



Gaceta Parlamentaria

Sesión Ordinaria No. 3
25 de septiembre 2024

Contenido

- 4** Iniciativas
- 1** Dictamen con Proyecto de Decreto
- 2** Puntos de Acuerdo

Iniciativas

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

Diputado Alejandro Leal Tovías, en mi carácter de integrante de la LXIII Legislatura del Honorable Congreso del Estado de San Luis Potosí y del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, en ejercicio del derecho que me confieren como legislador los artículos 61 de la Constitución Política del Estado de San Luis Potosí; 130 y 131 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado; en términos de lo dispuesto por los diversos 61, 62, 65 y 66 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado; presento la siguiente Iniciativa de reforma a la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de San Luis Potosí para crear la Comisión de Atención y Apoyo a Discapacitados donde se propone: adicionar la fracción XXIV al artículo 98 y adicionar un artículo 128 bis, así como la derogación de la fracción VIII del artículo 103, lo cual realizo bajo la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La presente iniciativa tiene como objetivo garantizar la igualdad de oportunidades y la inclusión de las personas con discapacidad en el Estado de San Luis Potosí, mediante la creación de una comisión especializada que se encargue de promover y proteger sus derechos.

El INEGI maneja como definición y tipos de discapacidad lo siguiente:

Discapacidad.- Limitación o ausencia de la facultad para realizar una actividad dentro del margen que se considera normal para un ser humano, como consecuencia de una deficiencia física o mental, severa y permanente.

Se consideran cinco tipos de discapacidad: motriz, auditiva, visual, mental e intelectual.

Discapacidad motriz: Es la deficiencia, limitación severa o la pérdida de la capacidad de movimiento en piernas, brazos o manos que imposibilita el desplazamiento o equilibrio de una persona, obligándola a utilizar silla de ruedas, muletas o andadera.

Discapacidad auditiva: Es la deficiencia, limitación severa o pérdida de la capacidad para percibir mensajes verbales u otros audibles.

Discapacidad visual: Es la deficiencia, limitación severa o la pérdida de la capacidad visual, que impide a las personas ver con ambos ojos o que sólo les permite ver sombras.

Discapacidad mental: Es la deficiencia, limitación severa o la pérdida de las capacidades para aprender, recordar, concentrarse; para atención de su cuidado personal, comunicarse o conversar que afecta permanentemente las funciones intelectuales y la conducta adaptativa.

Discapacidad intelectual: Es la deficiencia, limitación severa o la pérdida de capacidades mentales derivadas de causas asociadas al nacimiento, congénitas, enfermedades, accidentes o trastornos psiquiátricos como esquizofrenia, autismo, depresión severa, bipolaridad y otras.

El mismo INEGI, estableció que, en la entidad potosina en el año 2020, la población con discapacidad, con limitación en la actividad cotidiana y con algún problema o condición mental¹, existían 496,661 personas y de ellas las personas con discapacidad alcanzo una cifra de 143,861, por ello es que esta legislatura debe considerar la atención especial a este grupo de ciudadanos.

Partiendo de lo anterior y siendo sensibles a esta parte de la ciudadanía es que se propone la siguiente reforma a la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de San Luis Potosí y para dar cumplimiento a lo establecido en la misma se presenta el siguiente cuadro comparativo

Texto vigente	Texto propuesto
Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de San Luis Potosí	Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de San Luis Potosí
ARTICULO 98. Las comisiones permanentes de dictamen legislativo son las siguientes: I a XXIII XXIV. No tiene correlativo	ARTICULO 98. Las comisiones permanentes de dictamen legislativo son las siguientes: I a XXIII XXIV. Comisión de Atención y Apoyo a Discapacitados.
ARTÍCULO 103. A la Comisión de Derechos Humanos, competen los siguientes asuntos: I a VII VIII.- Lo relativo a personas con discapacidad y su integración a la sociedad.	ARTÍCULO 103. A la Comisión de Derechos Humanos, competen los siguientes asuntos: I a VII VIII.- Se Deroga.
Artículo 118 Bis. No tiene correlativo.	Artículo 118 Bis. Corresponde a la Comisión de Atención y Apoyo a Discapacitados. I. Los relativos a la expedición, reformas y adiciones a la legislación estatal donde participen personas con discapacidad, se aborde el tema de discapacidad o influya en la movilidad, seguridad, atención o cualquier otro similar que atienda a personas con discapacitados. II. Los relativos a personas con limitación en la actividad cotidiana y con algún problema o condición mental. III. Construir un espacio de diálogo directo con las asociaciones, organizaciones, y grupos de discapacidad, para conocer con

¹ https://www.inegi.org.mx/app/tabulados/interactivos/?pxq=Discapacidad_Discapacidad_01_29827fe7-b1cd-4bd2-81d6-9d08bda47df8&idrt=151&opc=t

	<p>inmediatez, sus problemas, demandas y necesidades;</p> <p>IV. Realizar mesas de trabajo, conferencias, y foros de consulta sobre aquellos tópicos que consideren necesarios para la atención de los derechos de las personas con discapacidad.</p> <p>V. Los tocantes a las relaciones con las dependencias y entidades de la administración pública estatal y municipal relacionadas con la discapacidad, cuando resulte necesario para el estudio o aclaración de los asuntos que le competen, y</p> <p>VI. Los análogos a los anteriores que, a juicio del Presidente de la Directiva en los periodos ordinarios, o del Presidente de la Diputación Permanente en los recesos del Congreso, sean materia del análisis de esta Comisión</p>
--	--

En consecuencia, se propone el siguiente

PROYECTO DE DECRETO

ÚNICO. Se adiciona la fracción XXIV al artículo 98 y adicionar un artículo 128 bis, así como la derogación de la fracción VIII del artículo 103, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de San Luis Potosí quedando de la siguiente forma:

ARTICULO 98. Las comisiones permanentes de dictamen legislativo son las siguientes:

.....

XXIV. Comisión de Atención y Apoyo a Discapacitados.

ARTÍCULO 103. A la Comisión de Derechos Humanos, competen los

.....

VIII.- Se Deroga.

ARTÍCULO 118 Bis. Corresponde a la Comisión de Atención y Apoyo a Discapacitados.

I. Los relativos a la expedición, reformas y adiciones a la legislación estatal donde participen personas con discapacidad, se aborde el tema de discapacidad o

influya en la movilidad, seguridad, atención o cualquier otro similar que atienda a personas con discapacitados.

II. Los relativos a personas con limitación en la actividad cotidiana y con algún problema o condición mental.

III. Construir un espacio de diálogo directo con las asociaciones, organizaciones, y grupos de discapacidad, para conocer con inmediatez, sus problemas, demandas y necesidades;

IV. Realizar mesas de trabajo, conferencias, y foros de consulta sobre aquellos tópicos que consideren necesarios para la atención de los derechos de las personas con discapacidad.

V. Los tocantes a las relaciones con las dependencias y entidades de la administración pública estatal y municipal relacionadas con la discapacidad, cuando resulte necesario para el estudio o aclaración de los asuntos que le competen, y

VI. Los análogos a los anteriores que, a juicio del Presidente de la Directiva en los periodos ordinarios, o del Presidente de la Diputación Permanente en los recesos del Congreso, sean materia del análisis de esta Comisión

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 dan 60 días para que se adecue el Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí.

TERCERO.- Se derogan todas aquellas disposiciones que contravengan lo dispuesto en el presente Decreto.

San Luis Potosí, SLP a 13 de septiembre del 2024

A T E N T A M E N T E

**ALEJANDRO LEAL TOVÍAS
DIPUTADO.**

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

Diputado Alejandro Leal Tovías, en mi carácter de integrante de la LXIII Legislatura del Honorable Congreso del Estado de San Luis Potosí y del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, en ejercicio del derecho que me confieren como legislador los artículos 61 de la Constitución Política del Estado de San Luis Potosí; 130 y 131 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado; en términos de lo dispuesto por los diversos 61, 62, 65 y 66 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado; Derivado del Decreto Legislativo número 1074 publicado en el Periódico Oficial del Estado, “Plan de San Luis”, de fecha 22 de julio del año en curso, el cual se erige en el Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí, emite el siguiente ACUERDO DE NORMAS ACLARATORIAS AL ARTÍCULO NOVENO TRANSITORIO DEL DECRETO LEGISLATIVO NÚMERO 1074, con base en las siguientes:

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

Que el 22 de Julio de 2024, se publicó en el Periódico Oficial del Estado “Plan de San Luis”, el Decreto Legislativo número 1074, a través del cual, en lo medular se erigió en el Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí, el Municipio Libre de Villa de Pozos.

El mencionado Decreto Legislativo, en términos de su artículo transitorio primero, estableció que su vigencia legal, surtiría efectos al momento de su publicación en el Periódico Oficial del Estado “Plan de San Luis”, esto es el 22 de Julio de 2024.

Además, el citado Decreto Legislativo en su numeral transitorio décimo noveno establece que, el Congreso del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí, tendrá facultades para dictar las normas interpretativas y aclaratorias al Decreto Legislativo 1074, que resulten necesarias para su adecuada aplicación.

Ahora bien, el Noveno Transitorio establece:

*NOVENO. El Ayuntamiento de San Luis Potosí transferirá a favor del nuevo Municipio de Villa de Pozos, todos los bienes muebles que integren su patrimonio y que se encuentren dentro la circunscripción territorial del nuevo Municipio de Villa de Pozos, **con el destino al que estaban afectos***

Si partimos de que el 22 de junio de 2024, se constituyo el Municipio de Vila de Pozos, separándose del municipio de San Luis Potosí, con la creación de este nuevo municipio surge la necesidad de establecer una regulación específica en materia de desarrollo urbano, que permita la planeación, ejecución y control del crecimiento urbano de Villa de Pozos.

Al ser un municipio recién creado no cuenta aun con un Plan de Desarrollo Urbano propio, por carecer de los estudios, planos, que ya se realizó en su territorio por el vecino Municipio de San Luis Potosí, que tiene claramente definidas sus áreas urbanas, rurales o de protección ambiental.

La Ley de Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de San Luis Potosí, establece los elementos mínimos que debe tener un Plan Municipal de ordenamiento territorial, a decir:

ARTÍCULO 68. Los programas a que se refiere el artículo 66 de esta Ley, contendrán los elementos básicos que hagan posible su congruencia y uniformidad para su debida ejecución técnica, jurídica y administrativa; dichos elementos deberán comprender:

I. Introducción: la denominación, antecedentes y ámbito espacial de aplicación, así como los lineamientos generales de articulación y congruencia con la estrategia nacional de ordenamiento territorial;

II. Normatividad: el análisis y congruencia con el Programa Nacional de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, con otros programas de ordenamiento territorial, desarrollo urbano, ordenamiento ecológico, prevención de riesgos y de otros programas sectoriales que incidan en el ámbito de aplicación del programa que se elabora;

III. Bases jurídicas: el enunciado del marco general de leyes, reglamentos, normas, programas territoriales de ámbitos territoriales más amplios o que se inscriben en el programa en formulación, que fundamentan la elaboración del mismo;

IV. Diagnóstico-Pronóstico: en el que se analizarán la situación actual y las tendencias del ordenamiento territorial y desarrollo urbano que comprenda el programa, en sus aspectos territoriales, socioeconómicos, físicos, poblacionales, suelo, infraestructura, equipamiento, servicios, vivienda, ecológicos, riesgos y demás componentes urbanos, así como la enunciación de objetivos y resultados deseados, que deben abordarse simultáneamente; así como la forma en la cual se efectuará el diagnóstico y pronósticos tendenciales y normativos, que resumen la confrontación entre la realidad y lo deseado;

V. Estrategia: en la que se establecerán objetivos, hipótesis de crecimiento poblacional y urbano, lineamientos, políticas, estructura para la ordenación y zonificación del suelo y el planteamiento para la realización de la misma, así como las estrategias a mediano y largo plazo para su implementación, su evaluación y selección de la más favorable para cerrar las brechas entre la situación, sus tendencias y el escenario deseado;

VI. Líneas de acción y corresponsabilidad sectorial: determinará las acciones, obras, servicios e inversiones que deban realizarse para la implementación de la estrategia en el corto, mediano y largo plazo, estableciendo los responsables de su ejecución;

VII. Instrumentación: contendrán el conjunto de medidas, mecanismos y disposiciones jurídicas, técnicas y administrativas, así como la determinación de metas, que permitan la institucionalización, ejecución, control, y periodos para evaluación de resultados del programa;

VIII. Proyectos estratégicos: contendrán los proyectos que deberán ejecutarse de manera prioritaria;

IX. Bases Financiero Programáticas: en las que se preverán los recursos financieros y presupuestales disponibles o proyectados para alcanzar las metas;

X. Acciones de inversión: en las que se contendrán las prioridades del gasto público y la inversión privada;

XI. Anexo cartográfico actualizado: que expresará en una forma descriptiva y clara el contenido básico del programa y la ubicación espacial de las acciones y obras a ejecutar, así como los términos de georreferenciación que faciliten la integración de información para otras instancias con las que se tenga que complementar la misma y su aplicación en diversas temáticas de planeación y de ordenamiento territorial, y

XII. La congruencia: con el Atlas Nacional de Riesgos, avalada ésta, cuando el presupuesto asignado así lo permita, por expertos, profesionales e investigadores en materia de planeación, ordenamiento territorial y análisis de riesgos sobre el territorio.

Como se aprecia la elaboración del Programa Municipal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del municipio de Villa de Pozos, tomara un tiempo considerable.

Por ello, para garantizar el orden y desarrollo adecuado, es imperativo que, en una primera etapa, Villa de Pozos adopte como marco normativo el Plan Municipal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano de San Luis Potosí, El adoptar el Plan de San Luis Potosí permitirá a Villa de Pozos iniciar su desarrollo urbano de manera ordenada, en tanto que se elabora su propio plan de desarrollo urbano y territorial.

**ACUERDO DE NORMAS ACLARATORIAS AL ARTÍCULO QUINTO
TRANSITORIO DEL DECRETO LEGISLATIVO NÚMERO 1074, PUBLICADO
EN EL PERIODICO OFICIAL DEL ESTADO "PLAN DE SAN LUIS", EL 22 DE
JULIO DE 2024**

PRIMERA. El Ayuntamiento de San Luis Potosí, hará entrega de una copia certificada del Plan Municipal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano de San Luis Potosí, a efecto que sea el documento que guie los trabajos de ordenamiento territorial y desarrollo urbano en el municipio de Villa de pozos S.L.P.

SEGUNDO. – El Municipio de Villa de Pozos adaptara, de manera temporal, el Plan Municipal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano de San Luis Potosí, publicado en el Periódico Oficial del Estado en 2021. Este plan será

utilizado como base regulatoria para la emisión de permisos de obra, el uso de suelo, y el desarrollo de infraestructura en Villa de Pozos, hasta la creación y aprobación de su propio Plan Municipal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

TERCERO.- El municipio contara con un plazo máximo de tres años para iniciar los trabajos para elaborar su propio Plan Municipal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

TRANSITORIOS

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

SEGUNDO. – El Ayuntamiento de Villa de Pozos deberá iniciar los trabajos necesarios para la elaboración de su propio Plan Municipal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, en un plazo no mayor a tres años.

TERCERO. – Hasta en tanto no se apruebe el Plan Municipal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano Villa de Pozos, seguirán aplicándose las disposiciones del Plan Municipal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano de San Luis Potosí.

San Luis Potosí, SLP a 13 de septiembre del 2024

A T E N T A M E N T E

**ALEJANDRO LEAL TOVÍAS
DIPUTADO.**

**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 Diputadas y Diputados Secretarios del Congreso, la presente Iniciativa² con proyecto Decreto que reforma el **Artículo 110** del “**Código Penal del Estado de San Luis Potosí**”, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Introducción

La presente propuesta de reforma al Artículo 110 del Código Penal del Estado de San Luis Potosí tiene como objetivo principal declarar imprescriptibles los delitos sexuales cometidos contra menores de edad. Esta iniciativa responde a la necesidad de proteger a los menores, quienes a menudo no tienen la capacidad de reconocer o denunciar estos delitos en el momento en que ocurren.

La protección de los menores de edad contra los delitos sexuales es una prioridad fundamental en el ámbito del derecho internacional público. Diversos tratados y convenciones internacionales subrayan la obligación de los Estados de garantizar la seguridad y el bienestar de los niños y niñas, reconociendo que los delitos sexuales constituyen una de las formas más graves de violencia y abuso. Estos ordenamientos son la base para la propuesta.

Marco Jurídico Internacional

1. **Convención sobre los Derechos del Niño (CDN)**: Adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en 1989 y ratificada por México, la CDN establece en su Artículo 19 que los Estados deben tomar todas las medidas apropiadas para proteger a los niños contra todas las formas de abuso, incluido el abuso sexual. La CDN es un instrumento vinculante que obliga a los Estados a implementar políticas y leyes que protejan a los menores de edad.
2. **Protocolo Facultativo de la CDN relativo a la venta de niños, la prostitución infantil y la utilización de niños en la pornografía**: Este protocolo, también ratificado por México, refuerza la obligación de los Estados de prevenir y combatir la explotación sexual de los menores.
3. **Convención de Belém do Pará**: Este tratado regional, adoptado por la Organización de los Estados Americanos (OEA), establece en su Artículo 7 que los Estados deben

² Desarrollada por O.D.R.M

actuar con la debida diligencia para prevenir, investigar y sancionar la violencia contra las mujeres, incluyendo a las niñas.

Estos ordenamientos internacionales con base en el artículo 1 de nuestra Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, se establece a los estados parte, en sus distintos niveles de poder, lo siguiente:

Obligación de Protección: Los Estados tienen la responsabilidad de proteger a los menores de edad contra todas las formas de violencia y abuso, incluyendo los delitos sexuales. Esta obligación se deriva de los tratados internacionales que México ha ratificado, los cuales establecen estándares claros para la protección de los derechos de los niños.

Derecho a una Vida Libre de Violencia: El derecho internacional reconoce que los niños tienen derecho a una vida libre de violencia y abuso. Los delitos sexuales no solo violan este derecho, sino que también tienen consecuencias devastadoras y duraderas para las víctimas, afectando su desarrollo físico, emocional y psicológico.

Acceso a la Justicia: El derecho internacional subraya la importancia de garantizar el acceso a la justicia para las víctimas de delitos sexuales. Esto incluye la implementación de mecanismos eficaces para la denuncia, investigación y sanción de estos delitos, así como la provisión de apoyo y servicios adecuados para las víctimas

Importancia de establecer la imprescriptibilidad de delitos sexuales contra menores.

El abuso sexual infantil es una grave violación de los derechos humanos que tiene consecuencias devastadoras y duraderas para las víctimas. Según estudios académicos y estadísticas, la mayoría de los casos de abuso sexual infantil no se denuncian de inmediato debido a la vulnerabilidad y el miedo de las víctimas.³⁴

Datos Relevantes

1. **Prevalencia del Abuso Sexual Infantil:** Según el informe de la Comisión Ejecutiva de Atención a Víctimas (CEAV), se estima que una de cada cuatro niñas y uno de cada seis niños sufrirán algún tipo de abuso sexual antes de cumplir los 18 años.⁵
2. **Impacto Psicológico y Social:** Las víctimas de abuso sexual infantil enfrentan una serie de problemas psicológicos y sociales a largo plazo, incluyendo trastornos de ansiedad, depresión, y dificultades en las relaciones interpersonales.
3. **Dificultad para Denunciar:** Según la investigadora Laura Rebeca Martínez, en un texto del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, los menores de edad a menudo no tienen la capacidad emocional o el conocimiento necesario para denunciar el abuso en el momento en que ocurre. Esto puede deberse a la manipulación por parte del agresor, el miedo a no ser creídos, o la falta de apoyo adecuado.⁶

³ Diagnóstico Nacional de Violencia Sexual en México, CEAV 2015, Disponible en www.ceav.gob.mx

⁴ <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/127012/cartilla-derechos-victimas-violencia-sexual-infantil.pdf>

⁵ [Presenta CEAV Cartilla de Derechos de las Víctimas de Abuso Sexual Infantil | Comisión Ejecutiva de Atención a Víctimas | Gobierno | gob.mx \(www.gob.mx\)](#)

⁶ EL ABUSO SEXUAL INFANTIL disponible en la página <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/9/4240/3.pdf>

Con la iniciativa se estaría avanzando en la protección de los Derechos de los Niños. Como se expuso en líneas anteriores, la Convención sobre los Derechos del Niño, ratificada por México, establece que los Estados deben tomar todas las medidas apropiadas para proteger a los niños contra todas las formas de abuso y explotación sexual. Declarar imprescriptibles los delitos sexuales contra menores es una medida que refuerza este compromiso internacional.

