupa, se desprende lo siguiente:

1. En esa tesitura, la propuesta que se plantea mediante este instrumento, busca la celebración del Parlamento de las Niñas y los Niños para la Anualidad 2024; para tal efecto, la Comisión de Educación, Cultura, Ciencia y Tecnología con base en lo dispuesto por el artículo 108 fracción XIV de la Ley Organica del Poder Legislativo del Estado, tomó el acuerdo correspondiente, mismo que se reproduce enseguida: *“La Comisión de Educación, Cultura, Ciencia y Tecnología, propone que la Sexagésima Tercera Legislatura del Congreso del Estado en conjunto y coordinación con la Secretaria de Educación de Gobierno del Estado (SEGE), el Sistema Educativo Estatal Regular (SEER), y la Dirección de Educación Municipal de la Capital, y que mediante el mecanismo que se acuerde, se realice el Parlamento de las Niñas y los Niños el veintiséis de abril de dos mil veinticuatro, con el apoyo de la Junta de Coordinación Política, la Directiva y demás órganos técnicos de esta Soberanía, en aras de fomentar la cultura política y parlamentaria en la niñez potosina; y el fortalecimiento del quehacer legislativo de esta LXIII Legislatura.”*

2. El objetivo fundamental para la celebración del Parlamento de las Niñas y los Niños para la Anualidad 2024, es fomentar en la niñez potosina de toda la Entidad el derecho a la participación política y ciudadana; para crear con conciencia y responsabilidad solidaria ante los problemas que aquejan a la sociedad potosina; y mediante su intervención ante la tribuna legislativa propongan alternativas y soluciones.

Con la realización de este evento se tendrá un contacto directo con las niñas y los niños potosinos; se escucharán sus necesidades, propuestas y sugerencias legislativas; las que vienen acrecentar y enriquecer el quehacer parlamentario y legislativo en el Congreso Local; puesto que con niñas y niños informados y críticos de su entorno, se aspira a una mejor vida y desarrollo para la Entidad y el país.

3. La iniciativa de Acuerdo Económico que nos ocupa fue planteada por escrito, en dispositivo de almacenamiento de datos, y con las formalidades y procedimientos que se prevén; por tanto, cumple con la normativa que regula la organización y funcionamiento del Congreso del Estado, de manera que se considera viable.

SEXTO. Que en mérito de lo expuesto, 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, elevamos a la consideración de la Honorable Asamblea el siguiente

DICTAMEN

ÚNICO. Es de aprobarse y se aprueba la iniciativa citada en el proemio.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Fomentar desde temprana edad en la niñez potosina, los valores cívicos y políticos de participación en la arena legislativa y parlamentaria, viene a generar inquietud, deseo y el despertar de la conciencia ante los problemas que aquejan a la sociedad de niñas y niños.

En ese tenor, propiciar un espacio legislativo para que las niñas y los niños puedan exponer sugerencias, propuestas y alternativas de solución, es incentivar a los mismos para que se informen y formen desde el lugar que ocupan en la sociedad, a fin de que puedan asumir con responsabilidad y solidaridad los quehaceres cotidianos que realizan.

De manera que al realizar el Parlamento de las Niñas y los Niños año 2024, representa la la oportunidad y pertinencia de escuchar por parte de las y los legisladores, los puntos de vista y opiniones de gran valía que puede ser materia de normas jurídicas que vengan a mejorar la sana convivencia de las y los potosinos

Es así que la participación e intervención que tengan en tribuna las y los niños que conforman el parlamento, sea para fortalecer el desarrollo educativo y formativo de los mismos, con la esperanza que en un futuro contemos con hombres y mujeres de bien, para que sean parte de nuevas generaciones que vengan aportar al desarrollo y crecimiento de la Entidad.

PROYECTO DE ACUERDO ECONOMICO

ÚNICO. La Sexagésima Tercera Legislatura del Honorable Congreso del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí, a través de su Comisión de Educación, Cultura, Ciencia y Tecnología, en conjunto y coordinación con la Secretaría de Educación de Gobierno del Estado, el Sistema Educativo Estatal Regular y *la Dirección de Educación Municipal de la Capital*, realizarán el Parlamento de las Niñas y los Niños, Anualidad 2024, el viernes veintiséis de abril de dos mil veinticuatro en el Salón de Sesiones “Lic. Ponciano Arriaga Leija” del Honorable Congreso del Estado de San Luis Potosí, con el único punto del orden del día que consistirá en la aprobación de la declaración de puntos resolutivos; con base en las disposiciones legales referidas, bajo el acuerdo de la precitada Comisión y en apego al mecanismo que se determine para tal efecto.