Evidencia Científica: Estudios han demostrado que el trauma del abuso sexual infantil puede reprimir los recuerdos de las víctimas, lo que puede retrasar la denuncia de estos delitos hasta la adultez.^{7 8 9}La imprescriptibilidad de estos delitos asegura que las víctimas puedan buscar justicia cuando estén emocionalmente preparadas.

Ejemplos Internacionales y Nacionales: Varios países han adoptado leyes que declaran imprescriptibles los delitos sexuales contra menores. Por ejemplo, en Canadá y Australia, los delitos sexuales graves contra menores no prescriben, lo que ha permitido que muchas víctimas obtengan justicia años después de los hechos. La Ciudad de México es la primera entidad federativa que adoptó este criterio el pasado 28 de agosto de 2024.

Impacto en la Prevención: La imprescriptibilidad de estos delitos también tiene un efecto disuasorio. Los agresores sabrán que no podrán escapar de la justicia simplemente por el paso del tiempo, lo que puede contribuir a la reducción de estos delitos.

Conclusión

La reforma propuesta busca garantizar que los delitos sexuales contra menores de edad no queden impunes debido al paso del tiempo. Al declarar estos delitos como imprescriptibles, se envía un mensaje claro de que la sociedad y el sistema judicial están comprometidos con la protección de los menores y la justicia para las víctimas.

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

Código Penal del Estado de San Luis Potosí	
TEXTO ACTUAL	PROPUESTA DE REFORMA

⁷ ECHEBURUA, E. & CORRAL, P. de. Secuelas emocionales en víctimas de abuso sexual en la infancia. *Cuad. med. forense* [online]. 2006, n.43-44, pp.75-82. ISSN 1988-611X. Disponible en [Secuelas emocionales en víctimas de abuso sexual en la infancia \(isciii.es\)](https://www.isciii.es)

⁸ Flores, Mayoira; De Lima, Any; Pastor, Neugim TRAUMA, APEGO Y RESILIENCIA. CONOCIENDO EL ABUSO SEXUAL INFANTIL Y SUS CONSECUENCIAS EN UNA VÍCTIMA ADULTA Anuario de Investigaciones, vol. XXV, 2018 Universidad de Buenos Aires, Argentina Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=369162253051>

⁹ Dube SR, Anda RF, Whitfield CL, Brown DW, Felitti VJ, Dong M, Giles WH. Long-term consequences of childhood sexual abuse by gender of victim. *Am J Prev Med.* 2005 Jun;28(5):430-8. doi: 10.1016/j.amepre.2005.01.015. PMID: 15894146. Disponible en: [Long-term consequences of childhood sexual abuse by gender of victim - PubMed \(nih.gov\)](https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/)

<p>ARTÍCULO 110. Efectos de la prescripción La prescripción es personal y extingue la pretensión punitiva y la potestad de ejecutar las penas y las medidas de seguridad y para ello bastará el transcurso del tiempo señalado por la ley. Los delitos de, violación; feminicidio; homicidio calificado; homicidio en razón de parentesco; secuestro y desaparición forzada de personas, son imprescriptibles. Los plazos para la prescripción se duplicarán respecto de quienes se encuentren fuera del territorio nacional, si por esta circunstancia no es posible integrar una carpeta de investigación, concluir un proceso, o ejecutar una sanción.</p>	<p>ARTÍCULO 110. Efectos de la prescripción La prescripción es personal y extingue la pretensión punitiva y la potestad de ejecutar las penas y las medidas de seguridad y para ello bastará el transcurso del tiempo señalado por la ley. Los delitos de violación, feminicidio, homicidio calificado, homicidio en razón de parentesco, secuestro y desaparición forzada de personas, son imprescriptibles. Tratándose de los delitos de abuso sexual; estupro, hostigamiento sexual, acoso sexual y difusión ilícita de imágenes, cuando la víctima fuere menor de edad, serán imprescriptibles. Los plazos para la prescripción se duplicarán respecto de quienes se encuentren fuera del territorio nacional, si por esta circunstancia no es posible integrar una carpeta de investigación, concluir un proceso, o ejecutar una sanción.</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 "LXIV" 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 el **Artículo 110 del Código Penal del Estado de San Luis Potosí**, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 110. Efectos de la prescripción La prescripción es personal y extingue la pretensión punitiva y la potestad de ejecutar las penas y las medidas de seguridad y para ello bastará el transcurso del tiempo señalado por la ley.

Los delitos de violación, feminicidio, homicidio calificado, homicidio en razón de parentesco, secuestro y desaparición forzada de personas, son imprescriptibles. Tratándose de los delitos de abuso sexual; estupro, hostigamiento sexual, acoso sexual y difusión ilícita de imágenes, cuando la víctima fuere menor de edad, serán imprescriptibles.

Los plazos para la prescripción se duplicarán respecto de quienes se encuentren fuera del territorio nacional, si por esta circunstancia no es posible integrar una carpeta de investigación, concluir un proceso, o ejecutar una sanción.

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. DIPUTADOS SECRETARIOS DE LA
LXIV LEGISLATURA DEL
H. CONGRESO DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ.**

Con fundamento en lo establecido por los artículos 61 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí; 131 y 132 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado; y 42 y 46 del Reglamento del Congreso del Estado, Rubén Guajardo Barrera, diputado local integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional (PAN) en la LXIV Legislatura, elevo a la consideración de esta Soberanía la presente Iniciativa con Proyecto de Decreto que propone EXPEDIR la Ley de Movilidad y Seguridad Vial para el Estado de San Luis Potosí. Con base en la siguiente:

EXPOSICION DE MOTIVOS

Tras un largo proceso en el Congreso de la Unión, que inició con la iniciativa de la Senadora Patricia Mercado el 30 de abril de 2019 a la que siguieron otras propuestas de diversas y diversos legisladores federales, se aprobó la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, ello en virtud de que, en conformidad con la Constitución General de la República es facultad de ese Congreso, determinar la legislación en la materia, es que es el momento oportuno para hacer la presente propuesta.

Es por ello que, una vez que existe un ordenamiento general de aplicación obligatoria en todo el territorio nacional, en el Congreso del Estado podemos conocer de una ley de movilidad que sea acorde con la general, pero que atienda en lo particular los retos de nuestra entidad.

Los elementos que sustentaron la Ley General, refieren a un grave problema de lesiones y muertes a causa de combinar el alcohol con el volante, la falta de elementos de seguridad y protección en los vehículos, y la deficiente administración del espacio público con una prioridad hacia el automóvil, quitando centralidad al papel del peatón y los medios alterativos de transporte.

Los incidentes de tránsito, ocupan la primera causa de muerte en menores de edad de entre 5 y 9 años, la segunda causa de muerte en adolescentes, y en personas mayores de setenta años. Para enfrentar esta realidad, es crucial implementar un diseño perdonador en las vialidades que reduzca los daños en caso de incidentes, a la par de fomentar un sistema de ordenamiento vial que aborde tanto la mejora en la seguridad vial de todos los usuarios, como sostenibilidad de movilidad, mediante la reducción de la congestión vial, principios que se adicionan de manera transversal en esta propuesta de Ley.

Es por ello que esta propuesta impulsa las acciones conjuntas de los tres niveles de gobierno, con esfuerzos concretos para contar con una movilidad sustentable y segura, todo ello contenido en el objeto y principios de la ley.

La propuesta legislativa que presento, como se ha dicho, se encuentra acorde con la Ley General, y busca satisfacer la disposición contenida en el artículo 4º del Pacto Federal, que determina que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad sustantiva para todos los usuarios de las vías, promoviendo el desarrollo de mejores soluciones viales que procuren la seguridad, accesibilidad, eficiencia y reducción de la congestión vial.

Cabe resaltar que de acuerdo al artículo Segundo Transitorio del Decreto que expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 29 de diciembre de 2023, se cuenta con un plazo determinado para realizar una armonización adecuada a la Ley:

Segundo. - A la entrada en vigor del presente Decreto, los Congresos de las Entidades Federativas contarán con un plazo de 90 días naturales para realizar las adecuaciones a su normatividad correspondiente.

Como se advierte con claridad, el plazo indicado por el Decreto feneció a principios de este año 2024.

Ahora bien el 14 de junio de los corrientes, la LXIII Legislatura de este Congreso del estado de San Luis Potosí, emitió un decreto que reforma varias disposiciones de las siguientes Normas: la Ley de Tránsito del Estado de San Luis Potosí, la Ley Orgánica del Municipio Libre del Estado de San Luis Potosí, Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de San Luis Potosí, Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de San Luis Potosí, Ley de Salud del Estado de San Luis Potosí, Ley de Transporte Público del Estado de San Luis Potosí, Ley que Establece el Derecho de Vía y su Aprovechamiento en las Vías Terrestres de Comunicación Estatal, y la Ley del Sistema de Seguridad Pública del Estado de San Luis Potosí; todo con el objetivo de realizar adecuaciones que armonicen la Legislación local con el contenido de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

No obstante, cabe señalar que las reformas al marco local que han sido mencionadas, no incluyen elementos clave de la Ley General, como son: fundamentos de la movilidad, criterios de las políticas públicas de movilidad, la creación del Sistema Estatal de Movilidad, la incorporación de la Entidad al Sistema Nacional de Movilidad, la creación de la estrategia estatal de movilidad, y los instrumentos financieros aplicables.

Asimismo, las reformas ya publicadas a distintas Leyes contienen varios elementos, que, si bien se referencian, no se detallan ni se exponen de forma suficiente y eficaz; por ejemplo, en su integración, o en las responsabilidades originadas por cada disposición, por lo que es necesario ampliar la legislación al respecto, ya que se generó una laguna jurídica considerando que es una Ley General la que origina dichas disposiciones e instrumentos. Ese es el caso del Sistema Estatal de Información, el contenido de las bases de datos en materia de tránsito, las Políticas de Movilidad y Seguridad Vial, el concepto de sensibilización, y lo relacionado a las políticas de fomento al uso compartido de automóviles, elementos que en muchos casos ya están contenidos en la Ley local, pero que carecen de definiciones jurídicas.

Consecuentemente, la presente iniciativa de expedición de Ley, busca incluir todos estos conceptos, al igual que otros derivados de la Ley General, y nuevas adiciones que fortalecen los principios, como la descongestión vial y la igualdad sustantiva, en una nueva Norma estatal, que, a su vez, no reitere el contenido de las reformas estatales citadas, publicadas en el pasado mes de junio, sino que los complemente y se centre en los elementos anteriormente mencionados y que todavía están ausentes del marco legal estatal. También, al tratarse de una nueva Ley, en el Título Sexto, se incluye lo referente a los medios de defensa aplicables.

Finalmente, es dable mencionar que el artículo 67 de la multicitada Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, establece expresamente las obligaciones de las Entidades, entre las que se cuentan la integración al Sistema Nacional de Movilidad, la consolidación de los Sistemas de Movilidad a nivel local, y la correcta administración de los sistemas de información; entre otros elementos. Por lo tanto, mientras no se legislen tales aspectos a nivel local, nuestro Estado permanecerá en incumplimiento de una Norma General, cuyo plazo de armonización ya ha caducado.

Es por lo anteriormente expuesto, que sometemos a la consideración de esta H. Soberanía, el siguiente:

PROYECTO DE DECRETO

ÚNICO. Se EXPIDE la Ley de Movilidad y Seguridad Vial para el Estado de San Luis Potosí, para quedar como sigue:

LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ

TÍTULO PRIMERO Disposiciones Generales

Capítulo I Objeto de la Ley

Artículo 1. La presente Ley es de orden público, interés social y de observancia general en el estado de San Luis Potosí, tiene por objeto establecer las bases y principios del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial de igualdad sustantiva y necesidad de un nuevo ordenamiento vial, como instancia de coordinación entre el Ejecutivo Estatal y los Municipios, con el fin de prevenir y reducir las muertes, lesiones y discapacidades ocasionadas por siniestros de tránsito, así como reducir la congestión vial optando por soluciones de infraestructura vial que procuren el flujo continuo de las diversas alternativas de movilidad.

Artículo 2. La presente Ley tendrá por objetivos:

- I. Garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad sustantiva, fomentando el diseño de soluciones viales que faciliten el flujo continuo.
- II. Proteger los derechos a la vida y a la integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas del estado, bajo un enfoque de prevención que aborde las causas raíz de la congestión vial y disminuya los factores de riesgo a través de la generación de sistemas viales seguros.
- III. Establecer mecanismos y acciones para la gestión de factores de riesgo que permitan reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, , incluyendo medidas para mejorar la infraestructura y tránsito que eliminen las principales causas de congestión, así como salvaguardar la vida e integridad física de las personas usuarias del sistema de movilidad, bajo un enfoque de sistemas seguros.
- IV. Sentar las bases para la política de movilidad y seguridad vial, bajo un enfoque sistemático y de sistemas seguros, fomentando un diseño vial que evite la convivencia de movilidades incompatibles, dándole a cada una, espacio según amerite y que considere un diseño perdonador en las vías públicas.
- V. Definir mecanismos de coordinación de las autoridades y la sociedad en materia de movilidad y seguridad vial.
- VI. Vincular la política de movilidad y seguridad vial, con un enfoque integral de la política de ordenamiento territorial y desarrollo urbano y de manera transversal con las políticas sectoriales aplicables, asegurando que los cambios en infraestructura y tránsito fomenten la eliminación del tráfico en zonas críticas y promuevan la reducción de la congestión vial.
- VII. Definir la jerarquía de la movilidad y los principios rectores a que deben sujetarse las autoridades competentes, en la implementación de esta Ley, en la expedición de disposiciones reglamentarias y en la formulación y aplicación de políticas, programas y acciones en la materia.
- VIII. Establecer las bases para priorizar los modos de transporte de personas, bienes y mercancías, con menor costo ambiental y social, incentivando además diseños de infraestructura que favorezcan la seguridad vial y eviten puntos críticos de tráfico.
- IX. Promover la movilidad no motorizada, vehículos no contaminantes y la intermodalidad, considerando también la importancia de la reducción de la congestión vial en todas sus modalidades.
- X. Incentivar las buenas prácticas y mejora en los sistemas de movilidad y seguridad vial, incluyendo la creación de infraestructura vial adecuada para eliminar la congestión y fomentar el flujo continuo.
- XI. Promover la toma de decisiones con base en evidencia científica y territorial en materia de movilidad y seguridad vial, para la implementación de soluciones que fomenten la seguridad vial y reduzcan el tráfico.

Artículo 3. Esta Ley se interpretará de conformidad con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y con los tratados internacionales en materia de movilidad y seguridad vial suscritos por el Estado Mexicano, y la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, favoreciendo en todo tiempo a las personas la protección más amplia.

Artículo 4. Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:

- I. **Accesibilidad:** Las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con los demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información, y otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales e insulares;
- II. **Ajustes razonables:** Modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requieran en un caso particular, para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con las demás, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales;
- III. **Atención médica pre-hospitalaria:** Es la otorgada a las personas cuya condición clínica considera que pone en peligro la vida, un órgano o su función, con el fin de lograr la limitación del daño y su estabilización orgánico-funcional, desde los primeros auxilios hasta la llegada y entrega a un establecimiento para la atención médica con servicio de urgencia, así como durante el traslado entre diferentes establecimientos a bordo de una ambulancia;
- IV. **Auditorías de ingeniería vial:** Metodología aplicable a cualquier infraestructura vial para identificar, reconocer y corregir las deficiencias antes de que ocurran siniestros viales o cuando estos ya están sucediendo. Las auditorías de Ingeniería vial buscan identificar riesgos de la vía, así como causas raíz de los problemas de tránsito con el fin de emitir recomendaciones que, al materializarse, contribuyan a la reducción de los riesgos; mediante soluciones de diseño vial más eficientes;
- V. **Autoridades:** Autoridades de los tres órdenes de gobierno en materia de movilidad, seguridad vial y transporte terrestre;
- VI. **Ayudas técnicas:** Dispositivos tecnológicos y materiales que permiten habilitar, rehabilitar o compensar una o más limitaciones funcionales, motrices, sensoriales o intelectuales de las personas con discapacidad;
- VII. **Calle completa:** Calle completa: Aquella diseñada para facilitar el tránsito seguro de las personas usuarias de las vías, de conformidad con la jerarquía de la movilidad, que propician la convivencia y los desplazamientos accesibles y eficientes. Consideran criterios de diseño universal, la ampliación de banquetas o espacios compartidos de circulación peatonal y vehicular libres de obstáculos, el redimensionamiento de carriles para promover velocidades seguras, carriles exclusivos para el transporte público, y ciclístico, a fin de evitar la convivencia de diferentes movilidades en la vía que pueda aumentar el riesgo de siniestros. . Se deberán incorporar medidas de seguridad vial y promover un diseño perdonador que minimice errores humanos complementada mediante la instalación señalética adecuada y visible en todo momento;
- VIII. **Desplazamientos:** Recorrido de una persona de un origen hacia un destino preestablecido con un propósito determinado en cualquier modo de movilidad;
- IX. **Discriminación por motivos de discapacidad.** Se entenderá cualquier distinción, exclusión o restricción por motivos de discapacidad que tenga el propósito o el efecto de obstaculizar, menoscabar o dejar sin efecto el reconocimiento, goce o

ejercicio, en igualdad de condiciones, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales en los ámbitos político, económico, social, cultural, civil o de otro tipo. Incluye todas las formas de discriminación, entre ellas, la denegación de ajustes razonables;

- X. Diseño universal. Se entenderá el diseño de productos, entornos, programas y servicios en materia de movilidad y seguridad vial, que puedan utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado. El diseño universal no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad cuando se necesiten;
- XI. Dispositivo de seguridad: Aditamento, sistema o mecanismo dispuesto para las personas en favor de la seguridad de la vida, la salud y la integridad durante sus traslados;
- XII. Dispositivos de control del tránsito: Conjunto de señales, marcas, dispositivos diversos y demás elementos que se colocan en las vías con el objeto de prevenir, regular y guiar la circulación de personas peatonas y vehículos que cumplan con el criterio de diseño universal, garantizando su adecuada visibilidad en todo momento;
- XIII. Dispositivos de seguridad vehicular: Autopartes, partes, sistemas, diseños y mecanismos en un vehículo dispuesto para producir una acción de protección en favor de la seguridad, la vida, la salud e integridad de las personas usuarias, de conformidad con lo establecido en la legislación vigente.
- XIV. Educación vial: Actividad cuya finalidad es promover una cultura vial en la población, dirigida a todas las personas usuarias de la vía, con el objetivo de generar cambios en los patrones de comportamiento social;
- XV. Enfoque sistémico: Enfoque que aborda la movilidad en su totalidad e integralidad, en el que interactúan una serie de elementos coordinados e interconectados;
- XVI. Especificaciones técnicas: Parámetros a los que se encuentra sujeto el diseño, funcionalidad y uso tanto de las vías como de los modos de transporte, con el objeto de garantizar la seguridad, salud e integridad de las personas usuarias y la prevención del riesgo, considerando las necesidades diferenciadas de los grupos en situación de vulnerabilidad;
- XVII. Estrategia estatal de movilidad y seguridad vial: Instrumento rector para la conducción de la Política Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, que incluye el conjunto de acciones encaminadas a promover la movilidad y la seguridad vial, para implementarlas a través de la coordinación de los tres órdenes de gobierno;
- XVIII. Estudio de impacto de movilidad: Estudio de Impacto y Soluciones a la Congestión: Estudio realizado por las autoridades para identificar y reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida, incorporando medidas de análisis del tráfico, la necesidad de vías alternas y educación vial enfocada a la solución de congestión vial;
- XIX. Examen de valoración integral: Conjunto de valoraciones físicas, médicas y evaluación de conocimientos en materia de reglamentos de tránsito, que las autoridades de los distintos niveles de gobierno en el ámbito de sus funciones practican a las personas aspirantes para obtener o renovar una licencia de conducir;

- XX. Externalidades: Factores que inciden, afectan y son derivados de efectos secundarios que causa la actividad de la movilidad de una persona, en función del medio de transporte por el que se desplace, como emisiones, congestión, siniestros y uso de espacio público;
- XXI. Factor de riesgo: Todo hecho o acción que dificulte la prevención de un siniestro de tránsito, así como la implementación de medidas comprobadas para mitigar dichos riesgos;
- XXII. Medidas que influyen en la conducta de las personas para reducir tiempos de desplazamiento, considerando el uso deferentes modalidades de transporte, vías alternas y cambios en infraestructura vial que reduzcan la congestión e incrementen la seguridad vial;
- XXIII. Gestión de la velocidad: Gestión de la Velocidad y del Flujo Continuo: Medidas que aseguren una circulación a velocidad segura, garantizando el flujo continuo mediante cambios en la geometría de las calles y de señalización vial para reducir siniestros y mejorar la eficiencia del tránsito;
- XXIV. Impacto de movilidad: Resultado de la evaluación de las posibles influencias o alteraciones sobre los desplazamientos de personas, bienes y mercancías que pudieran afectarse por la realización de obras y actividades privadas y públicas;
- XXV. Interseccionalidad: Conjunto de desigualdades múltiples que coinciden o interceptan en una persona o grupo, aumentando su situación desfavorecida, riesgo, exposición o vulnerabilidad al hacer uso de la vía;
- XXVI. Lengua de Señas Mexicana: Lengua de una comunidad de sordos, que consiste en una serie de signos gestuales articulados con las manos y acompañados de expresiones faciales, mirada intencional y movimiento corporal, dotados de función lingüística, forma parte del patrimonio lingüístico de dicha comunidad y es tan rica y compleja en gramática y vocabulario como cualquier lengua oral;
- XXVII. Ley de Tránsito: La Ley de Tránsito del Estado de San Luis Potosí;
- XXVIII. Ley de Transporte: La Ley de Transporte Público del Estado de San Luis Potosí;
- XXIX. Motocicleta: Vehículo motorizado de dos o más ruedas utilizado para el transporte de pasajeros o de carga, propulsado por un motor de combustión interna, eléctrico o algún otro tipo de mecanismo que utilice cualquier otro tipo de energía o asistencia que proporcione una potencia continua normal mayor a 1 KW (1.34HP), o cuyo motor de combustión tenga un volumen desplazado mayor a 49 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;
- XXX. Movilidad: El conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías, a través de diversos modos, orientado a satisfacer las necesidades de las personas;
- XXXI. Movilidad activa o no motorizada: Desplazamiento de personas y bienes que requiere de esfuerzo físico, utilizando ayudas técnicas o mediante el uso de vehículos no motorizados;
- XXXII. Movilidad del cuidado: Viajes realizados en la consecución de actividades relacionadas con el trabajo no remunerado, de cuidados y el cuidado de las personas que requieren de otra persona para su traslado, dependientes o con necesidades específicas;

- XXXIII. Perro de asistencia: Son aquellos que han sido certificados para el acompañamiento, conducción y auxilio de personas con discapacidad;
- XXXIV. Persona peatona: 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;
- XXXV. Persona usuaria: La persona que realiza desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad;
- XXXVI. Personas con discapacidad: Personas a las que hace referencia la fracción XXVII del artículo 2° de Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad;
- XXXVII. Personas con movilidad limitada: Toda persona cuya movilidad se ha reducido por motivos de edad, embarazo y alguna otra situación que, sin ser una discapacidad, requiere una atención adecuada y la adaptación a sus necesidades particulares en el servicio;
- XXXVIII. Personas usuarias vulnerables: Niñas y niños menores de doce años, personas adultas mayores y personas con movilidad limitada usuarias de vehículos de dos y tres ruedas;
- XXXIX. Proximidad: Circunstancias que permiten a las personas usuarias desplazarse con facilidad a sus destinos;
 - XL. Seguridad vehicular: Medidas enfocadas en el desempeño y protección que brinda un vehículo motorizado a las personas pasajeras y usuarias de la vía contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de un siniestro de tránsito;
 - XLI. Seguridad vial: Conjunto de políticas y sistemas orientados a controlar los factores de riesgo, con el fin de prevenir y reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito;
 - XLII. Sensibilización: Transmisión de información a la población, con el fin de concientizarla sobre el uso de la vía y la problemática que en ella se genera;
 - XLIII. Sensibilización de género: Diseño, instrumentación y ejecución de programas y políticas públicas que atiendan la problemática de las desigualdades e inequidades de género;
 - XLIV. Señalización: Conjunto integrado de dispositivos, marcas y señales que indican la geometría de las vías, sus acotamientos, las velocidades máximas, la dirección de tránsito, así como sus bifurcaciones, cruces y pasos a nivel, garantizando su adecuada visibilidad de manera permanente;
 - XLV. Servicio de transporte público: Actividad mediante la cual la autoridad estatal otorga concesión o autorización en los términos de la Ley de Transporte;
 - XLVI. Servicios auxiliares: Son todos los bienes muebles o inmuebles e infraestructura, así como los servicios a los que hace referencia la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y que resulten complementarios a la prestación del servicio de transporte público, previstos en la legislación aplicable y que son susceptibles de autorización, permiso o concesión a particulares, por parte de los tres órdenes de gobierno;
 - XLVII. Siniestro de tránsito: Cualquier suceso, hecho, accidente o evento en la vía pública derivado del tránsito vehicular y de personas, en el que interviene por lo menos un vehículo y en el cual se causan la muerte, lesiones, incluidas en las que se adquiere

- alguna discapacidad, o daños materiales, que puede prevenirse y sus efectos adversos atenuarse;
- XLVIII. Sistema Estatal: El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;
- XLIX. Sistemas de movilidad: Conjunto de elementos y recursos relacionados directa o indirectamente con el tránsito y la movilidad, cuya estructura e interacción permiten el desplazamiento de personas, bienes y mercancías en el espacio público en forma ordenada, fluida, continua y segura;
- L. Sistemas de retención infantil: Dispositivos de seguridad para limitar la movilidad del cuerpo para personas menores de doce años, a fin de disminuir el riesgo de lesiones en caso de colisión o desaceleración brusca del vehículo;
- LI. Sistemas seguros: Prácticas efectivas, eficientes y prioritarias, que redistribuyen responsabilidades entre los diversos actores relacionados con la movilidad y no sólo con las personas usuarias, cobran especial relevancia las vías libres de riesgos, los sistemas de seguridad en el transporte, en los vehículos y las velocidades seguras;
- LII. Transporte: Es el medio físico a través del cual se realiza el traslado de personas, bienes y mercancías;
- LIII. Transversalidad: Es el proceso mediante el cual se instrumentan las políticas, programas y acciones, desarrollados por las dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, basados en un esquema de acción y coordinación de esfuerzos y recursos en tres dimensiones: vertical, horizontal y de fondo;
- LIV. 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;
- LV. Vehículo eficiente: Vehículo que cumple con las normas oficiales mexicanas sobre emisiones y con las obligaciones de verificación;
- LVI. Vehículo motorizado: Vehículo de transporte terrestre de pasajeros o de carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica o de cualquier otra tecnología que les proporciona velocidad superior a los veinticinco kilómetros por hora;
- LVII. Vehículo no motorizado: Vehículo de tracción humana como bicicleta, monociclo, triciclo, cuatriciclo; vehículos recreativos como patines, patinetas y monopatines; incluye a aquellos asistidos por motor de baja potencia no susceptible de alcanzar velocidades mayores a veinticinco kilómetros por hora, y los que son utilizados por personas con discapacidad;
- LVIII. Velocidad de operación y flujo continuo: Se establecerán velocidades de operación que promuevan el flujo continuo en las vías, reduciendo paradas innecesarias y fomentando una circulación eficiente en los nuevos sistemas de movilidad;
- LIX. Vía: Espacio físico destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos;
- LX. 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;

- LXI. Vialidad: Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana, y
- LXII. Violencia contra las mujeres: Cualquier acción u omisión, basada en su género, que les cause daño o sufrimiento psicológico, físico, patrimonial, económico, sexual o la muerte, tanto en el ámbito privado como en el público.

Capítulo II De las Autoridades

Artículo 5. Son autoridades para aplicar esta Ley y de vigilar su cumplimiento, en el ámbito de sus respectivas competencias:

- I. La persona que ocupe la titularidad del Poder Ejecutivo del Estado, y las personas titulares de las dependencias del Ejecutivo del Estado a las que se den facultades en materia de movilidad y seguridad vial;
- II. Los municipios por conducto de sus Presidentes Municipales o la dependencia que designen para controlar las actividades que regula esta Ley, en los términos de la reglamentación aplicable al ámbito;
- III. El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial funcionando en pleno, y
- IV. Los demás que señalen esta Ley, su Reglamento y otros ordenamientos legales aplicables, o aquellos que sean designados mediante acuerdos o convenios de las autoridades señaladas en las fracciones que anteceden o con las Autoridades Federales.

Artículo 6. En la ejecución y cumplimiento de la presente Ley, corresponde a la persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado, y a las entidades del Ejecutivo del Estado las siguientes atribuciones:

- I. Formular, conducir y evaluar la política de movilidad y seguridad vial estatal, promoviendo diseños geométricos y soluciones para la reducción de la congestión vial mediante medidas que aseguren la igualdad sustantiva en el espacio público;
- II. Aprobar la Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;
- III. Emitir y, en su caso, modificar los ordenamientos jurídicos de naturaleza administrativa, necesarios para cumplir esta Ley, priorizando la actualización del tránsito e infraestructura para reducir el tráfico, especialmente en zonas de alto congestionamiento;
- IV. Fomentar y coordinar las acciones para la estructuración y mejoramiento del servicio público de transporte, de tal forma que se preste un sistema de movilidad que brinde servicios modernos, eficientes, seguros y de alta calidad para el traslado de personas, bienes, mercancías y objetos en general;
- V. Celebrar acuerdos o convenios de coordinación en materia de movilidad y seguridad vial con la Federación, otros Estados o con los Municipios;

- VI. Proporcionar a los Municipios que lo requieran, el apoyo técnico necesario para la correcta planeación de la movilidad y seguridad vial;
- VII. Crear, mejorar o adaptar por medio de las dependencias a su cargo la infraestructura para la movilidad dentro del ámbito de su competencia atendiendo la jerarquía establecida en esta Ley;
- VIII. Colaborar con las autoridades municipales en la implementación de acciones y estrategias que incidan en la reducción de los percances viales y aumenten la seguridad vial;
- IX. Coadyuvar con las autoridades municipales, en la realización de los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades, con el fin de lograr una mejor utilización de las mismas y brindar prioridad según la jerarquía de movilidad establecida por la presente Ley;
- X. Promover la construcción de ciclovías y banquetas, asegurando espacios compartidos bien delimitados para evitar la convivencia de diferentes tipos de movilidad en una misma vía;
- XI. Convenir con las autoridades federales, así como con los concesionarios de ferrocarriles, la implementación de programas de seguridad y de obras, en los cruces ferroviarios de las vialidades en las áreas conurbadas;
- XII. Coordinar la elaboración de políticas, estrategias y planes para promover una movilidad y seguridad vial sostenibles, incluyendo soluciones geométricas innovadoras y el desarrollo de infraestructuras que faciliten el flujo continuo;
- XIII. Coordinar la elaboración, evaluación y modificación de la Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, integrando el flujo continuo para todos los usuarios de la vía como parte de la estrategia;
- XIV. Sugerir la elaboración de normas técnicas en movilidad y seguridad vial, enfocadas en eliminar congestiones y crear un tránsito más seguro para todos los usuarios de la vía;
- XV. Instrumentar, programas y campañas permanentes de cultura de movilidad y seguridad vial por sí o en coordinación con otras dependencias y autoridades;
- XVI. Ordenar estudios de impacto de movilidad y dictámenes técnicos, priorizando la seguridad y el flujo continuo como solución al tráfico excesivo en las áreas con alta congestión;
- XVII. Definir la jerarquía y categoría de las vialidades, basándose en la no convivencia de movilidades en vías compartidas y favoreciendo el diseño perdonador en intersecciones y cruces;
- XVIII. Realizar las acciones de mantenimiento y conservación a la infraestructura para la movilidad que correspondan al Estado, con base a los planes y programas que se elaboren para esta materia, siguiendo la jerarquía de movilidad establecida en esta Ley;
- XIX. Aplicar los instrumentos de política de movilidad de conformidad con las Leyes y disposiciones legales aplicables, en el ámbito de su competencia;
- XX. Planificar, programar y ejecutar proyectos de infraestructura para la movilidad, enfocándose en rediseños geométricos que optimicen el tránsito y promuevan la seguridad vial y el flujo continuo, y

XXI. Las demás atribuciones que le otorguen la presente Ley y otros ordenamientos aplicables en la materia siempre y cuando no contravengan esta Ley.

Capítulo III

De la Concurrencia y Coordinación Entre Autoridades

Artículo 7. Las autoridades competentes en los términos de esta Ley, promoverán la celebración de convenios y acuerdos de coordinación con la federación y otras entidades federativas.

Artículo 8. En los términos de esta Ley, podrán celebrar convenios de concertación y colaboración con los sectores social y privado, para la realización de acciones conjuntas relativas a las materias que establece la presente Ley.

Artículo 9. Los municipios deberán armonizar sus reglamentos y bandos, para dar cumplimiento a las disposiciones de la presente Ley.

Artículo 10. Las facultades de inspección, vigilancia y sanciones podrán ser concurrentes en los términos de los convenios que para tal efecto celebren los municipios y el Ejecutivo.

Artículo 11. Ninguna de las autoridades competentes podrá contravenir en sus reglamentos disposición alguna de esta Ley.

Artículo 12. La construcción, mejoramiento y adaptación de las vías, aceras, pasos peatonales será facultad de los municipios, los cuales podrán celebrar convenios con el Ejecutivo Estatal, a través de la Secretaría, para desarrollar infraestructura que promueva la seguridad vial, la reducción de la congestión, y el diseño perdonador, incluyendo cambios en infraestructura que fomenten el flujo continuo y eliminen las causas raíz de la congestión vial.

TÍTULO SEGUNDO

Capítulo I

De los principios de movilidad y seguridad vial

Artículo 13. El gobierno estatal, los gobiernos municipales y las demás autoridades observarán, dentro de sus respectivas facultades, los siguientes principios:

- I. **Accesibilidad.** Garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad tanto en zonas urbanas como rurales e insulares mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales, económicas, así como el uso de ayudas técnicas y perros de asistencia, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;

- II. Calidad. Garantizar que los sistemas de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público cuenten con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas;
- III. Confiabilidad. Las personas usuarias de los servicios de transporte deben tener la certeza de que los tiempos de recorrido, los horarios de operación y los puntos de abordaje y descenso son predefinidos y seguros, de manera que se puedan planear los recorridos de mejor forma;
- IV. Diseño universal. Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir los criterios de diseño universal, a fin de incluir a todas las personas independientemente de su condición y en igualdad de oportunidades, a las calles y los servicios de movilidad, de acuerdo con las condiciones de cada centro de población; así como otorgarles las condiciones mínimas de infraestructura necesarias para ejercer el derecho a la movilidad;
- V. Eficiencia. Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, tanto de personas usuarias como de bienes y mercancías, optimizando los recursos ambientales y económicos disponibles, mediante el uso de un diseño vial mejorado que promueva el flujo continuo, la reducción del tráfico y elimine las causas raíz de la congestión vial;
- VI. Equidad. Reconocer condiciones y aspiraciones diferenciadas para lograr el ejercicio de iguales derechos y oportunidades, tanto para mujeres y hombres, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad;
- VII. Habitabilidad. Generar condiciones para que las vías cumplan con las funciones de movilidad y creación de espacio público de calidad, a través de la interacción social, la diversidad de actividades y la articulación de servicios, equipamientos e infraestructura;
- VIII. Inclusión e Igualdad. El Estado atenderá de forma incluyente, igualitaria y sin discriminación las necesidades de todas las personas en sus desplazamientos en el espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad;
- IX. Movilidad activa. Promover ciudades caminables, así como el uso de la bicicleta y otros modos de transporte no motorizados, como alternativas que fomenten la salud pública, la proximidad y la disminución de emisiones contaminantes, respetando el principio de no convivencia de diferentes movibilidades en una misma vía, separándoles mediante barreras físicas para mejorar la seguridad vial;
- X. Multimodalidad. Ofrecer múltiples modos y servicios de transporte para todas las personas usuarias, los cuales deben articularse e integrarse entre sí y con la estructura urbana, para reducir la dependencia del vehículo particular motorizado;
- XI. Participación. Establecer mecanismos para que la sociedad se involucre activamente en cada etapa del ciclo de la política pública, en un esquema basado en la implementación de metodologías de co-creación enfocadas en resolver las necesidades de las personas;

- XII. Perspectiva de género. Visión científica, analítica y política que busca eliminar las causas de la desigualdad, la injusticia y la jerarquización de las personas basada en el género y que promueve la igualdad entre hombres y mujeres;
- XIII. Progresividad. Garantizar que el derecho a la movilidad y sus derechos relacionados, estén en constante evolución, promoviéndolos de manera progresiva y gradual e incrementando constantemente el grado de su tutela, respeto, protección y garantía;
- XIV. Participación Ciudadana: que permita involucrar y tomar en cuenta la opinión de los habitantes, en los diferentes componentes de la movilidad y seguridad vial;
- XV. Respeto al medio ambiente: a partir de políticas públicas que incentiven el cambio del uso del transporte particular de motor de combustión interna, traslado peatonal y tracción física por aquellos de carácter colectivo y tecnología sustentable, o de propulsión distinta a aquellos que generan emisión de contaminantes atmosféricos y de gases de efecto invernadero a la atmósfera;
- XVI. Seguridad. Se deberá proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible, incorporando la adopción de un diseño perdonador, educación vial, y cambios en la señalización para reducir el riesgo de accidentes;
- XVII. Seguridad vehicular. Aspecto de la seguridad vial enfocado en el desempeño de protección que brinda un vehículo de motor a las personas pasajeras y usuarias vulnerables, y demás usuarias de la vía, contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de siniestro;
- XVIII. Sostenibilidad. Satisfacer las necesidades de movilidad procurando los menores impactos negativos en el medio ambiente y la calidad de vida de las personas, garantizando un beneficio continuo para las generaciones actuales y futuras;
- XIX. Transparencia y rendición de cuentas. Garantizar la máxima publicidad y acceso a la información relacionada con la movilidad y la seguridad vial, así como sobre el ejercicio presupuestar y cumplimiento de la normativa, de conformidad con lo establecido en la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública;
- XX. Transversalidad. Instrumentar e integrar las políticas, programas y acciones en materia de movilidad y seguridad vial, desarrollados por las distintas dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, poniendo especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad, y
- XXI. Uso prioritario de la vía o del servicio. Concientizar a personas usuarias de la vía y transporte público sobre la necesidad que tienen las personas con discapacidad, las personas con movilidad limitada y quién les acompaña, de usar en determinadas circunstancias, las vías de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad.

Artículo 14. La movilidad es el derecho de toda persona a trasladarse y disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de

igualdad sustantiva, sostenibilidad y seguridad vial, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, contribuyendo al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos. Las personas serán el centro del diseño y desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia, promoviendo un nuevo ordenamiento de las vías. La modernización y racionalización de la movilidad en el Estado y en sus municipios tendrá las siguientes finalidades:

- I. La integridad física y la prevención de lesiones de todas las personas usuarias de las calles y de los sistemas de transporte, en especial de las más vulnerables.
- II. La accesibilidad de todas las personas, en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a las calles y a los sistemas de transporte; priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad, e implementando cambios en la infraestructura vial que promuevan flujo continuo y seguridad vial;
- III. La movilidad eficiente de personas, bienes y mercancías, fomentada por la reducción de la congestión vial mediante la eliminación de sus causas raíz, el uso de vías redundantes y nuevo diseño geométrico;
- IV. La preservación y restauración del equilibrio ecológico ante los efectos del cambio climático, mediante la reducción significativa de la congestión vial mediante el rediseño de la geometría de las vialidades y el fomento a modos de transporte no motorizados, evitando la convivencia de diferentes tipos de movilidad en una misma vía sin barreras físicas que garanticen la seguridad de los usuarios más vulnerables;
- V. La calidad de los servicios de transporte y de la infraestructura vial;
- VI. Eliminar factores de exclusión o discriminación al usar los sistemas de movilidad, para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones;
- VII. La igualdad de oportunidades en el uso de los sistemas de movilidad;
- VIII. Dotar a todas las localidades del país con acceso a camino pavimentado a una distancia no mayor de dos kilómetros;
- IX. Promover el máximo grado de autonomía de las personas en sus traslados y el uso de los servicios, asegurando su seguridad vial a través de señalización efectiva y un diseño vial perdonador, y
- X. Promover en aquellos municipios con territorio insular los sistemas, rutas y modalidades que faciliten el acceso y la movilidad de las personas entre el territorio insular y continental.

Artículo 15. El derecho a la movilidad permite que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse, en y entre los distintos centros de población, a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que otorgan éstos, en un contexto de seguridad vial, flujo continuo y eliminación de congestión mediante el uso de nuevas tecnologías en el diseño vial.