DADO EN LA SALA “LIC. LUIS DONALDO COLOSIO MURRIETA” DEL HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO, A LOS VEINTIDOS DIAS DEL MES DE ABRIL DEL DOS MIL VEINTICUATRO.

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		
DIP. ROBERTO ULISES MENDOZA PADRÓN VOCAL	A FAVOR	
DIP. LILIANA GUADALUPE FLORES ALMAZAN vocal	A FAVOR	

**HOJA DE FIRMAS DE LA COMISIÓN DE EDUCACIÓN, CULTURA, CIENCIA Y
TECNOLOGÍA DEL PARLAMENTO DE NIÑAS Y NIÑOS EDICIÓN 2024.**

Punto
de
Acuerdo

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

Presentes.

Teniendo como fundamento lo que establecen los artículos 61 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí; 132 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de San Luis Potosí; y 72, 73 y 74 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado de San Luis Potosí, **Liliana Guadalupe Flores Almazán**, Diputada Local por el Décimo Tercer Distrito local en la Sexagésima Tercera Legislatura e integrante del **Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional**, me permito presentar a la digna consideración de esta Honorable soberanía Punto de Acuerdo con carácter de urgente y obvia resolución, con el objeto de:

Exhortar al Consejo de la Judicatura del Poder Judicial del Estado de San Luis Potosí, a que se abstenga de emitir acuerdos que contradigan disposiciones establecidas en leyes emanadas de esta Soberanía, en particular en lo referente al registro de deudores alimentarios morosos según lo establecido en el Código Familiar del Estado; y en caso de requerir ajustes o modificaciones en las disposiciones relacionadas con el registro de deudores alimentarios morosos, se realicen en consonancia con lo establecido en la legislación vigente y a través de los canales apropiados, respetando el proceso legislativo correspondiente. Lo anterior de conformidad con los siguientes

ANTECEDENTES. –

El jueves 18 de diciembre de 2008, fue publicado en el periódico oficial del Estado de San Luis Potosí, el decreto 555, el cual fue promulgado por el Gobernador Marcelo de los Santos Fraga, respecto de la aprobación por los integrantes de la Quincuagésima Octava Legislatura de esta Soberanía en fecha 12 del mes y año ya mencionados, decreto que contiene el Código Familiar del Estado de San Luis Potosí.

El Código Familiar para el Estado aborda el tema de la institución familiar; considerándola como la unión permanente de personas vinculadas por el matrimonio o el concubinato, y por parentesco de consanguinidad, afinidad y civil, basada en los principios y valores humanos para lograr el desarrollo integral de cada uno de sus miembros.

En nuestro Estado, la competencia para resolver litigios relacionados con asuntos familiares recaía en los juzgados de Primera Instancia civiles, mixtos y familiares. Estos órganos judiciales estaban regidos por las disposiciones contenidas en el Código Civil del Estado. Sin embargo, se identificó la imperiosa necesidad de promulgar un Código Familiar, dado que las instituciones comprendidas dentro de este ámbito jurídico demandaban una atención específica por parte del estado. Esta medida se hizo indispensable para robustecer su funcionamiento en apoyo de la institución familiar, la cual reviste un papel fundamental tanto para el estado en sí como para la colectividad.

El citado Código Familiar, establece el derecho alimentario, como una obligación prioritaria del deudor, prevaleciendo sobre cualquier otra obligación debido a su carácter de satisfactor de orden público, urgente e inaplazable, necesario para asegurar la subsistencia de los

acreedores alimentarios. Esta disposición se fundamenta en el artículo 4° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

De manera particular el artículo 152 del Código Familiar, establece lo siguiente:

ARTICULO 152. *El deudor alimentario cumple la obligación asignando una pensión proporcional y equitativa al acreedor alimentario o incorporándolo a la familia. Si el acreedor alimentario se opone a ser incorporado, compete a la autoridad judicial, según las circunstancias, fijar la manera de ministrar los alimentos.*

En la reforma de 31 de julio de 2023 se estableció lo siguiente:

La persona que incumpla con lo señalado en el párrafo anterior por un período de sesenta días continuos, o que deje de cubrir cuatro pensiones en un periodo de dos años, se constituirá en deudora alimentaria morosa. La o el Juez de lo Familiar ordenará su inscripción en el Padrón Estatal de Personas Deudoras Alimentarias Morosas.