Artículo 16. Con el fin de alcanzar la seguridad vial y promover un nuevo ordenamiento vial, las autoridades observarán las siguientes directrices:

- I. El resguardo de la integridad física del usuario es responsabilidad compartida entre los proveedores de las vías, los operadores de los distintos modos de transporte, y los propios usuarios.
- II. La seguridad vial debe ser continua, entendida como aquella que responde a las necesidades de las generaciones presentes y futuras, a través de instrumentos e instituciones.
- III. Los sistemas de seguridad vial derivarán de acciones concertadas entre los sectores público, privado y social, a través de mecanismos transparentes de participación.
- IV. La seguridad vial depende de infraestructura vial diseñada bajo criterios de accesibilidad universal, igualdad sustantiva, y nuevo diseño geométrico que evite la congestión vial y promueva el flujo continuo.
- V. Espacios viales predecibles y que reduzcan o minimicen los errores de las personas usuarias y sus efectos, que se explican por sí mismos, en el sentido de que su diseño fomenta velocidades de viaje seguras y ayuda a evitar que se cometan errores.
- VI. Velocidades de desplazamiento que se adaptan a la función, nivel de seguridad y condiciones de cada vía. Las personas conductoras comprenden y cumplen los límites de velocidad y conducen según las condiciones.
- VII. Vehículos seguros: Los que, con sus características cuentan con aditamentos o dispositivos, que tienen por objeto prevenir colisiones y proteger a las personas usuarias, incluidos pasajeros, personas peatonas, ciclistas, y usuarias de vehículos no motorizados, en caso de ocurrir una colisión;
- VIII. Personas usuarias seguras: Personas usuarias que, cumplen con las normas viales, toman medidas para mejorar la seguridad vial y exigen y esperan mejoras en la misma;
- IX. Atención médica pre hospitalaria: Establecimiento de un sistema de atención médica pre hospitalaria y la aplicación de las normas vigentes en la materia, para la atención efectiva y oportuna de las personas lesionadas en siniestros viales, en términos de las leyes aplicables, y
- X. Seguimiento, gestión y coordinación: Las autoridades competentes establecerán las estrategias necesarias para el fortalecimiento de la seguridad vial, dándoles seguimiento y evaluación. Asimismo, se coordinarán entre ellas para gestionar de manera eficaz las acciones de prevención, atención durante y posterior a los siniestros viales.

Artículo 17. El sistema de movilidad debe contar con las condiciones necesarias que protejan al máximo posible la vida, salud e integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas, garantizando la igualdad sustantiva en el acceso y uso de la infraestructura vial.

Las autoridades deberán no solo prevenir riesgos, sino también promover la reducción de la congestión vial, priorizando un nuevo diseño geométrico de las vías, basado en estudios sobre las causas raíz de la congestión, y fomentando cambios en la infraestructura que permitan la eliminación del tráfico y favorezcan el flujo continuo.

Las políticas públicas deberán priorizar a los usuarios más vulnerables, evitando la convivencia de movibilidades incompatibles en la misma vía.

Artículo 18. Las medidas que deriven de la presente Ley tendrán como objetivo prioritario la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, el uso o disfrute en las vías públicas del país, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo y la incidencia de lesiones graves, a través de la generación de sistemas de movilidad seguros, que fomenten el flujo continuo y no solo prevengan riesgos, sino que ataquen las causas raíz de la congestión. Los criterios deberán incluir:

- I. Las muertes o lesiones graves ocasionadas por un siniestro de tránsito son prevenibles;
- II. Los sistemas de movilidad y de transporte y la infraestructura vial deberán ser diseñados para tolerar el error humano, para que no se produzcan lesiones graves o muerte, así como reducir los factores de riesgo que atenten contra la integridad y dignidad de los grupos en situación de vulnerabilidad;
- III. Las velocidades vehiculares deben mantenerse de acuerdo con los límites establecidos en la presente Ley para reducir muertes y la gravedad de las lesiones;
- IV. Las soluciones cuando se produzca un siniestro de tránsito, deben buscarse en todo el sistema, en lugar de responsabilizar a las personas usuarias de la vía;
- V. Los derechos de las víctimas se deberán reconocer y garantizar de conformidad con lo establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en la Ley General de Víctimas y los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte;
- VI. Las acciones de concertación son necesarias entre los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, a través de mecanismos eficientes y transparentes de participación; y
- VII. El diseño vial y servicio de transporte debe ser modificado o adaptado, incorporando acciones afirmativas sin que se imponga una carga desproporcionada o indebida, a fin de que se garantice la seguridad integral y accesibilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad, con base en las necesidades de cada territorio.

Capítulo II

De la jerarquía de movilidad

Artículo 19. La planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad deberán favorecer en todo momento a la persona, los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, de acuerdo con la siguiente jerarquía de la movilidad:

- I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas con discapacidad y movilidad limitada;

- II. Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;
- III. Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros, con un enfoque equitativo pero diferenciado;
- IV. Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías, y
- V. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.

Las autoridades estatales y municipales establecerán en sus respectivos reglamentos y disposiciones el uso prioritario de la vía a vehículos que presten servicios de emergencia, pública o privada, cuando la situación así lo requiera, exentando cobros de peaje.

Artículo 20. Responsabilidad subjetiva en el tránsito. Para garantizar una movilidad segura, reducir la congestión vial, y minimizar muertes y lesiones graves por siniestros de tránsito, las personas usuarias de vehículos motorizados deben asumir mayor responsabilidad subjetiva, dado que su comportamiento influye directamente en el flujo continuo y la seguridad vial.

Se promoverán políticas públicas y programas que no solo resguarden la vida e integridad de las personas, sino que además reduzcan las causas raíz de la congestión vial, fomentando cambios en la infraestructura, señalización y educación vial.

Estas medidas deberán considerar un nuevo diseño geométrico de las vías para mejorar la eficiencia del tráfico, evitar la convivencia de movilidades distintas en un mismo espacio y generar una movilidad más equitativa e inclusiva.

Artículo 21. Las autoridades competentes en el ámbito de sus atribuciones deberán garantizar que la movilidad esté al alcance de todas las personas en igualdad de condiciones, sin discriminación de género, edad, discapacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna, priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad, tanto en zonas urbanas como rurales e insulares.

Artículo 22. Los reglamentos, los bandos y disposiciones en la materia contendrán las previsiones necesarias para garantizar, al menos, lo siguiente:

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

- IV. Que las modalidades de transporte en las zonas remotas y de difícil acceso, así como en los territorios insulares contemplen las rutas y los servicios más seguros, incluyentes, accesibles y asequibles para las personas.

Artículo 23. Las autoridades deben, en todo tiempo, maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, optimizando los recursos ambientales y económicos, y hacer uso de las tecnologías de la información y comunicación disponibles.

Artículo 24. Las autoridades, en sus ámbitos de competencia, deberán satisfacer los requerimientos de movilidad y seguridad vial procurando los menores impactos negativos en la calidad de vida de las personas, en la sociedad y en el medio ambiente, asegurando las necesidades del presente sin comprometer los derechos de futuras generaciones.

Artículo 25. Las políticas de movilidad deberán incluir acciones concretas para la reducción de la congestión vial como un elemento clave para la resiliencia del sistema. Además de reducir la contaminación y las emisiones de gases, se deberán implementar estrategias que aborden las causas raíz de la congestión, incluyendo la modificación de infraestructura vial, la creación de vías alternas y el fomento de un flujo continuo y seguro.

Artículo 26. Las políticas de movilidad deberán promover el uso de tecnologías para mejorar el diseño geométrico vial, reducir la congestión vehicular y fomentar la adopción de innovaciones tecnológicas en los sistemas de transporte. Estas tecnologías deben integrarse a la planificación para fomentar un tránsito más seguro, eficiente y con menor impacto ambiental.

Artículo 27. Toda persona tiene derecho a información clara y accesible sobre el sistema de movilidad y seguridad vial, con especial énfasis en la planificación y reducción de la congestión vial. Las autoridades deberán garantizar que esta información facilite la toma de decisiones para evitar saturaciones de tráfico y permita un desplazamiento eficiente y seguro.

Artículo 28. El sistema de movilidad deberá ofrecer múltiples opciones de servicios y modos de transporte debidamente integrados, que proporcionen disponibilidad, calidad y accesibilidad; que satisfagan las necesidades de desplazamiento y que logren un sistema de integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago.

Las autoridades competentes procurarán proporcionar, de manera progresiva, servicios de transporte específico para personas con discapacidad.

Artículo 29. El sistema de movilidad debe ser igualitario, equitativo e inclusivo, por lo que las autoridades competentes deberán garantizar la equiparación de las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, independientemente del modo que utilice para trasladarse, poniendo especial énfasis en los grupos en situación de vulnerabilidad por condición física, social, económica, género, edad u otra.

Artículo 30. Para cumplir con lo anterior, las autoridades competentes deberán diseñar y operar el sistema de movilidad respetando los siguientes criterios:

- I. Ajustes razonables: Para garantizar la igualdad sustantiva e inclusión de los grupos en situación de vulnerabilidad, las autoridades Diseño universal: Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir criterios de diseño que incluyan a todas las personas, independientemente de su situación o condición y equiparando oportunidades competentes vigilarán que el sistema de movilidad se modifique y adapte en la medida necesaria y adecuada, sin que se impongan cargas desproporcionadas, cuando se requiera, para asegurar que las personas gocen o ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía.
- II. Diseño universal: Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir criterios de diseño que incluyan a todas las personas, independientemente de su situación o condición, y equiparando oportunidades.
- III. Perspectiva de género: El sistema de movilidad debe tener las condiciones adecuadas y diseñarse considerando estrategias que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en un marco de seguridad y conforme a sus necesidades, con el fin de garantizar la igualdad de género.
- IV. Pluriculturalidad y multilingüismo: El espacio público y el sistema de transporte deben garantizar el respeto por la pluriculturalidad y deben contemplar mecanismos que garanticen la accesibilidad de las personas indígenas, afroamericanas, con discapacidad en materia lingüística.
- V. Prioridad en el uso de la vía: El sistema de movilidad debe garantizar el uso equitativo del espacio público por parte de todas las personas usuarias, de acuerdo con la jerarquía de la movilidad y las necesidades territoriales de cada población. Además, se priorizarán las infraestructuras que promuevan la reducción del tráfico y el flujo continuo de la movilidad.

TÍTULO TERCERO

Del Sistema y la Estrategia de Movilidad

Capítulo I

Del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial

Artículo 31. El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial es el conjunto de dependencias y entidades de la administración pública estatal, y de los ayuntamientos de los municipios del estado, que tiene por objeto la creación e implementación coordinada de principios, elementos, acciones, planes, programas, criterios, instrumentos, políticas públicas, servicios y normas, destinadas a garantizar el desplazamiento seguro de los individuos en las vías públicas estatales y municipales.

Artículo 32. El Sistema tiene por objeto:

- I. Desempeñarse como la instancia que propicie la sinergia, comunicación, coordinación, colaboración y concertación en la política estatal de la movilidad y seguridad vial;
- II. Fomentar la aplicación transversal de políticas públicas para la movilidad y seguridad vial entre las autoridades estatales y municipales en el ámbito de sus respectivas competencias;
- III. Fomentar la planeación, coordinación, vinculación y concordancia entre los programas, acciones e inversiones del gobierno federal, estatal y municipal, a través de los instrumentos que definan las políticas públicas en materia de movilidad, ya sea que se desprendan de esta Ley o de las normatividades específicas en materia de planeación;
- IV. Establecer acciones específicas para la reducción de la congestión vial, mediante el análisis de sus causas raíz y la implementación de soluciones estructurales, como el diseño de vías redundantes y flujos continuos sin semáforos. Además, las políticas de movilidad deben enfocarse en la no convivencia de diferentes tipos de movilidades en la misma vía, para mejorar la seguridad y reducir accidentes, y
- V. Promover una educación vial que acompañe los cambios de infraestructura y señalización, con un enfoque en la seguridad y la prevención de accidentes.

Artículo 33. Las funciones de planeación, programación, gestión, control, evaluación e investigación realizadas por el Sistema tendrán como prioridad la consecución de las siguientes metas específicas:

- I. Fortalecimiento de la capacidad de gestión de la seguridad vial.
- II. Modernización de la infraestructura vial y de transporte, haciéndola más segura y accesible.
- III. Armonización normativa en los ayuntamientos del estado.
- IV. Fortalecimiento de la cultura vial comunitaria y ordenada
- V. Uso seguro en el manejo de vehículos.
- VI. Comportamiento responsable de los usuarios de las vías públicas, a efecto de disminuir los factores de riesgo.
- VII. Mejoramiento de los servicios de atención médica por siniestros de tránsito.
- VIII. Fomento al desarrollo de ciclo pistas.
- IX. Incentivar a los ayuntamientos para la estricta aplicación de la Ley.
- X. Desarrollo de nuevas estrategias de infraestructura, priorizando el flujo continuo.
- XI. Evaluación constante de las causas raíz de la congestión vial, implementando soluciones de diseño geométrico de vialidades que aborden estas causas y la implementación de medidas complementarias como la instalación de señalización vial inteligente.
- XII. Adopción de principios de seguridad vial bajo un enfoque de diseño perdonador para minimizar los riesgos de accidentes.

Artículo 34. Son integrantes del Sistema Estatal:

- I. El o la titular del Ejecutivo del Estado;
- I. El o la Secretaria General de Gobierno, quien será el secretario técnico;
- II. El o la Secretaria de Comunicaciones y Transportes;
- III. El o la Secretaria de Seguridad Ciudadana;
- IV. El o la Secretaria de Ecología y Gestión Ambiental;
- V. Un representante por cada Ayuntamiento, que será designado por sus cabildos;
- VI. Los o las Presidentas de las Comisiones de Comunicaciones y Transportes; Ecología y Medio Ambiente; Desarrollo Territorial Sustentable y Seguridad Pública, Prevención y Reinserción Social, del Congreso del Estado, y
- VII. Tres representantes de las organizaciones de la sociedad civil relacionadas con la materia, invitados por el o la titular del Ejecutivo, entre las que se deberán incluir representantes de organizaciones de personas con discapacidad.

Artículo 35. Las sesiones del Sistema Estatal estarán presididas por la persona que ocupe la titularidad del Ejecutivo Estatal o la persona que Designe.

Artículo 36. Las sesiones serán convocadas por el Secretario Técnico, en forma ordinaria por lo menos dos veces al año y extraordinariamente las veces que se requiera.

Las sesiones se llevarán a cabo con la mitad más uno de sus integrantes.

Artículo 37. Las reglas de organización y funcionamiento del Sistema Estatal serán determinadas a través del Reglamento que al efecto expida la persona titular del Ejecutivo del Estado.

Artículo 38. El Sistema Estatal podrá convocar como invitados a funcionarios federales, locales o municipales, así como a representantes de los sectores privado, social, académico y de investigación, cuando el despacho de los asuntos tenga implicaciones técnicas o se aborden temas relacionados con el ámbito de su competencia.

Capítulo II

Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial

Artículo 39. La Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial establecerá las bases para el desarrollo de la movilidad y la seguridad vial en la entidad con vista en el corto, mediano y largo plazo, en congruencia con los Planes Estatales y Nacionales de Desarrollo, los programas sectoriales, regionales, estatales y municipales del país en materia de movilidad, seguridad vial y ordenamiento territorial, y demás aplicables, así como aquellas específicas a los grupos en situación de vulnerabilidad.

Incluirá la evaluación de la congestión vial y las posibles soluciones estructurales mediante la adopción de diseño de infraestructura vial que favorezca el flujo continuo. Se hará énfasis en el diseño perdonador, priorizando la seguridad tanto de conductores de vehículos motorizados, autopropulsados, así como de peatones.

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

Artículo 40. Para la formulación de la Estrategia Estatal se deberá observar, al menos, lo siguiente:

- I. Integración de los objetivos en armonía con los tratados internacionales en la materia de los que forme parte el Estado Mexicano;
- II. Identificación de los sistemas de movilidad de los centros de población de la entidad con su respectivo diagnóstico, caracterización y delimitación.
- III. Vinculación de la movilidad y la seguridad vial con la política de desarrollo urbano, asentamientos humanos y ordenamiento territorial, así como a las políticas sectoriales aplicables y demás que se requieran;
- IV. Establecimiento de mecanismos para el fortalecimiento de las políticas y acciones afirmativas en materia de movilidad y seguridad vial;
- V. Promoción de la congruencia de las políticas, programas y acciones, que, en los ayuntamientos deberán implementarse en materia de movilidad y seguridad vial;
- VI. Conformación de las estrategias que promuevan modos de transporte público sostenible y seguro, el uso de vehículos no motorizados, vehículos no contaminantes y otros modos de alta eficiencia energética;
- VII. Establecimiento de las bases para los mecanismos de planeación, organización, regulación, implementación, articulación intersectorial, así como la participación de la sociedad y de los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, ejecución, control, evaluación y seguimiento de la Estrategia.
- VIII. Información sobre la movilidad y la seguridad vial que permita integrar indicadores de proceso, efectos, resultados e impacto desagregado entre los grupos en situación de vulnerabilidad y personas con discapacidad.
- IX. Adopción de nuevos modelos de diseño geométrico para las vías que favorezcan el flujo continuo y eliminen puntos de congestión.
- X. Promoción de una estrategia de infraestructura redundante para garantizar la movilidad en caso de cierres o accidentes, con base en un análisis del itinerario de vehículos y sus patrones de uso.
- XI. Implementación de cambios en la señalización vial para mejorar la visibilidad y reducir las distracciones, en especial en zonas de alto tráfico y cruces complejos.

Artículo 41. La Estrategia Estatal tendrá una visión con un horizonte a corto, mediano y largo plazo del desarrollo nacional de la movilidad y la seguridad vial. Se incluirá los conceptos de responsabilidad compartida, igualdad sustantiva y la necesidad de un nuevo ordenamiento que contemple la reducción de la congestión vial. Se identificarán las causas raíz de la congestión, para proponer una solución integral que promueva el flujo continuo.

El enfoque de la estrategia integrará el diseño geométrico innovador y los cambios en la infraestructura para eliminar puntos de tráfico. Además, fomentará el uso de vías alternas y redundantes que mejoren la seguridad vial así como aplicaciones de diseño perdonador, en pro de la seguridad de todos los usuarios de la vía.

Artículo 42. La Estrategia podrá ser revisada y en su caso actualizada cada tres años o cuando ocurran cambios profundos que puedan afectar la estructura de movilidad del país, su elaboración y modificación será conforme a lo siguiente:

- I. El Sistema Estatal formulará y aprobará la Estrategia.
- II. Una vez aprobada la Estrategia Estatal, se publicará en el Periódico Oficial del Estado.
- III. Los ayuntamientos se ajustarán a las políticas y acciones establecidas en la Estrategia.

Capítulo III

Sistema de Información Territorial y Urbano

Artículo 43. El Sistema de Información Territorial y Urbano es un instrumento de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano que tiene por objeto organizar, actualizar y difundir la información e indicadores sobre el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano, donde además se integra, organiza, actualiza, publica y estandariza información de movilidad y seguridad vial, considerando características socioeconómicas, demográficas, de discapacidad y de género de las personas usuarias de la vía y los grupos en situación de vulnerabilidad, para la elaboración de la política pública, programas y acciones que garanticen los derechos, principios, directrices y objetivos de esta Ley.

Artículo 44. La información estará disponible para su consulta en el medio electrónico que habilite el Sistema Estatal con el mayor nivel de desagregación posible, a efecto de promover el desarrollo de estudios e investigaciones que contribuyan a incorporar la perspectiva de género y la inclusión de grupos en situación de vulnerabilidad dentro de la planeación de los sistemas de movilidad y la seguridad vial.

Artículo 45. La protección y publicidad de la información contenida en el Sistema de Información Territorial y Urbano se realizará en términos de lo establecido en la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de San Luis Potosí, la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados del Estado de San Luis Potosí, y demás legislación aplicable.

Artículo 46. El Sistema de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial estará conformado por una base de datos integrada por la información que proporcionen las autoridades federales, las entidades federativas y los municipios en el ámbito de sus competencias, de conformidad con esta Ley y demás legislación aplicable.

Artículo 47. Para el funcionamiento del Sistema de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial, las autoridades competentes, dentro del marco de sus facultades deberán suscribir los convenios de coordinación necesarios para la transmisión de la información que exista en los archivos de las diversas dependencias, entidades federales, organismos constitucionalmente autónomos y municipios que posean datos e información necesaria para que las autoridades competentes elaboren las políticas de movilidad y seguridad vial.

Artículo 48. Integración de Indicadores y Bases de Datos de Movilidad y Seguridad Vial.

La integración de indicadores y bases de datos del Sistema de Información Territorial y Urbano se integrarán por las siguientes:

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

Capítulo IV De las Bases de Datos

Artículo 49. El ejecutivo estatal y los ayuntamientos, en el ámbito de sus competencias, integrarán las bases de datos de movilidad y seguridad vial, las que contendrán, como mínimo, lo siguiente:

Artículo 50. La información contenida en el Registro Público Vehicular, se gestionará en términos de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de San Luis Potosí, la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados del Estado de San Luis Potosí, y demás legislación aplicable, e incluirá lo siguiente:

- I. Licencias de conducir, incluyendo el tipo de licencia y seguros registrados por vehículo;
- II. Operadores de servicios de transporte;
- III. Conductores de vehículos de servicios de transporte;
- IV. Información sobre infracciones cometidas y cumplimiento de las sanciones respectivas;
- V. Información sobre siniestros de tránsito, con datos que permitan, al menos, geolocalizar el lugar del siniestro a nivel de sitio, conocer el tipo de vehículo involucrado, la existencia de personas lesionadas y de víctimas fatales, por tipo de persona usuaria y sus características sociodemográficas;
- VI. Información sobre encuestas de calidad en el servicio de transporte público o de uso particular.
- VII. Información sobre encuestas origen/destino, cuando existan y las leyes locales así lo prevean, con atención a la movilidad del cuidado;
- VIII. Número de unidades, capacidad y rutas de transporte público o privado;
- IX. Alta y baja de placas de vehículos nuevos o usados;
- X. Información respecto de adecuaciones de infraestructura y red vial;

- XI. Información sobre los resultados de las auditorías e inspecciones de seguridad vial, y
- XII. La información que el Sistema Nacional determine necesaria para la debida integración de las Bases de Datos.

Artículo 51. Reporte de los Indicadores y Bases de Datos de los ayuntamientos al Sistema Estatal de Información Territorial y Urbano.

Para el seguimiento, evaluación y control de la política, planes, programas y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial, el ejecutivo del estado y los ayuntamientos, mediante los convenios de coordinación respectivos, remitirán, a través de los organismos y dependencias que correspondan en el ámbito de sus competencias, la información generada en materia de movilidad y seguridad vial.

La información del ejecutivo del estado y los ayuntamientos deberá ser remitida en datos georreferenciados y estadísticos, indicadores de movilidad, seguridad vial y gestión administrativa, así como indicadores incluidos en los instrumentos de planeación e información sobre el avance de los proyectos y programas locales.

TÍTULO CUARTO

Planeación y Programación de la Movilidad y la Seguridad Vial

Capítulo I

Política de Movilidad y Seguridad Vial

Artículo 52. La planeación de la movilidad y de la seguridad vial realizada por el ejecutivo estatal y los ayuntamientos, integrará los principios y jerarquía de la movilidad establecida en esta Ley, observando las siguientes acciones:

- I. Adoptar medidas para garantizar la protección de la vida, salud y de la integridad física de todas las personas usuarias de la vía;
- II. Adoptar las medidas necesarias para prevenir todo tipo de violencia que atente contra la dignidad e integridad de las personas que pertenecen a los grupos en situación de vulnerabilidad;
- III. Impulsar programas y proyectos de movilidad con políticas de proximidad que faciliten la accesibilidad entre la vivienda, el trabajo y servicios educativos, de salud, culturales y complementarios, a fin de reducir las externalidades negativas del transporte urbano;
- IV. Establecer medidas que incentiven el uso del transporte público, vehículos no motorizados, vehículos no contaminantes y otros modos de movilidad de alta eficiencia energética, cuando el entorno lo permita y bajo un enfoque sistémico;
- V. Establecer medidas que fomenten una movilidad sustentable y que satisfagan las necesidades de desplazamiento de la población, logren un sistema de integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago conectado a las vías urbanas y metropolitanas;

- VI. Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público, de la estructura vial y de la movilidad no motorizada y tracción humana;
- VII. Establecer acciones afirmativas y ajustes razonables en materia de accesibilidad y diseño universal, en los sistemas de movilidad y en la estructura vial, con especial atención a los requerimientos de personas con discapacidad y movilidad limitada, y otros grupos en situación de vulnerabilidad que así lo requieran;
- VIII. Promover la capacitación de las personas que operan los servicios de transporte público y servicios de emergencia en Lengua de Señas Mexicana;
- IX. Promover acciones para hacer más eficiente la distribución de bienes y mercancías, con objeto de aumentar la productividad en los centros de población y minimizar los impactos negativos de los vehículos de carga en los sistemas de movilidad;
- X. Promover acciones que contribuyan a mejorar la calidad del medio ambiente, a través de la reducción de la contaminación del aire, las emisiones de gases de efecto invernadero, el consumo de energía y el ruido, derivados del impacto de la movilidad;
- XI. Promover la participación ciudadana en la toma de decisiones en materia de movilidad dentro de los procesos de planeación;
- XII. Incrementar la resiliencia del sistema de movilidad y seguridad vial fomentando diversas opciones de transporte;
- XIII. Definir estrategias que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en los sistemas de movilidad conforme a sus necesidades en un marco de seguridad;
- XIV. Establecer medidas para el uso de una metodología basada en la perspectiva de género, que garantice el diseño de soluciones a través de acciones afirmativas, prioritariamente con el objetivo de erradicar las violencias de género al hacer uso de la vía. Lo anterior debe tomar en consideración la interseccionalidad de las mujeres, y los principios de equidad y transversalidad;
- XV. Establecer mecanismos y acciones de coordinación administrativa y de concertación entre los sectores público, privado y social en materia de movilidad y seguridad vial;
- XVI. Garantizar que los factores como la velocidad y la circulación cercana a vehículos motorizados no pongan en riesgo a personas peatonas y usuarias de vehículos motorizados y de tracción humana, en particular a la niñez, personas adultas mayores, con discapacidad o con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;
- XVII. Promover el fortalecimiento del transporte público de pasajeros individual y colectivo para asegurar la accesibilidad igualitaria e incluyente de las personas usuarias de la vía, y hacer uso de las tecnologías de la información y comunicación disponibles.
- XVIII. Considerar el vínculo de la movilidad con los planes o programas de desarrollo urbano, para lo cual deberán tomar en cuenta los lineamientos y estrategias contenidas en los programas de ordenamiento ecológico del territorio y

protección al medio ambiente, conforme a las disposiciones jurídicas ambientales aplicables;

- XIX. Los planes o programas de desarrollo urbano deberán considerar las normas oficiales mexicanas emitidas en materia de movilidad y transporte, e
- XX. Implementar estrategias de movilidad urbana, interurbana, rural e insular sostenible a mediano y largo plazo, privilegiando el establecimiento de transporte colectivo, de movilidad no motorizada y de tracción humana y otros medios de alta eficiencia energética y ambiental. Estas estrategias deben incluir cambios en la infraestructura y tránsito que fomenten la eliminación de tráfico y la reducción de la congestión vial, así como medidas complementarias para asegurar la no convivencia de diferentes movilidades en la vía.

Artículo 53. En la planeación y diseño de la movilidad y la seguridad vial, así como en los diferentes componentes de los sistemas de movilidad y en la toma de decisiones, las autoridades competentes deberán fomentar y garantizar la participación de las mujeres, considerando su interseccionalidad y aplicando los principios de igualdad sustantiva. Además de:

- I. Implementar acciones y mecanismos dentro de los sistemas de movilidad y seguridad vial, así como de las autoridades responsables del territorio, para fortalecer la información disponible y los diagnósticos. Estas acciones deberán promover la implementación de un nuevo diseño geométrico y medidas para la reducción de la congestión vial, mejorando la experiencia de la movilidad de las mujeres y de la movilidad de cuidado de manera segura, incluyente y eficiente;
- II. Incluir en las estrategias e instrumentos de movilidad y seguridad vial, en el ejecutivo estatal y los ayuntamientos, acciones afirmativas y con perspectiva de género para prevenir y erradicar las violencias de género. Dichas acciones serán implementadas bajo el principio de transversalidad con las autoridades competentes en los ámbitos de seguridad ciudadana y derechos humanos;
- III. Incluir la capacitación en la materia y sensibilización de género de las personas responsables de diseñar, operar y evaluar los sistemas de movilidad, y
- IV. Considerar en la planeación de la movilidad y la seguridad vial los criterios y contenido de la Ley General de Acceso a las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, y demás legislación en materia de prevención de la violencia en razón de género, así como incorporar recomendaciones y políticas para asegurar la integridad, dignidad y libertad de las mujeres al hacer uso de la vía, emitidas por el Instituto de las Mujeres del Estado de San Luis Potosí, la Comisión Estatal de los Derechos Humanos, y demás dependencias estatales y municipales relevantes, así como de la sociedad civil y organismos internacionales.

Capítulo II

De los Instrumentos de Política Pública de Movilidad y Seguridad Vial para la Infraestructura

Artículo 54. El ejecutivo estatal y los ayuntamientos establecerán en su normativa aplicable que las obras de infraestructura vial urbana y carretera sean diseñadas y ejecutadas bajo los principios, jerarquía de la movilidad y criterios establecidos en la presente Ley.

Estas obras deberán priorizar el diseño perdonador, la implementación de un nuevo diseño geométrico, la reducción de la congestión vial y la mejora del flujo continuo, atendiendo especialmente a personas con discapacidad, personas peatonas, vehículos no motorizados y transporte público. Además, deberán contemplar cambios en la infraestructura y tránsito que fomenten la eliminación de tráfico y la creación de vías alternas y redundantes, conforme a las necesidades de cada territorio.

Artículo 55. Los estándares de diseño vial y dispositivos de control del tránsito deberán ser definidos por cada entidad federativa, en concordancia con las normas oficiales mexicanas expedidas para tal efecto.

Artículo 56. En materia de prevención de siniestros de tránsito, el ejecutivo estatal, a través de las dependencias competentes y los ayuntamientos, deberán establecer estrategias, planes y programas de infraestructura vial que reconozcan la posibilidad del error humano y la interseccionalidad de las personas usuarias de la vía.

Estos programas deberán enfocarse en la reducción de la congestión vial mediante un nuevo diseño geométrico y medidas de flujo continuo, implementar un diseño perdonador y cambios en la señalización vial, y abordar las causas raíz de la congestión.

Artículo 57. Los ayuntamientos, donde la población no sea mayor a 250 mil habitantes, podrán optar por adecuar sus reglamentos y bandos para la implementación de la dualidad de funciones de policía municipal y vial, para extender la prevención de lesiones y muertes por accidentes vehiculares.

Artículo 58. Las autoridades competentes del diseño de la red vial, urbana y carretera deberán considerar la vocación de la vía como un espacio público que responde a una doble función de movilidad y de habitabilidad:

- I. Movilidad, enfocada en el tránsito eficiente y seguro de personas y vehículos, priorizando la reducción de la congestión vial, la implementación de un nuevo diseño geométrico, y la integración de vías alternas y redundantes.
- II. Habitabilidad se enfoca en la recreación, consumo, socialización, disfrute y acceso a los medios que permiten el ejercicio de los derechos sociales.

Artículo 59. La conducción del ejecutivo estatal y los ayuntamientos competentes sobre las vías debe fortalecer ambas funciones, movilidad y habitabilidad, a través de criterios diferenciados en función de la jerarquía de la movilidad.

Deben considerar la reducción de la congestión vial, abordar las causas raíz de la congestión, y promover soluciones para el flujo continuo. Además, deberán implementar un diseño perdonador y cambios en la señalización vial, con medidas complementarias para asegurar la seguridad vial y la educación vial, considerando las necesidades diferenciadas de los grupos en situación de vulnerabilidad.

Artículo 60. La prioridad en el diseño y operación de las vías y carreteras están definidas en función de la jerarquía de movilidad mediante un enfoque de sistemas seguros.

Artículo 61. El Ejecutivo estatal y los municipios en el ámbito de su competencia considerarán, además de los principios establecidos en la presente Ley, los siguientes criterios en el diseño y operación de la infraestructura vial, urbana y carretera, para garantizar una movilidad segura, eficiente y de calidad:

- I. La construcción de infraestructura vial deberá considerar espacios de calidad, accesibles y seguros que permitan la inclusión de todas las personas sin discriminación alguna, con especial énfasis en la jerarquía de la movilidad estipulada en esta Ley y el uso equitativo del espacio público;
- II. En las vías urbanas se considerará el criterio de calle completa y las adicionales medidas que se estimen necesarias; y
- III. Se procurará evitar la construcción de pasos elevados o subterráneos cuando haya la posibilidad de adecuar el diseño para hacer el cruce peatonal, así como el destinado a movilidad no motorizada y de tracción humana, y las demás necesarias para garantizar una movilidad incluyente.

Artículo 62. Las condiciones mínimas de infraestructura se ordenan de la siguiente manera:

- I. Aceras pavimentadas reservadas para el tránsito de personas con discapacidad y peatonas;
- II. Iluminación LED que permita el tránsito nocturno y seguro de personas con discapacidad y peatonas;
- III. Pasos peatonales que garanticen zonas de intersección seguras entre la circulación rodada y el tránsito peatonal; y
- IV. Señales de control de tráfico peatonal, motorizado y no motorizado que regule el paso seguro de personas con discapacidad y peatonas.

Artículo 63. El diseño de la red vial debe garantizar que los factores como la velocidad, la circulación cercana a vehículos motorizados y la ausencia de infraestructura de calidad, no pongan en riesgo a personas con discapacidad, peatonas, usuarias de la vía pública que empleen vehículos no motorizados y de tracción humana;

Artículo 64. En el proceso de diseño y evaluación de la infraestructura vial, se procurarán esquemas de participación social de las personas usuarias de la vía en los siguientes términos:

- I. Visión integral. Los proyectos de nuevas calles o de rediseño de las existentes en las vialidades urbanas, semiurbanas y rurales, deberán considerar el criterio de calle completa, asignando secciones adecuadas a personas peatonas, carriles exclusivos para vehículos no motorizados y carriles exclusivos al transporte público, cuando se trate de un corredor de alta demanda o el contexto así lo amerite. Además, se integrarán vías alternas y redundantes, y se fomentará la eliminación de tráfico mediante un nuevo diseño geométrico que optimice el flujo continuo;
- II. Intersecciones seguras. Las intersecciones deberán estar diseñadas para garantizar la seguridad de todas las personas usuarias de la vía, especialmente a las y los peatones y personas con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad. Se deberán incorporar medidas complementarias para abordar las causas raíz de la congestión vial y soluciones efectivas para mejorar la seguridad vial;
- III. Pacificación del tránsito. Los diseños en infraestructura vial, sentidos y operación vial, deberán priorizar la reducción de flujos y velocidades vehiculares, para dar lugar al transporte público y a la movilidad activa y no motorizada y de tracción humana, a fin de lograr una sana convivencia en las vías y reducir la congestión vial;
- IV. El diseño geométrico, de secciones de carriles, pavimentos y señales deberá considerar una velocidad de diseño de 30 km/h máxima para calles secundarias y terciarias, para lo cual se podrán ampliar las banquetas, reducir secciones de carriles, utilizar mobiliario, pavimentos especiales, desviar el eje de la trayectoria e instalar dispositivos de reducción de velocidad, integrando un diseño perdonador para minimizar las consecuencias de errores humanos y garantizar el flujo continuo;
- V. Velocidades seguras. Las vías deben contar, por diseño, con las características, señales y elementos necesarios para que sus velocidades de operación sean compatibles con el diseño y las personas usuarias de la vía que en ella convivan, promoviendo la educación vial y la seguridad vial; Legibilidad y autoexplicabilidad. Es la cualidad de un entorno vial que provoca un comportamiento seguro de las personas usuarias simplemente por su diseño y su facilidad de entendimiento y uso. El diseño y la configuración de una calle o carretera auto explicable cumple las expectativas de las personas usuarias, anticipa adecuadamente las situaciones y genera conductas seguras;
- VI. Las vías auto explicables integran sus elementos de manera coherente y entendible como señales, marcas, dispositivos, geometría, superficies, iluminación y gestión de la velocidad, para evitar siniestros de tránsito y generar accesibilidad para las personas con discapacidad;
- VII. Conectividad. Los espacios públicos deben formar parte de una red que permita a las personas usuarias conectar sus orígenes y destinos, entre modos de transporte, de manera eficiente y fácil. También deben permitir el desplazamiento libre de personas peatonas, personas usuarias de movilidad activa o no motorizada y otros prioritarios, incluidos vehículos de emergencia.

La conectividad también debe considerar el diseño de vías alternas y la redundancia para facilitar el flujo continuo;

- VIII. Permeabilidad. La infraestructura debe contar con un diseño que permita la recolección e infiltración de agua pluvial y su reutilización en la medida que el suelo y el contexto hídrico del territorio lo requiera y con las autorizaciones ambientales y de descarga de la autoridad competente;
- IX. Tolerancia. Las vías y sus costados deben prever la posible ocurrencia de errores de las personas usuarias, y con su diseño y equipamiento técnico procurarán minimizar las consecuencias de siniestros de tránsito. Se deberán implementar medidas complementarias para mejorar la seguridad vial;
- X. Movilidad sostenible. Transporte cuyos impactos sociales, ambientales y climáticos permitan asegurar las necesidades de transporte de las generaciones actuales sin comprometer la capacidad en los recursos para satisfacer las del futuro y mejorar la calidad ambiental. Este concepto implica la reducción de la congestión vial mediante la identificación de sus causas raíz y el desarrollo de nuevos proyectos geométricos que eliminen dichas causas;
- XI. Calidad. Las vías deben contar con un diseño adecuado a las necesidades de las personas, materiales de larga duración, diseño universal y acabados, así como mantenimiento adecuado para ser funcional, atractiva estéticamente y permanecer en el tiempo, y
- XII. Tratamiento de condiciones climáticas. El proyecto debe incorporar un diseño con un enfoque integral que promueva y permita una menor dependencia de los combustibles fósiles, así como hacer frente a la agenda de adaptación y mitigación al cambio climático.

Artículo 65. La infraestructura vial urbana, rural y carretera se compone de los siguientes elementos:

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

La planeación, diseño e implementación de los planes de infraestructura por parte del ejecutivo estatal y los municipios deberá regirse de manera que se prioricen a las poblaciones con mayor grado de vulnerabilidad, poco desarrollo tecnológico y de escasos recursos. Además, deberá considerar la igualdad sustantiva y la necesidad de un nuevo ordenamiento para abordar las causas raíz de la congestión vial y fomentar la eliminación de tráfico mediante cambios en la infraestructura y tránsito, promoviendo un flujo continuo y un diseño geométrico que permita la reducción de la congestión vial:

- a) Rurales
- b) Semirurales;
- c) Urbanas;
- d) Predominantemente urbanas.

Artículo 66. Estándares para la construcción de infraestructura vial.

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

Además, debe considerar la implementación de medidas complementarias para abordar las causas raíz de la congestión vial y fomentar un flujo continuo, así como un diseño perdonador que minimice las consecuencias de errores humanos.

Artículo 67. El ejecutivo estatal y los municipios deberán estandarizar las especificaciones técnicas de seguridad en las zonas de obras viales, conforme a las normas técnicas aplicables a la planeación y en concordancia con lo establecido en la presente Ley.

Esto incluirá la implementación de medidas de seguridad vial adecuadas, la promoción de la educación vial y el uso de un nuevo diseño geométrico para reducir la congestión vial y mejorar el flujo continuo.

Artículo 68. El diseño vial de las vías públicas deberá atender a la reducción máxima de muerte o lesiones graves a las personas usuarias involucradas en siniestros de tránsito, incorporando principios de seguridad vial y diseño perdonador.

Además, deberá considerar la igualdad sustantiva y criterios que preserven la vida, seguridad, salud, integridad y dignidad de las personas usuarias, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad. Se deberá enfocar en la reducción de la congestión vial mediante un nuevo diseño geométrico que permita un flujo continuo y evite la convivencia de diferentes movilidades en la vía.

Artículo 69. Para la construcción de nuevas carreteras y autopistas, así como para ampliaciones de las ya existentes, se deberán prever pasos de fauna y medidas para la reducción de la congestión vial. Además, se deberán incorporar cambios en la infraestructura y tránsito que fomenten la eliminación de tráfico, como vías alternas y redundancia, y se colocarán reductores de velocidad en los puntos críticos para garantizar la seguridad vial.

Artículo 70. Cuando un tramo de vía de jurisdicción federal o estatal se adentre en una zona urbana, ésta deberá adaptar su vocación, velocidad y diseño, considerando la movilidad y seguridad vial de las personas que habitan en esos asentamientos.

Artículo 71. 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. Además, se deberán implementar vías alternas y cambios en la infraestructura para garantizar la permeabilidad entre las zonas urbanas, abordando la

congestión vial y fomentando la eliminación de tráfico. La seguridad vial y la educación vial también deben ser prioritarias en estos casos.

Artículo 72. 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, y el espacio necesario para circulación, ascenso y descenso del transporte público.

Se deberán implementar cambios en la infraestructura que fomenten la eliminación de tráfico y la reducción de la congestión vial, garantizando la no convivencia de diferentes movibilidades en la vía. La importancia del flujo continuo y el diseño geométrico adecuado deben ser prioritarios.

Artículo 73. El ejecutivo estatal y los municipios deberán considerar la implementación de auditorías e inspecciones como parte de instrumentos preventivos, correctivos y evaluativos.