Por su parte el artículo 167 Quater del Código Familiar dispone:

ARTÍCULO 167 QUÁTER. *La o el Juez, ordenará la inscripción en el Padrón Estatal de Personas Deudoras Alimentarias Morosas, mediante oficio que deberá contener los siguientes datos:*

- I. Nombre y apellidos de la persona deudora alimentaria morosa;**
- II. Clave Única del Registro de Población de la persona deudora alimentaria morosa; I**
- III. Registro federal de contribuyentes de la persona deudora alimentaria morosa, en su caso;**
- IV. Nombre y apellidos de la persona acreedora o acreedoras alimentarias, siempre y cuando se tenga el consentimiento en el supuesto de ser mayor de edad; para el caso de niñas, niños o adolescentes se reservará su identidad;**
- V. Autoridad que ordena el registro;**
- VI. Número de expediente, o causa jurisdiccional de la que deriva la inscripción;**
- VII. Monto de la pensión alimenticia decretada, y**
- VIII. Monto de las cantidades no suministradas a la fecha del mandato de inscripción, o, en su caso, el número de meses de incumplimiento.**

Como se puede apreciar de la lectura de los artículos anteriores, el Código Familiar del estado de San Luis Potosí, no establece como requisito previo para inscribir en el Padrón Estatal de Personas Deudoras Alimentarias Morosas, que al deudor alimentario previamente se le deba requerir y apercibir; sólo establece como requisitos los siguientes: 1). El incumplimiento de la obligación alimentaria; 2). Que el incumplimiento de la obligación alimentaria sea por un periodo de sesenta días continuos o; 3). Que el incumplimiento de la obligación alimentaria sea por cuatro pensiones en un periodo de dos años.

Sin embargo, el Pleno del Consejo de la Judicatura del Poder Judicial del Estado de San Luis Potosí, emitió el Acuerdo General Centésimo Octagésimo Octavo, mediante el cual establece los lineamientos del Padrón Estatal de Personas Deudoras Alimentarias Morosas, estableciendo que, deberá mediar requerimiento y apercibimiento al presunto deudor alimentario moroso, previo a la inscripción en el Padrón Estatal de Personas Deudoras Alimentarias Morosas.

Es decir el Acuerdo General Centésimo Octagésimo Octavo, es aplicado por los impartidores de justicia de nuestro Estado, ocasionando una seria desventaja a los acreedores alimentarios, pues la presión de no poder acceder a ciertos beneficios por parte de los deudores alimentarios, era causa de que el deudor cumpliera con sus obligaciones, además que nos encontramos en que los impartidores de justicia están dando cumplimiento a un acuerdo de general por encima de un código que ha cumplido con un proceso legislativo.

JUSTIFICACION. –

Se debe entender que el Código Familiar del Estado de San Luis Potosí es un conjunto de normas jurídicas que regula las relaciones familiares dentro del ámbito territorial del estado de San Luis Potosí. Este código abarca diversas áreas del derecho familiar, incluyendo el matrimonio, el concubinato, el parentesco, la filiación, la patria potestad, la tutela, la guarda y custodia, la adopción, los alimentos, entre otros aspectos relevantes para la vida familiar.

El Código Familiar del Estado de San Luis Potosí establece los derechos y obligaciones de los miembros de la familia, así como los procedimientos y mecanismos legales para resolver conflictos y regular aspectos fundamentales de la vida familiar. Además, proporciona las bases legales para la protección de los derechos de los niños, las personas con discapacidad, las personas adultas mayores y otros grupos vulnerables dentro del ámbito familiar.

Este cuerpo normativo es de suma importancia para la sociedad potosina, ya que busca garantizar la protección y el bienestar de las familias, así como promover su desarrollo integral en el marco del respeto a los derechos humanos y los principios constitucionales.

Por otro lado, el Acuerdo General Centésimo Octagésimo Octavo del Pleno del Consejo de la Judicatura del Poder Judicial del Estado de San Luis Potosí establece los lineamientos para la creación y mantenimiento del Padrón Estatal de Personas Deudoras Alimentarias Morosas. Este acuerdo regula el procedimiento para inscribir a aquellas personas que, habiendo sido declaradas judicialmente como deudoras alimentarias morosas, no han cumplido con sus obligaciones de alimentos.

Una de las disposiciones clave de este acuerdo es la obligación de mediar un requerimiento y apercibimiento al presunto deudor alimentario moroso antes de su inclusión en el padrón. Esto implica que antes de inscribir a una persona en el padrón, se le debe notificar formalmente sobre su situación de morosidad en el pago de alimentos y se le debe otorgar un plazo para regularizar su situación. Si el deudor no cumple con esta obligación en el plazo estipulado, entonces se procederá a su inclusión en el padrón.

Como puede observarse, el Código Familiar no establece requisito alguno previo, para que un Juez ordene la inscripción del deudor alimentario, en el Padrón Estatal de Personas Deudoras Alimentarias Morosas, por lo que su cumplimiento además debe ser obligatorio, y jurídicamente resulta erróneo que tal ordenamiento sea acotado por un acuerdo emitido por el Consejo de la Judicatura del Poder Judicial del Estado.