Estas auditorías deberán analizar la operación de la infraestructura de movilidad, identificando medidas necesarias para cumplir con los principios y criterios establecidos en la Ley, incluyendo la implementación de cambios en la infraestructura y tránsito que fomenten la eliminación de tráfico, la reducción de la congestión vial y el fomento del flujo continuo.

Artículo 74. El Sistema Estatal emitirá los lineamientos en materia de auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial, incorporando criterios que promuevan la reducción de la congestión vial y la implementación de un nuevo diseño geométrico. Los lineamientos deberán incluir la evaluación de medidas complementarias, la seguridad vial, y la adaptación de la señalización vial para asegurar la correcta integración de todos los conceptos establecidos en la presente Ley.

Artículo 75. El ejecutivo Estatal y los municipios, en el ámbito de sus competencias, procurarán que todos los proyectos de infraestructura vial generen espacios públicos de calidad, respetuosos del medio ambiente, accesibles, seguros e inclusivos, con una perspectiva de igualdad sustantiva e interseccionalidad.

Estos proyectos deberán incorporar criterios de diseño universal y habitabilidad para la circulación de personas peatonas y vehículos no motorizados, considerando también la conectividad con la red vial a través de intersecciones que sigan los criterios de velocidad, legibilidad, trayectorias directas, multimodalidad, continuidad de superficie, prioridad de paso, paradores seguros y visibilidad. Además, se deberá prestar atención a la reducción de la congestión vial y la implementación de un nuevo diseño geométrico que favorezca el flujo continuo y la seguridad vial.

Artículo 76. Espacios para personas peatonas y vehículos no motorizados.

A fin de garantizar la vocación de las vías y promover la igualdad sustantiva, todos los proyectos de infraestructura vial urbana deberán considerar:

- I. El establecimiento de espacios para personas peatonas y vehículos no motorizados que sean de calidad, cómodos, accesibles y seguros. Estos espacios deberán diseñarse para evitar la convivencia de diferentes movibilidades en la vía, integrando medidas que reduzcan la congestión vial y promuevan la eliminación de tráfico.
- II. Criterios que garanticen dimensiones, conexiones y espacios suficientes para el disfrute de la vía, considerando la importancia del flujo continuo en el presente y en tiempos futuros para maximizar el alcance de la planificación y la vida útil de las obras.

Artículo 77. De los estudios técnicos y la solución a la congestión vial.

El ejecutivo estatal y los municipios en el ámbito de sus competencias vincularán y promoverán los estudios técnicos aplicables a la movilidad y la seguridad vial. Estos estudios deberán identificar y abordar las causas raíz de la congestión vial, promoviendo soluciones que incluyan cambios en la infraestructura y tránsito que fomenten la eliminación de tráfico.

Se deberán considerar las medidas complementarias para asegurar el cumplimiento de los principios y criterios establecidos en esta Ley, incluyendo la educación vial y la actualización de la señalización vial.

Artículo 78. Sistemas integrados de modalidades de transporte y mejoras en infraestructura.

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

Además, estos sistemas deberán incorporar cambios en la infraestructura que favorezcan la reducción de la congestión vial y la implementación de un nuevo diseño geométrico que facilite el flujo continuo. La coordinación entre diferentes modos de transporte deberá evitar la convivencia de diferentes movibilidades en la vía, asegurando la seguridad vial y la eficiencia del tránsito.

Artículo 79. Los sistemas integrados de transporte deberán considerarse dentro de la planeación e implementación de políticas y programas de movilidad y seguridad vial. Dichos sistemas deberán integrar el uso de un nuevo diseño geométrico que promueva el flujo continuo, la reducción de la congestión vial y la seguridad vial.

Además, deberán contemplarse vías alternas y redundancia para evitar colapsos en caso de contingencias. La operación de estos sistemas deberá asegurar la no convivencia de diferentes movibilidades en la misma vía y promover la creación de un entorno vial seguro para todos los usuarios. En su caso, estos sistemas podrán operar bajo esquemas metropolitanos, asegurando un enfoque uniforme y coordinado en diferentes jurisdicciones.

Artículo 80. El ejecutivo estatal y los municipios tomarán en cuenta las medidas necesarias para articular, dentro de los sistemas integrados de transporte, los servicios para vehículos no motorizados y tracción humana.

Asimismo, deberán integrar un enfoque de igualdad sustantiva y asegurar que estos sistemas promuevan un diseño perdonador y medidas complementarias que fomenten la reducción de la congestión vial. Las autoridades deberán garantizar que los cambios en la infraestructura y señalización vial se ajusten a las necesidades de una movilidad segura y eficiente, en consonancia con los principios de sostenibilidad, seguridad y respeto al medio ambiente.

Artículo 81. Del servicio de transporte público.

El servicio público de tránsito es la actividad técnica realizada directamente por la administración pública, orientada a satisfacer la necesidad de disfrutar de seguridad vial y la libre circulación en la vía pública.

Además de la adecuada regulación de la circulación, uso y disfrute del espacio público, la infraestructura y los servicios, deberá implementarse un nuevo diseño geométrico que favorezca el flujo continuo, la eliminación de tráfico y una infraestructura vial perdonadora que minimice el riesgo en caso de errores humanos.

Este servicio deberá garantizar, en todo momento, la reducción de las causas raíz de la congestión vial, integrando medidas de infraestructura vial y de educación vial. El cumplimiento de este servicio debe ser asegurado, regulado y controlado permanentemente para evitar problemas de congestión y promover una movilidad eficiente y segura.

Artículo 82. Las autoridades competentes establecerán los requisitos para que las personas prestadoras del servicio de transporte público garanticen un servicio seguro, de calidad y que contribuya a la reducción de la congestión vial.

Dichos requerimientos técnicos deberán incorporar, además del principio de inclusión e igualdad, criterios que promuevan el flujo continuo y la no convivencia de diferentes movibilidades en la misma vía, así como cambios en la infraestructura y señalización vial para mejorar la seguridad vial. Los prestadores de servicios también deberán adoptar medidas complementarias de seguridad vial, incluyendo la implementación de campañas

de educación vial y el uso de un diseño perdonador que minimice los riesgos para todos los usuarios.

Artículo 83. Las autoridades competentes deberán establecer que las tarifas o modalidades de cobro para el servicio de transporte público, así como cualquier cambio en la infraestructura o tránsito que afecte la movilidad, sean publicadas con suficiente anticipación en el Periódico Oficial del Estado y las Gacetas Municipales.

Esta publicación deberá incluir información clara sobre cómo estos cambios contribuirán a la reducción de la congestión vial y al cumplimiento del nuevo diseño geométrico, promoviendo la igualdad sustantiva y garantizando que todos los usuarios estén informados sobre las medidas que fomenten el flujo continuo y la seguridad vial.

Artículo 84. Para una adecuada operación de los servicios de transporte y la mejora de la movilidad vial, la autoridad competente deberá definir los instrumentos que se usen para los siguientes procesos:

- I. Protocolos de prevención y atención de discriminación y violencia contra las personas usuarias de la vía, incorporando medidas de educación vial y seguridad que promuevan la igualdad sustantiva y el respeto hacia todos los usuarios;
- II. Control y registro vehicular y revisión físico-mecánica y de emisiones, y
- III. Control y registro de conductores.

Capítulo III

De los Instrumentos de Política Pública de Movilidad y Seguridad Vial del Tránsito

Artículo 85. Modalidades a la circulación de vehículos.

El ejecutivo estatal y los ayuntamientos podrán regular y ordenar la circulación de vehículos mediante el establecimiento de modalidades al flujo vehicular en días, horarios y vías. Estas regulaciones deberán basarse en un nuevo ordenamiento que considere la reducción de la congestión vial, la eliminación de tráfico y la importancia del flujo continuo.

Se deberán establecer medidas para identificar y abordar las causas raíz de la congestión vial, incluyendo el diseño geométrico de las vías y la implementación de vías alternas y redundantes. Las regulaciones deberán también asegurar que las condiciones ambientales y de seguridad vial sean mejoradas, para maximizar la eficiencia del tránsito.

Artículo 86. La regulación y ordenamiento de la circulación se podrán aplicar considerando el impacto vial y ambiental de cada tipo de vehículo, dando preferencia a vehículos eficientes.

Artículo 87. Medidas mínimas de tránsito.

El ejecutivo del estado y los municipios deberán incluir en sus reglamentos de tránsito y bandos, disposiciones sobre medidas mínimas de tránsito que integren un nuevo ordenamiento enfocado en la reducción de la congestión vial y la solución a sus causas raíz. Estas disposiciones deberán aplicar y supervisar las medidas con el fin de salvaguardar la seguridad vial, protegiendo la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible y que se debe promover la igualdad sustantiva y el diseño perdonador.

El ejecutivo estatal y los ayuntamientos contemplarán, en su normativa aplicable, las sanciones correspondientes a quienes infrinjan las medidas mínimas establecidas en el presente artículo.

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

- I. Que las personas conductoras cuenten con licencia o permiso de conducir vigente, la cual deberá ser la adecuada para el tipo de vehículo que se pretenda operar;
- II. La preferencia del paso de personas peatonas en el cruce de vías públicas de acuerdo con el diseño y funcionalidad de éstas, de conformidad con la jerarquía de la movilidad;
- III. La utilización del cinturón de seguridad de forma obligatoria para todos los pasajeros de vehículos motorizados
- IV. El uso de tecnologías como medio auxiliar para la prevención y captación de infracciones a fin de prevenir y mitigar factores de riesgo que atenten contra la integridad, dignidad o libertad de las personas;
- V. Que cualquier persona menor de doce años o que por su constitución física lo requiera, viaje en los asientos traseros con un sistema de retención infantil o en un asiento de seguridad que cumpla con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;
- VI. El uso de sistemas de sujeción para sillas de ruedas en el transporte público;
- VII. Que todos los vehículos motorizados cuenten con los estándares establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;
- VIII. El uso obligatorio de casco para personas conductoras y pasajeros de motocicletas que cumpla con la Norma Oficial Mexicana aplicable en la materia;
- IX. La prohibición de 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;
- X. En el caso de que sea necesaria la utilización de dispositivos electrónicos o de comunicación para la prestación del servicio de transporte, el teléfono celular o cualquier otro tipo de dispositivo electrónico deberá estar debidamente colocado en un sujetador que facilite su manipulación y que no obstaculice la visibilidad al conducir;

- XI. La supervisión de pesos y dimensiones de todos los vehículos motorizados en todas sus modalidades deberán cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas y demás leyes aplicables; y
- XII. Medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo.

Los municipios deberán prever en los convenios de coordinación la armonización de los reglamentos aplicables.

Artículo 88. Dispositivos de diseño, control y seguridad del tránsito.

El ejecutivo estatal y los ayuntamientos, en las regulaciones que se emitan sobre el diseño vial seguro, establecerán la utilización de dispositivos de control del tránsito y dispositivos de seguridad vial de manera progresiva, acordes a la evidencia internacional, con el objeto de establecer estándares nacionales.

Artículo 89. Del registro e información de la atención médica pre hospitalaria.

Las autoridades responsables de la atención médica pre hospitalaria deberán registrar e informar mensualmente ante el Sistema de Información Territorial y Urbano, la fecha y hora de recepción de cada llamada de emergencia en la materia; la fecha y hora de arribo al sitio del siniestro de tránsito; la cinemática del trauma; el número de víctimas involucradas y las características de las lesiones, de acuerdo con los lineamientos que al respecto emitan las autoridades competentes.

Artículo 90. La información y registros generados en relación con la atención médica pre hospitalaria estarán disponibles en el Sistema de Información Territorial y Urbano garantizando la protección de la información que corresponda, en términos de lo establecido en las Leyes Federal y General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados y demás normatividad aplicable del Estado de San Luis Potosí.

Artículo 91. De los estándares de vehículos nuevos.

Los vehículos nuevos que se comercialicen en el territorio estatal deberán cumplir con los dispositivos, sistemas y estándares de seguridad que se establezcan en las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes, de acuerdo con lo establecido en la Ley de la Infraestructura de la Calidad, así como a los criterios internacionales en la materia.

La autoridad competente emitirá las regulaciones técnicas y administrativas con la finalidad de garantizar la seguridad de las personas usuarias de las vías, enfatizando en la seguridad de quienes son más vulnerables y deberá tomar en cuenta los principios establecidos en esta Ley, así como los acuerdos y experiencias internacionales relativos a la seguridad de los vehículos, con lo que deben determinarse los riesgos especialmente graves para la seguridad vehicular.

La actualización de los dispositivos, sistemas y estándares de seguridad en los vehículos nuevos que se comercialicen en territorio mexicano se regirán de acuerdo con las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes, con el fin de responder a los avances tecnológicos en seguridad vehicular que demuestren salvar vidas y reducir lesiones graves a nivel internacional.

Capítulo IV

De los Instrumentos en materia de Movilidad y Seguridad Vial en la Gestión de la Demanda

Artículo 92. La gestión de la demanda de movilidad busca reducir el uso de modos de transporte de carga y pasajeros menos eficientes y fomentar los más sustentables, seguros y que promuevan el nuevo diseño geométrico. El ejecutivo estatal y los municipios deberán implementar medidas enfocadas en la reducción de la congestión vial, la identificación de las causas raíz de la congestión vial y la promoción del flujo continuo. Se deberán considerar cambios en la infraestructura y tránsito que fomenten la eliminación de tráfico, la implementación de vías alternas y redundantes, así como medidas complementarias para abordar la seguridad vial y la educación vial.

La igualdad sustantiva en el acceso a opciones de transporte y la no convivencia de diferentes movilidades en la vía también serán principios fundamentales a seguir.

Artículo 93. Zonas y tramos de vía de gestión de la demanda de movilidad. Las zonas de gestión de la demanda son polígonos en los que se regula el flujo de vehículos motorizados en función de sus emisiones contaminantes o tamaño, mediante sistemas de control vial y regulación del tránsito, a fin de disminuir el uso y el impacto social y ambiental negativo que implica su circulación.

Artículo 94. El ejecutivo del estado y los municipios, en el marco de sus facultades, podrán implementar zonas de tránsito controlado en áreas de alta demanda de viajes, priorizando la gestión de la seguridad vial, la movilidad peatonal, ciclista y de transporte colectivo.

Estas zonas deberán incorporar un nuevo diseño geométrico que facilite la reducción del volumen vehicular y el impacto ambiental, así como la integración de vías alternas y redundantes. Las disposiciones deberán fomentar la reducción de la congestión vial, la educación vial y la eliminación de tráfico, abordando las causas raíz de la congestión y promoviendo un diseño perdonador para todas las modalidades de transporte.

Artículo 95. Impacto a la movilidad y a la seguridad vial.

El ejecutivo estatal y los municipios preverán en su presupuesto de egresos la elaboración de estudios de evaluación del impacto en la movilidad y la seguridad vial. Estos estudios deberán incluir un análisis de cómo las obras y actividades privadas y públicas afectan la

congestión vial y cómo se pueden aplicar cambios en la infraestructura y tránsito para reducirla.

Además, deberán evaluar cómo los nuevos diseños geométricos y las medidas complementarias pueden mejorar el flujo continuo y la seguridad vial. Se prestará especial atención a la igualdad sustantiva en la accesibilidad, la no convivencia de diferentes movibilidades en la vía, y la implementación de vías alternas y redundantes. La educación vial y los cambios en la señalización vial también deberán ser considerados para maximizar la efectividad de las estrategias adoptadas.

Capítulo V

Instrumentos financieros

Artículo 96. Instrumentos de financiamiento. Serán instrumentos de financiamiento público los programas, acciones y proyectos de inversión relacionados con la movilidad y la seguridad vial que desarrolle el ejecutivo estatal y los municipios.

Artículo 97. Los programas, acciones y proyectos de infraestructura relacionados con la movilidad y la seguridad vial se enfocarán prioritariamente en lo siguiente:

- I. Implementar mejoras a la infraestructura para la movilidad no motorizada y peatonal, así como efectuar acciones para la integración y fortalecimiento del servicio de transporte público promoviendo el nuevo diseño geométrico y fomentando el flujo continuo.
- II. La mejora de la infraestructura para la movilidad, servicios auxiliares y el transporte que promuevan el diseño universal, la seguridad vial y el diseño perdonador;
- III. Desarrollar políticas y proyectos estratégicos para reducir siniestros de tránsito y la congestión vial, abordando las causas raíz y priorizando soluciones para la reducción del tráfico, enfocándose en proteger la vida e integridad de las personas usuarias de las vías, considerando los factores de riesgo;
- IV. Impulsar la planeación de la movilidad y la seguridad vial orientada al fortalecimiento y mejora de las condiciones del transporte público, su integración con el territorio, así como la distribución eficiente de bienes y mercancías, incluyendo cambios en la infraestructura y tránsito que fomenten la eliminación de tráfico y la implementación de vías alternas y redundantes;
- V. Realizar estudios para la innovación, el desarrollo tecnológico e informático, así como para promover la movilidad no motorizada y el transporte público en los centros de población con menores ingresos;
- VI. Desarrollar programas de información, educación e investigación en materia de sensibilización, educación y formación sobre movilidad, seguridad vial, y medidas complementarias para la reducción de la congestión vial;
- VII. Otros que permitan el cumplimiento de esta Ley, sus principios y objetivos conforme a la jerarquía de la movilidad, la igualdad sustantiva, y la no convivencia de diferentes movibilidades en la vía.

Capítulo VI

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

Artículo 98. El ejecutivo estatal y los municipios en el ámbito de sus respectivas competencias, diseñarán, implementarán, ejecutarán, evaluarán y darán seguimiento a los planes, programas, campañas y acciones para sensibilizar, educar y formar a la población en materia de movilidad y seguridad vial.

Estos esfuerzos deberán incluir la promoción de la igualdad sustantiva en el acceso a opciones de transporte, la reducción de la congestión vial, la importancia del flujo continuo, y el diseño perdonador. Se enfocarán en generar la adopción de hábitos de prevención de siniestros de tránsito, el uso racional del automóvil particular, y la promoción de desplazamientos inteligentes, considerando cambios en la señalización vial y medidas complementarias para asegurar una sana convivencia en las vías sin la convivencia de diferentes movilidades en la misma vía.

Artículo 99. El ejecutivo estatal y los municipios promoverán la participación de personas especialistas 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.

Artículo 100. De la sensibilización. La sensibilización en materia de movilidad y seguridad vial tiene como objetivo transmitir información a la población, en formatos accesibles y pertinencia intercultural y lingüística, con el fin de concientizarla sobre el uso de la vía, así como las acciones de prevención de siniestros y demás problemas que se generan en ésta.

El ejecutivo del estado y los municipios deberán sujetarse en las políticas, programas, campañas y acciones de sensibilización sobre movilidad y seguridad vial a los siguientes criterios:

- I. Mensajes sustentados en evidencia científica y territorial;
- II. Explicación de las causas y consecuencias en materia de movilidad y seguridad vial;
- III. Adopción de prácticas que propicien un ambiente seguro para la movilidad activa y no motorizada;
- IV. Respeto entre las personas usuarias de la vía y hacia los elementos de policía, de tránsito y prestadores de servicio de transporte público de pasajeros, y la:
- V. Importancia de la incorporación de la perspectiva de género, así como del trato digno y no discriminación hacia grupos en situación de vulnerabilidad.

Artículo 101. El Ejecutivo estatal y los municipios celebrarán convenios con empresas y comercios para ofrecer descuentos en productos y servicios a los usuarios frecuentes del transporte público. Estos convenios deberán también incluir incentivos para el uso de prácticas que contribuyan a la reducción de la congestión vial, la adopción de medidas complementarias para la seguridad vial, y la promoción del nuevo diseño geométrico y la movilidad activa.

Se fomentará la participación en programas de educación vial y se considerarán medidas para asegurar que el uso del transporte público no se vea afectado por la combinación de alcohol con el volante.

Artículo 102. La formación de las y los funcionarios públicos en materia de movilidad y seguridad vial implicará una capacitación integral que incluya el conocimiento sobre el nuevo diseño geométrico, la reducción de la congestión vial y las soluciones a las causas raíz de la congestión. Además, se deberá incluir capacitación en perspectiva de género, necesidades de los grupos en situación de vulnerabilidad, y diseño perdonador.

El ejecutivo estatal 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, incluyendo conocimientos en medidas complementarias, educación vial y cambios en la infraestructura y tránsito.

Artículo 103. El ejecutivo estatal y los municipios celebrarán con empresas y centros de trabajo convenios mediante los cuales las empresas subsidien y otorguen como prestación abonos de transporte a sus trabajadores. Estos convenios deberán también fomentar el uso de transporte público como una medida para la reducción de la congestión vial y promover el flujo continuo.

Como contraprestación, el Estado otorgará incentivos fiscales a las empresas y centros de trabajo que celebren convenios con el Instituto para subsidiar y otorgar como prestación abonos de transporte a sus trabajadores.

Los incentivos fiscales se ajustarán a las leyes, reglamentos y normativa aplicable, considerando también la implementación de nuevas medidas para la eliminación de tráfico y la promoción de vías alternas y redundancia.

Artículo 104. Los vehículos de transporte público que utilicen energías limpias tendrán preferencia en el otorgamiento de concesiones o podrán ampliar hasta por cinco años su concesión. Además, se priorizarán aquellos que se adapten a los nuevos diseños geométricos y a las soluciones para la reducción de la congestión vial. El Estado también promoverá el uso de tecnologías y prácticas que contribuyan a la seguridad vial y a la eficiencia del tránsito, así como a la adopción de medidas complementarias para el flujo continuo y la eliminación de tráfico.

Artículo 105. Los municipios podrán implementar subsidios o cualquiera otro mecanismo que permitan otorgar el uso de estacionamiento con parquímetro sin costo a los propietarios de aquellos vehículos particulares que usen energías limpias. El Estado dará tarifa preferencial en el pago de derechos o impuestos que genere el vehículo.

Artículo 106. El ejecutivo estatal y los municipios podrán otorgar incentivos fiscales a los concesionarios o permisionarios que presten cualquiera de las modalidades de transporte establecidas en esta Ley, para facilitar la adquisición de vehículos que utilicen energías limpias, así como vehículos adaptados para personas con discapacidad.

TÍTULO QUINTO

Capítulo Único

De los Incentivos al Automóvil Compartido

Artículo 107. El ejecutivo estatal y los municipios implementarán programas permanentes de uso de automóvil compartido, mediante los cuales incentivarán a los centros de trabajo o de estudios mediante facilidades administrativas o descuentos de impuestos de su competencia. Dichos programas deberán ser inscritos conforme lo determine el Sistema Estatal.

Artículo 108. Los municipios, mediante convenio con el Instituto podrán solicitar el apoyo de recursos económicos, materiales y humanos para la operación de los programas de auto compartido.

TÍTULO SEXTO

Capítulo Único

De los Medios de Defensa

Artículo 109. Las resoluciones dictadas con motivo de aplicación de esta Ley, su Reglamento y disposiciones que de ella emanen, podrán ser recurridas por los interesados en el término de quince días hábiles siguientes a la fecha de su notificación.

Artículo 110. El recurso de inconformidad se interpondrá por escrito ante el Titular de la Unidad Administrativa que hubiere dictado la resolución recurrida, personalmente o por correo certificado con acuse de recibo en cuyo caso se tendrá como fecha de presentación la del día en que el escrito correspondiente sea depositado en el Servicio Postal Mexicano.

Artículo 111. En el escrito en el que se interponga el recurso inconformidad deberá indicarse:

- I. El nombre y domicilio del recurrente y, en su caso, el de la persona que promueva en su nombre y representación, acreditando debidamente la personalidad con la que comparece si esta no se tenía debidamente autorizada ante la autoridad que conozca del asunto.
- II. Bajo protesta de decir verdad, la fecha en el que el recurrente tuvo conocimiento de la resolución recurrida.

- III. El acto o resolución que se impugna.
- IV. Los agravios que, a juicio del recurrente, le cause la resolución o el acto impugnado.
- V. La mención de la autoridad que haya dictado la resolución u ordenado o ejecutado el acto.
- VI. Los documentos que el recurrente ofrezca como prueba, que tenga relación inmediata o directa con la resolución o acto impugnado y que por causas supervinientes no hubiere estado en posibilidad de ofrecer al oponer sus defensas en el escrito. Dichos documentos deberán acompañarse al escrito a que se refiere el presente artículo.
- VII. Las pruebas que el recurrente ofrezca en relación con el acto o la resolución impugnada, acompañando los documentos que se relacionen con este. No podrá ofrecerse como prueba la confesión de la autoridad.
- VIII. La solicitud de suspensión del acto o resolución impugnada previa la comprobación de haber garantizado, en su caso, debidamente el importe de la multa o multas impuestas.

Artículo 112. Al recibir el recurso, la autoridad del conocimiento verificará si este fue interpuesto en tiempo y forma, admitiéndolo a trámite o desechándolo.

Para el caso de que lo admita, decretará la suspensión en un término no mayor a veinticuatro horas si fuese procedente, y desahogará las pruebas que procedan en un plazo que no exceda de quince días hábiles contados a partir del día hábil siguiente al de la notificación del proveído de admisión.

Artículo 113. La ejecución de la resolución impugnada se podrá suspender cuando se cumplan los siguientes requisitos:

- I. Lo solicite el interesado.
- II. No se afecte al interés general.
- III. No se trate de infracciones reincidentes.
- IV. Que, de ejecutarse la resolución, pueda causar daños de imposible reparación para el recurrente.
- V. Se garantice el importe de las multas impuestas.

Artículo 114. Transcurrido el término para el desahogo de las pruebas, si las hubiere, dispondrá el recurrente de tres días para alegar de su derecho y agotados estos se dictará resolución dentro de los treinta días hábiles siguientes, en la que se confirme, modifique o revoque la resolución recurrida o el acto combatido.

Dicha resolución se notificará al interesado, personalmente o por correo certificado con acuse de recibo.

Artículo 115. Además de lo indicado en la Ley, el escrito en el que se interponga el recurso inconformidad deberá indicarse los actos que por no haberse resuelto en tiempo se entiendan negados, deberá acompañarse el escrito de iniciación del procedimiento.

Artículo 116. La interposición del recurso suspenderá la ejecución del acto impugnado, siempre y cuando se cumplan lo siguiente:

- I. Sea procedente el recurso.
- II. No se ocasionen daños o perjuicios a terceros, a menos que se garanticen éstos para el caso de no obtener resolución favorable con alguna de las modalidades previstas en la Ley.

La autoridad deberá acordar, en su caso, la suspensión o la negación de la suspensión dentro de las veinticuatro horas siguientes a su interposición, en cuyo defecto se entenderá otorgada la suspensión.

Artículo 117. El recurso se tendrá por no interpuesto y se desechará cuando:

- I. Se presente fuera del plazo establecido.
- II. No se haya acompañado la documentación que acredite la personalidad del recurrente.
- III. No aparezca suscrito por quien deba hacerlo, a menos que se firme antes del vencimiento del plazo para interponerlo.

Artículo 118. La resolución del recurso se fundará en derecho y examinará todos y cada uno de los agravios hechos valer por el recurrente teniendo la autoridad la facultad de invocar hechos notorios; pero cuando uno de los agravios sea suficiente para desvirtuar la validez del acto impugnado, bastará con el examen de dicho punto.

Si la resolución ordena realizar un determinado acto o iniciar la reposición del procedimiento, deberá cumplirse en un plazo no mayor de tres meses.

Artículo 119. No se podrán revocar o modificar los actos administrativos en la parte no impugnada por el recurrente. La resolución expresará con claridad los actos que se modifiquen o revoquen si la modificación es parcial, se precisará esta.

Artículo 120. Cuando hayan de tenerse en cuenta nuevos hechos o documentos que no obren en el expediente original derivado del acto impugnado, se hará de conocimiento a los interesados para que, en un plazo no inferior a cinco días hábiles ni superior a diez, formulen sus alegatos y presenten los documentos que estimen procedentes.

Artículo 121. No se tomarán en cuenta la resolución del recurso hechos, documentos o alegatos del recurrente cuando habiendo podido portarlos durante el procedimiento administrativo, no lo hayan hecho.

Artículo 122. Las resoluciones administrativas que pongan fin a los procedimientos que se dicten con motivo de la aplicación de la Ley y su Reglamento y demás disposiciones que de ellos emanen, podrán ser impugnadas ante el Tribunal Estatal de Justicia Administrativa.

TRANSITORIOS

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

SEGUNDO. El Poder Ejecutivo del Estado expedirá las disposiciones reglamentarias de esta Ley en un plazo no mayor a noventa días naturales contados a partir del día siguiente en que entre en vigor el presente Decreto.

TERCERO. Las disposiciones administrativas y reglamentarias expedidas en esta materia, vigentes al momento de la publicación de este Decreto, se seguirán aplicando en todo lo que no se opongan a la presente Ley, en tanto se expiden las que deban sustituirlas.

Atentamente

Dip. Rubén Guajardo Barrera

Dictamen con Proyecto de Decreto

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

La Comisión de, Ecología y Medio Ambiente, se permiten someter a la consideración de esta Honorable soberanía, el presente dictamen, el cual se sustenta en los siguientes:

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

1. En Sesión Ordinaria del 27 de junio del dos mil veinticuatro, fue presentada por la diputada Martha Patricia Aradillas Aradillas iniciativa que insta reformar el artículo 7 fracción I; 9; 10 fracción VIII y XIV y 62 y adiciona fracción V al artículo 9 por lo que el actual V para a ser VI; fracción XV y XVI al artículo 10; fracción III al artículo 46 por lo que el actual III pasa a ser IV y artículo 60 BIS a la Ley de Protección y Conservación de Arboles Urbanos del Estado de San Luis Potosí.

2. En la misma fecha la Directiva turnó con el número **5990** la iniciativa citada, a la comisión de, Ecología y Medio Ambiente.

Así, al entrar al análisis de la idea en comento, los integrantes de la dictaminadora atendemos a las siguientes:

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

PRIMERA. Que de conformidad con lo que establece el artículo 57 fracción I, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí, es atribución de este Poder Legislativo del Estado, dictar, abrogar y derogar leyes.

SEGUNDA. Que en observancia a lo estipulado por los artículos, 98 fracción IX, 107 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de San Luis Potosí, las comisiones de Ecología y Medio Ambiente es competente para dictaminar la iniciativa de mérito.

TERCERA. Que la iniciativa fue presentada por quien tiene atribución para ello, de acuerdo a lo que disponen los artículos, 61 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí; y 130, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de San Luis Potosí.

CUARTA. Que la iniciativa que se analiza cumple los requisitos que señalan los artículos, 131, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de San Luis Potosí; y 67, del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí.

QUINTA. Que la idea legislativa presentada se sustenta al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Los árboles proporcionan numerosos beneficios, ambientales, económicos, y sociales; en áreas urbanas actúan como barreras contra el viento y el ruido, atrapan las partículas de polvo, reducen la contaminación, producen oxígeno, y actúan como reguladores térmicos, además que son parte importante de la infraestructura de las ciudades y, al igual que los edificios públicos, calles o

áreas recreativas, son un patrimonio importante que requiere cuidados y mantenimiento.

En relación con la atmósfera urbana, los árboles actúan como reguladores de la temperatura aportando beneficios climáticos, limpiando el aire, absorbiendo el dióxido de sulfuro, y otros contaminantes y componentes de la lluvia ácida. Por otra parte, los árboles bien estructurados previenen la erosión estabilizando el suelo, y reduciendo los efectos de las tormentas de lluvia, ya que sus copas interceptan y evaporan el agua antes de que llegue al suelo. Así mismo, hay que resaltar que los árboles protegen las fuentes de agua y suelo ya que si éstos se encuentran sanos, pueden reducir la contaminación de riachuelos y otros lugares de recogida de agua.

Los ecosistemas forestales tienen la capacidad de disminuir el efecto invernadero a través de dos procesos relacionados al ciclo del carbono, la fijación o captura de carbono y la reducción de emisiones debidas a la deforestación y degradación forestal.

Es por ello que resulta de suma importancia que comencemos a inculcar en la población la forestación y la reforestación de árboles, ya que en la actualidad la contaminación del aire ambiental es un problema mundial que conforme pasa el tiempo va en aumento y va generando una variedad de efectos adversos para la salud como aumenta el riesgo de infecciones respiratorias, enfermedades cardíacas, accidentes cerebrovasculares y cáncer de pulmón.

En San Luis Potosí, existe una diversidad de problemas derivados de una falta de planeación en la plantación de árboles. La problemática inicia cuando no se toma en consideración los hábitos de crecimiento de la especie a plantar, y las condiciones del sitio de plantación, con respecto al equipamiento urbano, infraestructura aérea, y subterránea, por ello también es necesario que se prohíba la poda excesiva de árboles.

Por lo anterior es necesario generar prácticas que ayuden a nuestro planeta, tales como campañas para combatir y erradicar la poda indiscriminada de árboles urbanos y promover su protección, mantenimiento, conservación y fomento; Incrementar el número de arbolado y áreas verdes en proporción equilibrada con los proyectos de construcción y promover e impulsar la preservación de la salud del arbolado urbano y patrimonial con el propósito de reducir la pérdida de áreas verdes y prevenir riesgos de caída y muerte prematura.

SEXTA. 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, a saber:

<p style="text-align: center;">Ley de Protección y Conservación de Arboles Urbanos del Estado de San Luis Potosí</p>

TEXTO ACTUAL	TEXTO PROPUESTO
<p>ARTÍCULO 7°. Son autoridades competentes para la aplicación y vigilancia de esta Ley:</p> <p>I. La Secretaría de Ecología y Gestión Ambiental, la cual coordinará cada una de las dependencias y organismos estatales que señala esta Ley, y</p> <p>II. El ayuntamiento, las dependencias y organismos municipales, que tengan atribuciones para dar cumplimiento a lo dispuesto por esta Ley, o el reglamento municipal correspondiente.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO III De las Atribuciones de la Secretaría</p> <p>ARTÍCULO 9°. La Secretaría de Ecología y Gestión Ambiental es la dependencia encargada de establecer, instrumentar y coordinar las políticas, estrategias, planes, programas y demás acciones que promuevan un medio ambiente sustentable y en consecuencia, en materia de arbolado urbano le corresponden las siguientes atribuciones:</p> <p>I. En coordinación con las entidades estatales y federales competentes, los municipios del Estado, y el Consejo Forestal Estatal:</p> <p>a) Acreditar a los organismos de la sociedad civil para la capacitación y promoción de prácticas, métodos y técnicas que permitan el cuidado, conservación y protección del arbolado urbano.</p> <p>b) Realizar campañas destinadas al cuidado, conservación y protección del arbolado urbano.</p> <p>c) Promover la participación ciudadana en materia de cuidado,</p>	<p>ARTÍCULO 7°. ...</p> <p>I. El Ejecutivo del Estado por conducto de la Secretaría de Ecología y Gestión Ambiental, la cual coordinará cada una de las dependencias y organismos estatales que señala esta Ley, y</p> <p>II. ...</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO III De las Atribuciones</p> <p>ARTÍCULO 9°. El Gobierno del Estado a través de la Secretaría de Ecología y Gestión Ambiental será la dependencia encargada de establecer, instrumentar y coordinar las políticas, estrategias, planes, programas y demás acciones que promuevan un medio ambiente sustentable y en consecuencia, en materia de arbolado urbano le corresponden las siguientes atribuciones:</p> <p>I. a III. ...</p>

conservación y protección del arbolado urbano.

d) Suscribir convenios y acuerdos de coordinación con la federación, otros estados, municipios y organismos auxiliares, para el cumplimiento de los objetivos de esta Ley.

e) Llevar un registro estatal de arbolado, con acceso al público, de las personas autorizadas para prestar algún servicio en materia del arbolado urbano;

II. Elaborar y evaluar los programas, planes y acciones en materia de, cuidado, conservación y protección del arbolado urbano, y los que se deriven de los convenios celebrados para el cumplimiento de esta Ley;

III. Hacer del conocimiento de las autoridades competentes, y, en su caso, denunciar ante los órganos competentes, las infracciones que se cometan en materia de, cuidado conservación, y protección del arbolado urbano en el marco de esta Ley;

IV. Promover y ejecutar campañas para arborizar las áreas urbanas que carezcan de árboles suficientes para el adecuado equilibrio ecológico de las mismas, y

V. Las demás que conforme a la presente Ley y otras disposiciones jurídicas aplicables le correspondan en materia de, cuidado, conservación, y protección del arbolado urbano.

ARTÍCULO 10. Corresponde a los municipios, a través sus ayuntamientos, o de sus unidades administrativas correspondientes:

I. a **VII.** ...

VIII. Desarrollar e impulsar programas de participación

IV. ;

V. Generar acciones y promover campañas para combatir y erradicar la poda indiscriminada de árboles urbanos y promover su protección, mantenimiento, conservación y fomento por parte de los Municipios, y

VI. Las demás que conforme a la presente Ley y otras disposiciones jurídicas aplicables le correspondan en materia de, cuidado, conservación, y protección del arbolado urbano.

ARTÍCULO 10. ...

I. a **VII.** ...

VIII. Realizar campañas de forestación y reforestación así como de información del

ciudadana que promuevan el cumplimiento de los objetivos de esta Ley;

IX. a XIII. ...

XIV. Promover y ejecutar campañas para arborizar las áreas urbanas que carezcan de árboles suficientes para el adecuado equilibrio ecológico de las mismas, conforme a los estudios pertinentes, y

XV. Las demás que conforme a la presente Ley, y el reglamento municipal les correspondan.

ARTÍCULO 46. En materia de educación y capacitación, la Secretaría, en coordinación con la Secretaría de Educación de Gobierno del Estado y con las demás dependencias e instancias de gobierno competentes, así como los sectores social y privado, realizará las siguientes acciones:

- I. Impulsar, apoyar y organizar programas de formación, capacitación, y actualización continua de los servidores públicos en materia de cuidado, conservación y protección del arbolado urbano;
- II. Incentivar y apoyar la formación, capacitación y actualización de los prestadores de servicios técnicos en materia de arbolado urbano, y

cuidado de áreas verdes e impulsar programas de participación ciudadana que promuevan **el mantenimiento, mejoramiento, preservación, restauración, fomento, y plantación de árboles;**

IX. a XIII. ...

XIV.... ;

XV. Fomentar el incremento, conservación, mantenimiento, protección, desarrollo y restitución de arbolado dentro de las áreas públicas;

XVI. Incrementar el número de arbolado y áreas verdes en proporción equilibrada con los proyectos de construcción y

XVII. Las demás que conforme a la presente Ley, y el reglamento municipal les correspondan.

ARTÍCULO 46. ...

I. ...

II. ;

<p>III. Desarrollar planes y programas educativos dirigidos al cumplimiento de los objetivos de esta Ley.</p> <p>NO HAY CORRELATIVO.</p> <p>ARTÍCULO 62. Para las sanciones a las infracciones a los preceptos contenidos en esta Ley, tratándose de servidor público en extralimitación u omisión de sus atribuciones, le será aplicable la Ley de Responsabilidades de los Servidores Públicos del Estado y Municipios de San Luis Potosí. Se aplicarán sin perjuicio de las sanciones penales que procedan.</p>	<p>III. Promover e impulsar la preservación de la salud del arbolado urbano y patrimonial con el propósito de reducir la pérdida de áreas verdes y prevenir riesgos de caída y muerte prematura, y</p> <p>IV. Desarrollar planes y programas educativos dirigidos al cumplimiento de los objetivos de esta Ley.</p> <p>ARTÍCULO 60 BIS. Se prohíbe que se poden de manera excesiva, corten, arranquen o talen algún o algunos árboles con el propósito de realizar remodelaciones o construcciones, a excepción de las establecidas en el artículo 14 fracción I del mismo ordenamiento.</p> <p>ARTÍCULO 62. Para las sanciones a las infracciones a los preceptos contenidos en esta Ley, tratándose de servidor público en extralimitación u omisión de sus atribuciones, le será aplicable la Ley de Responsabilidades Administrativas para el Estado y Municipios de San Luis Potosí. Se aplicarán sin perjuicio de las sanciones penales que procedan.</p>
---	---

SÉPTIMA. Que de lo plasmado en la consideración Quinta, se desprende que los propósitos de la idea legislativa en estudio es establecer programas permanentes y progresivos de reforestación y cuidado del arbolado urbano, objetivo con el que la dictaminadora coincide.

En ese mismo orden de ideas, la reforestación de las zonas urbanas está estrechamente vinculada con varios Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), en particular a los siguientes:

- ODS 3: Salud y Bienestar. Promover el bienestar para todos en todas las edades: Mejora de la calidad del aire. Los árboles filtran contaminantes del aire, como partículas, dióxido de nitrógeno y ozono, lo que reduce las enfermedades respiratorias y cardiovasculares en la población urbana. Las áreas verdes urbanas fomentan la actividad física y el bienestar mental, ofreciendo espacios para el ejercicio, la recreación y el esparcimiento.
- ODS 6: Agua Limpia y Saneamiento. Garantizar la disponibilidad de agua y su gestión sostenible y el saneamiento para todos. Los árboles ayudan a reducir la escorrentía superficial y mejoran la infiltración del agua en el suelo, lo que disminuye la carga sobre los sistemas de drenaje urbano y reduce el riesgo de inundaciones. Las raíces de los

árboles y la vegetación ribereña actúan como filtros naturales, mejorando la calidad del agua al reducir la contaminación y la sedimentación en cuerpos de agua urbanos.

- ODS 11: Ciudades y Comunidades Sostenibles. Hacer que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles. Los árboles y áreas verdes disminuyen las temperaturas urbanas, mejorando la habitabilidad y reduciendo la demanda de energía para refrigeración. La arborización contribuye a crear espacios públicos accesibles, promoviendo la inclusión social y mejorando la calidad de vida urbana.
- ODS 13: Acción por el Clima. Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos. Los árboles capturan y almacenan dióxido de carbono, contribuyendo significativamente a la mitigación del cambio climático. Las áreas verdes urbanas aumentan la resiliencia de las ciudades frente a eventos climáticos extremos, como olas de calor y lluvias intensas.
- ODS 15: Vida de Ecosistemas Terrestres. Gestionar sosteniblemente los bosques, luchar contra la desertificación, detener e invertir la degradación de las tierras y detener la pérdida de biodiversidad. La arborización urbana proporciona hábitats para la fauna y flora locales, apoyando la biodiversidad en entornos urbanos. La creación de espacios verdes en áreas urbanas degradadas contribuye a la restauración de los ecosistemas naturales.

•

Por lo expuesto, la Comisión de, Ecología y Medio Ambiente, 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 IX, 107, 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, emitimos el siguiente:

D I C T A M E N

ÚNICO. Se aprueba con modificaciones, la iniciativa citada en el proemio.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En México, la reforestación es una obligación jurídica sustentada en el Artículo 4º Constitucional, que garantiza el derecho a un medio ambiente sano, y en la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA), que establece medidas para la protección y restauración de los ecosistemas y por supuesto el cuidado del medio ambiente. Asimismo, vuestro país es signatario de acuerdos internacionales como el Acuerdo de París y la Convención sobre la Diversidad Biológica, que imponen la reforestación como una estrategia clave para combatir el cambio climático y proteger la biodiversidad.

La reforestación también es fundamental para la prevención de desastres naturales, en línea con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), comprometiendo al país a adoptar políticas sostenibles. Además, la legislación mexicana obliga a las empresas a realizar compensaciones ambientales, incluyendo la reforestación, como parte de su responsabilidad social y ambiental, asegurando así la protección de los recursos naturales y el cumplimiento de los derechos humanos.

Por último, la reforestación y cuidado de áreas verdes urbanas está alineada con varios Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), entre los que tenemos los siguientes:

ODS 3: Salud y Bienestar

ODS 6: Agua Limpia y Saneamiento

ODS 11: Ciudades y Comunidades Sostenibles

ODS 13: Acción por el Clima

ODS 15: Vida de Ecosistemas Terrestres

Por todo ello, resulta innegable que el cuidado del arbolado en las zonas urbanas es una medida imprescindible para enfrentar los desafíos del cambio climático y mejorar la sostenibilidad ambiental. La reforestación es una herramienta crucial en la lucha contra el cambio climático porque los árboles absorben dióxido de carbono (CO₂) de la atmósfera durante la fotosíntesis, actuando como sumideros de carbono. Al capturar y almacenar CO₂, uno de los principales gases de efecto invernadero, los bosques ayudan a reducir la concentración de estos gases en la atmósfera, mitigando así el calentamiento global. Además, los árboles liberan oxígeno, mejorando la calidad del aire, y contribuyen a la regulación del ciclo del agua, lo que ayuda a mantener un clima más estable. La reforestación, por lo tanto, no solo reduce la cantidad de carbono en la atmósfera, sino que también fortalece la resiliencia de los ecosistemas frente al cambio climático.

PROYECTO DE DECRETO

ÚNICO. Se REFORMA las fracciones VIII y XIV del artículo 10; la fracción II del artículo 46; y el artículo 62 ; y se ADICIONA las fracciones XV y XVI recorriendo la subsecuente, del artículo 10; la fracción III por lo que la actual III pasa a ser fracción IV del artículo 46; y artículo 60 Bis de la Ley de Protección y Conservación de Árboles Urbanos del Estado de San Luis Potosí, para quedar como sigue

ARTÍCULO 10. ...

I. a VII. ...

VIII. Realizar campañas de forestación y reforestación así como de información del cuidado de áreas verdes e impulsar programas de participación ciudadana que promuevan el mantenimiento, mejoramiento, preservación, restauración, fomento, y plantación de árboles;

IX. a XIII. ...

XIV... Promover y ejecutar campañas para arborizar las áreas urbanas que carezcan de árboles suficientes para el adecuado equilibrio ecológico de las mismas, conforme a los estudios pertinentes;

XV. Fomentar el incremento, conservación, mantenimiento, protección, desarrollo y restitución de arbolado dentro de las áreas públicas;

XVI. Incrementar el número de arbolado y áreas verdes en proporción equilibrada con los proyectos de construcción y

XVII. ...

ARTÍCULO 46. ...

I. ...

II. Incentivar y apoyar la formación, capacitación y actualización de los prestadores de servicios técnicos en materia de arbolado urbano;

III. Promover e impulsar la preservación de la salud del arbolado urbano y patrimonial con el propósito de reducir la pérdida de áreas verdes y prevenir riesgos de caída y muerte prematura, y

IV. ...

ARTÍCULO 60 Bis. Se prohíbe que se poden de manera excesiva, corten, arranquen o talen algún o algunos árboles con el propósito de realizar remodelaciones o construcciones, a excepción de las establecidas en el artículo 14 fracción I del mismo ordenamiento.

ARTÍCULO 62. Para las sanciones a las infracciones a los preceptos contenidos en esta Ley, tratándose de servidor público en extralimitación u omisión de sus atribuciones, le será aplicable la **Ley de Responsabilidades Administrativas para el Estado y Municipios de San Luis Potosí**. Se aplicarán sin perjuicio de las sanciones penales que procedan.

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 P O R L A C O M I S I Ó N D E E C O L O G Í A Y M E D I O A M B I E N T E E N L A B I B L I O T E C A "OCTAVIO PAZ", DEL EDIFICIO "JARDIN HIDALGO", A LOS VEINTISIETE DÍAS DEL MES DE AGOSTO DEL AÑO DOS MIL VEINTICUATRO.



HONORABLE
CONGRESO DEL ESTADO
DE SAN LUIS POTOSÍ

LXIII
LEGISLATURA

“2024, año del bicentenario del Congreso Constituyente del Estado de San Luis Potosí”

POR LA COMISION DE ECOLOGÍA Y MEDIO AMBIENTE

INTEGRANTE	SENTIDO DEL VOTO		
	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
DIP. ELOY FRANKLIN SARABIA Presidente			
DIP. LIDIA NALLELY VARGAS HERNANDEZ Vicepresidenta			
DIP. JUAN FRANCISCO AGUILAR HERNANDEZ Secretario			

FIRMAS CORRESPONDIENTES AL DICTAMEN QUE RESUELVE TURNO 5990

Puntos de Acuerdo

H. CONGRESO DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ.

AT'N. DIRECTIVA DE LA LXIV LEGISLATURA.

MA. SARA ROCHA MEDINA, Diputada integrante de la LXIV Legislatura del Congreso del Estado de San Luis Potosí e integrante del grupo parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 49, 50 y 52 del Reglamento del Congreso del Estado de San Luis Potosí, presenta la proposición de un **punto de acuerdo de urgente y obvia resolución, solicitando** que en razón de su naturaleza, **sea incluido en la Gaceta Parlamentaria y/o en el orden del día, con la finalidad de que sea aprobado en la próxima inmediata sesión de este órgano parlamentario.**

ANTECEDENTES

1.- El 11 de agosto de 2023, se suscribió el **CONVENIO DE COORDINACIÓN** entre el Gobierno del Estado de San Luis Potosí; la Secretaría de Salud; el Instituto Mexicano del Seguro Social y los Servicios de Salud del Instituto Mexicano del Seguro Social para el bienestar, mediante el cual se establece que la prestación gratuita de servicios de salud, para las personas sin seguridad social en el Estado de San Luis Potosí, correría a cargo del organismo público descentralizado de la Administración Pública Federal, denominado IMSS-BIENESTAR.

En el mencionado Convenio el Gobierno del Estado de San Luis Potosí se obligó a transferir al "IMSS-BIENESTAR", los recursos destinados a la atención

S. Rocha Medina

integral gratuita médica y hospitalaria con medicamentos y demás insumos asociados a las personas sin afiliación a las instituciones de seguridad social en el Estado de San Luis Potosí. Asimismo el Gobierno del Estado de San Luis Potosí transmitía en propiedad y/o posesión a "IMSS-BIENESTAR", a título gratuito, los diversos bienes inmuebles a que se refieren los acuerdos que forman parte del referido Convenio.

2.- Con fecha 18 de enero de 2024, se suscribió el Primer Convenio modificatorio al Convenio de coordinación antes mencionado y mediante este último se modificó el esquema por virtud del cual el Gobierno del Estado de San Luis Potosí transfirió al "**IMSS-BIENESTAR**" o al "**FONSABI**", *"los recursos destinados a la **atención integral gratuita médica y hospitalaria con medicamentos y demás insumos asociados a las personas sin afiliación a las instituciones de seguridad social en el Estado de San Luis Potosí**".*

3.- Es un hecho público y notorio -conforme al concepto jurisprudencial de dicho término-, en virtud de haber sido señalado en la casi totalidad de los medios de comunicación y por circular en publicaciones reproducidas en las redes sociales, que desde hace tiempo el personal médico del Hospital Central "Dr. Ignacio Morones Prieto" ha denunciado que en dicho centro hospitalario, existe un lamentable desabasto de medicamentos, insumos y materiales de curación.

La situación escaló de manera tan alarmante que llevó al mencionado personal médico a colocar carteles al interior de las áreas del referido nosocomio, a fin de informar a las y los pacientes **la imposibilidad de seguir prestando los**

Adhesión

servicios de atención médica en virtud de la falta absoluta de medicamentos, insumos y materiales de curación para poder continuar realizando operaciones quirúrgicas, de urgencias, de atención pediátrica, ginecológica, dermatológica, oftalmológica, patológica, neurológica e incluso, atenciones de medicina interna. Es decir, la crisis afecta prácticamente a la totalidad de los servicios médicos. Al tiempo que han solicitado a la población el apoyo que puedan otorgar para poder continuar brindando la atención que requieren los ciudadanos.

4.- Por lo que se refiere a "IMSS-BIENESTAR", resulta patética su indolencia e indiferencia, frente a la tragedia sanitaria a la que han llevado a las familias potosinas. Ello resulta mayormente ofensivo al escuchar las jactanciosas afirmaciones de que nuestro sistema de salud se encuentra en mejor status incluso que países europeos de economía consolidada.

Pero además, la mencionada crisis en el abasto de insumos médicos, solo ha servido de pretexto para un intercambio de justificaciones entre las instancias estatal y federal en materia de salud.

5.- En este caso resulta incuestionable la conclusión de que, conforme a los instrumentos jurídicos que se ha hecho mención, el "IMSS-BIENESTAR" ha sido incapaz de cumplir su responsabilidad de proveer los insumos necesarios y en forma oportuna para que el personal médico del Estado de San Luis Potosí, pueda brindar a los potosinos los servicios médicos y de esta forma, hacer efectivo el derecho humano a la salud, contemplado en el artículo 4º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Adhesión

JUSTIFICACIÓN

I.- La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su artículo 4o., párrafo cuarto, reconoce el derecho humano de las personas en el país a la protección de la salud, disponiendo que la Ley definirá: (i) las bases y modalidades para el acceso a los servicios de salud y establecerá la concurrencia de la Federación y las entidades federativas en materia de salubridad general, así como (ii) un sistema de salud para el bienestar, con el fin de garantizar la extensión progresiva, cuantitativa y cualitativa de los servicios de salud para la atención integral y gratuita de las personas que no cuenten con seguridad social.

II.- El artículo 12 de la Constitución Política del Estado libre y soberano de San Luis Potosí, dispone en sus párrafos segundo y tercero que toda persona tiene derecho a una vida saludable, por lo que es obligación del Estado el proteger y promover el derecho fundamental a la salud de sus habitantes. Que asimismo el Estado proveeré, en la medida de sus posibilidades presupuestales, la salud de las personas con discapacidad, las personas adultas mayores, los niños, niñas y adolescentes.

Sin embargo, la salud de los potosinos es una asignatura que poco interés le merece al **"IMSS-BIENESTAR"**, no obstante que dicha Institución recibe *"los recursos destinados a la atención integral gratuita médica y hospitalaria con medicamentos y demás insumos asociados a las personas sin afiliación a las instituciones de seguridad social en el Estado de San Luis Potosí"*, en términos de los Convenios mencionados en el capítulo de ANTECEDENTES de la presente propuesta.



Adhesión

CONCLUSIONES

1.- Es obligación del Estado de San Luis Potosí, el proteger y promover el derecho fundamental a la salud de sus habitantes, por así disponerlo el 12 de la Constitución Política del Estado libre y soberano de San Luis Potosí, en sus párrafos segundo y tercero.

2.- Conforme al Convenio celebrado el 11 de agosto de 2023, así como al Primer Convenio modificatorio de fecha 18 de enero de 2024, al **"IMSS-BIENESTAR"**, le fue asignada la responsabilidad de la prestación gratuita de servicios de salud, para las personas sin seguridad social en el Estado de San Luis Potosí, toda vez que el Gobierno del Estado le ha venido transfiriendo los recursos destinados para ello.

3.- Existe un grave problema de salud pública en el estado de San Luis Potosí, que amerita ser remediado en forma inmediata.

Asimismo, resulta imperativo que las autoridades que conforman el Gobierno del Estado de San Luis Potosí, asuman una actitud más proactiva, en defensa del derecho humano a la salud, de los habitantes de dicha entidad federativa.

PUNTOS ESPECÍFICOS DEL ACUERDO CUYA APROBACIÓN SE PROPONE

PRIMERO: El Congreso del Estado de San Luis Potosí, reconoce que el Hospital Central "Dr. Ignacio Morones Prieto" padece desabasto de

medicamentos, insumos y materiales de curación, en forma tal que ***imposibilita continuar prestando eficazmente los servicios de atención médica a la población.***

SEGUNDO: El Congreso del Estado de San Luis Potosí reconoce la valiente actitud asumida por el personal médico del Hospital Central "Dr. Ignacio Morones Prieto", que ha permitido visibilizar la crisis de salud que enfrenta la población.

TERCERO: Se hace una exhortación pública al Gobierno federal, a fin de que comine a los Servicios de Salud del Instituto Mexicano del Seguro Social para el bienestar -"**IMSS-BIENESTAR**"-, a fin de que, en acatamiento a las obligaciones contraídas mediante el Convenio celebrado el 11 de agosto de 2023, así como el Primer Convenio modificadorio de fecha 18 de enero de 2024, ***propvea en forma inmediata los medicamentos, insumos y materiales de curación necesarios para que el personal médico del Hospital Central "Dr. Ignacio Morones Prieto", pueda cumplir eficazmente con la prestación de los servicios de atención médica a la población usuaria de tales servicios.***

Dado en la Ciudad de San Luis Potosí, Capital del Estado del mismo nombre a los diecinueve días del mes de Septiembre del año dos mil veinticuatro.


DIP. MA. SARA ROCHA MEDINA.

Adhesión

**DIPUTADOS INTEGRANTES DE LA
SEXAGÉSIMA CUARTA LEGISLATURA
DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ,
PRESENTE. –**

MARCO ANTONIO GAMA BASARTE, en mi carácter de integrante de la Sexagésima Cuarta Legislatura del Congreso del Estado de San Luis Potosí, e, con fundamento en los artículos 136 y 137 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado; 49, y 50 del Reglamento del Congreso del Estado, ambos de San Luis Potosí; Presento Punto de Acuerdo **DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCION** que pretende EXHORTAR respetuosamente al Titular del Poder Ejecutivo del Estado para que por conducto de la Secretaria de Finanzas envíe, a la mayor brevedad posible y para su inmediata aprobación a esta Legislatura, una propuesta de modificación y reasignación presupuestal a la Secretaria de Salud para que de manera emergente se atienda la contingencia en que se encuentra el Hospital Central “ Dr. Ignacio Morones Prieto “ y las restantes 317 Unidades Médicas de salud que dan servicio a la población del Estado de San Luis Potosí, consistente en la falta de medicamentos e insumos necesarios para la atención de la salud integral de las personas que no tienen acceso a ningún servicio de salud gratuito con base en lo siguiente:

ANTECEDENTES

1.- Mediante publicación en el Diario Oficial de la Federación del 20 de diciembre de 2023, se formaliza el Instrumento Jurídico mediante el cual se da formalidad y legalidad al ” CONVENIO DE COORDINACION QUE ESTABLECE LA FORMA DE COLABORACION EN MATERIA DE PERSONAL, INFRAESTRUCTURA, EQUIPAMIENTO, MEDICAMENTOS Y DEMAS INSUMOS ASOCIADOS PARA LA PRESTACION GRATUITA DE SERVICIOS DE SALUD, PARA LAS PERSONAS SIN SEGURIDAD SOCIAL “, que celebran la Secretaria de Salud, el Instituto Mexicano del Seguro Social, Servicios de Salud del Instituto Mexicano del Seguro Social para el Bienestar (IMSS-BIENESTAR) y el Estado de San Luis Potosí.

2.-En dicho CONVENIO, en su clausula segunda, se acuerda transferir en propiedad y/o posesión a IMSS-BIENESTAR la totalidad de los bienes inmuebles propiedad del sistema de salud estatal, a fin de dicho organismo sea el que opere las unidades médicas señaladas en su anexo relativo, para dar cumplimiento al objeto de dicho programa o sus fideicomisos.

3.- en su clausula SEXTA, de dicho convenio, se establece que a fin de garantizar la viabilidad financiera del mismo, se acuerda en un plazo de 30 (treinta) días, el Gobernador Constitucional del Estado de San Luis Potosí solicitara un adelanto de las participaciones en ingresos federales correspondientes al ejercicio fiscal 2023 a su favor, referidos en diverso anexo, y la totalidad de los recursos se aportaran al FONSABI (Fondo de Salud para el Bienestar), y para el pago de diversas obligaciones, es decir, dicho programa federal inició con la suficiencia presupuestal necesaria para garantizar el abasto en insumos y medicamentos.

4.- En dicho convenio se prioriza lo relativo solo a cuestiones financieras, pero se desdeña el seguimiento y cumplimiento de las acciones necesarias a fin de garantizar el derecho a la protección y acceso a la salud, establecido en el articulo 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y que debió ser la prioridad y objeto fundamental del mismo.

JUSTIFICACIÓN

Como es del dominio publico en reiteradas ocasiones se ha denunciado, por parte de usuarios de los servicios de salud del estado, así como del personal médico de residencia adscrito al Hospital Central “ Ignacio Morones Prieto “, la grave e impermissible falta de insumos y materiales quirúrgicos, reactivos para laboratorio, medicamentos básicos como antibióticos, analgésicos, y que decir de los medicamentos de alta especialidad para atender a las niñas, niños y adultos con cáncer o enfermedades crónico - degenerativas , situación que hace imposible brindar servicios de salud dignos y de calidad a las personas, violando en consecuencia de manera reiterada sus derechos humanos.

CONCLUSIÓN

Como lo establece el párrafo tercero del artículo 1 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 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 tanto, es nuestra obligación sumarnos a cuanta acción legal sea pertinente, urgente y necesaria para garantizar el cumplimiento irrestricto de la ley en materia de acceso a los servicios de salud, y proveer al Titular del Poder Ejecutivo del Estado de los instrumentos parlamentarios necesarios, con el objeto de coadyuvar al mejoramiento y cumplimiento de la atención medica integral y de calidad, a la que la ciudadanía tiene derecho a acceder sin limitación alguna y de manera gratuita.

PUNTO DE ACUERDO

UNICO. - La Sexagésima Cuarta Legislatura del H. Congreso del Estado de San Luis Potosí, EXHORTA RESPETUOSAMENTE al Titular del Poder Ejecutivo del Estado, para que por conducto de la Secretaria de Finanzas una propuesta de modificación y reasignación presupuestal a la Secretaria de Salud para que de manera emergente se provea de los recursos financieros suficientes y necesarios y en consecuencia se atienda la contingencia en que se encuentra el Hospital Central “ Dr. Ignacio Morones Prieto “ y las restantes 317 Unidades Médicas de salud que dan servicio a la población del Estado de San Luis Potosí, consistente en la falta de medicamentos e insumos necesarios para la atención de la salud integral de las personas que no tienen acceso a ningún servicio de salud gratuito.

**RESPETUOSAMENTE
A 19 DE SEPTIEMBRE DE 2024**

**MARCO ANTONIO GAMA BASARTE
Diputado Local integrante de la
Sexagésima Cuarta Legislatura del
Congreso del Estado de San Luis Potosí.**