Se debe establecer, que la facultad de emitir un acuerdo, está acotada por los principios de reserva de ley y de subordinación jerárquica, que consisten, el primero, en que cuando una norma constitucional reserva expresamente a la ley la regulación de una determinada materia, excluye la posibilidad de que ello pueda hacerse en otras normas secundarias, como un

acuerdo; el segundo principio, es que el ejercicio de la facultad de emitir acuerdos no puede modificar o alterar el contenido de una ley, es decir, no puede ir más allá de lo previsto en ella. Así, el ejercicio de la facultad de emitir acuerdos, debe realizarse única y exclusivamente dentro de la esfera de atribuciones propias del órgano facultado, pues la norma reglamentaria se emite por facultades explícitas o implícitas previstas en la ley o que de ella derivan, siendo precisamente esa zona donde pueden y deben expedirse reglamentos que provean a la exacta observancia de aquélla, por lo que al ser competencia exclusiva de la ley la determinación del qué, quién, dónde y cuándo de una situación jurídica general, hipotética y abstracta, al acuerdo de ejecución competará, por consecuencia, el cómo de esos mismos supuestos jurídicos. En tal virtud, si el acuerdo sólo funciona en la zona del cómo, sus disposiciones podrán referirse a las otras preguntas (qué, quién, dónde y cuándo), siempre que éstas ya estén contestadas por la ley; es decir, el acuerdo desenvuelve la obligatoriedad de un principio ya definido por la ley y, por tanto, no puede ir más allá de ella, ni extenderla a supuestos distintos ni mucho menos contradecirla, sino que sólo debe concretarse a indicar los medios para cumplirla y, además, cuando existe reserva de ley no podrá abordar los aspectos materia de tal disposición

CONCLUSIÓN. –

El Código Familiar, al ser una ley promulgada por el poder legislativo, tiene un rango superior en la jerarquía normativa en comparación con un acuerdo administrativo emitido por el Consejo de la Judicatura del Poder Judicial. Las leyes tienen un carácter más general y son de aplicación obligatoria para todas las autoridades y ciudadanos, mientras que los acuerdos administrativos están subordinados a las leyes.

Las autoridades judiciales y administrativas están obligadas a actuar dentro del marco legal establecido por las leyes vigentes. Esto significa que cualquier disposición contraria a lo establecido en el Código Familiar podría ser considerada como una extralimitación de funciones y una violación al principio de legalidad.

El Código Familiar, al regular las relaciones familiares y los derechos de los individuos en este ámbito, garantiza el respeto a los derechos fundamentales de las personas, como el derecho a la igualdad, la protección de la familia, y el debido proceso legal. Cualquier disposición que contradiga estas garantías podría ser considerada inconstitucional.

La aplicación coherente y uniforme de la ley proporciona seguridad jurídica a los ciudadanos, permitiéndoles prever las consecuencias legales de sus acciones y decisiones. Si se permitiera que un acuerdo administrativo contradiga el Código Familiar, se generarían confusiones y ambigüedades en la interpretación y aplicación de la ley, lo cual afectaría la certeza jurídica.

En conclusión, en virtud de su jerarquía normativa, respeto al principio de legalidad, garantía de derechos fundamentales y aseguramiento de la seguridad jurídica, el Código Familiar del Estado de San Luis Potosí debe prevalecer sobre cualquier disposición contraria contenida en un acuerdo administrativo emitido por el Consejo de la Judicatura del Poder Judicial del Estado. Con base en los motivos expuestos presento a consideración de este honorable pleno, el siguiente:

PUNTO DE ACUERDO

Por lo expuesto y fundado, someto a consideración de esta Asamblea el siguiente PUNTO DE ACUERDO CON CARÁCTER DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN:

PRIMERO. – Se exhorta al Consejo de la Judicatura del Poder Judicial del Estado de San Luis Potosí, a que se abstenga de emitir acuerdos que contradigan disposiciones establecidas en leyes emanadas del H. Congreso del Estado, en particular en lo referente al registro de deudores alimentarios morosos según lo establecido en el Código Familiar del Estado.

SEGUNDO. - Se solicita al Consejo de la Judicatura del Poder Judicial del Estado de San Luis Potosí que, en caso de requerir ajustes o modificaciones en las disposiciones relacionadas con el registro de deudores alimentarios morosos, se realicen en consonancia con lo establecido en la legislación vigente y a través de los canales apropiados, respetando el proceso legislativo correspondiente.

ATENTAMENTE

**Liliana Guadalupe Flores Almazán
Diputada Local por el Decimotercer Distrito
Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional**