



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

(28)

**DICTAMEN DE LAS COMISIONES DE MOVILIDAD, COMUNICACIONES Y
TRANSPORTES; Y ECOLOGÍA Y MEDIO AMBIENTE POR EL QUE SE APRUEBA
CON MODIFICACIONES LA INICIATIVA CON TURNO NO. 436, QUE PLANTEA
ADICIONAR UNA FRACCIÓN XIII TER AL ARTÍCULO 12, SE ADICIONA UN
ARTÍCULO 26 BIS Y UN ÚLTIMO PÁRRAFO AL ARTÍCULO 68 TER DE LA LEY
DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ;
PRESENTADA POR EL DIPUTADO LUIS EMILIO ROSAS MONTIEL; DE FECHA
VEINTIDÓS DE NOVIEMBRE DE DOS MIL VEINTICUATRO.**

ANTECEDENTES

1. Que el veinte de noviembre de dos mil veinticuatro, fue publicada en la Gaceta Parlamentaria; la iniciativa citada en el proemio, presentada por el Diputado Luis Emilio Rosas Montiel.

Así mismo que en Sesión Ordinaria No. 16, del veintidós de noviembre del dos mil veinticuatro, se exteriorizaron las siguientes adhesiones, de las y los Diputados María Aranzazu Puente Bustindui, Ma. Sara Rocha Medina, Mireya Vancini Villanueva, Carlos Artemio Arreola Mallol, Nancy Jeanine García Martínez. Jessica Gabriela López Torres, Diana Ruelas Gaitán, César Arturo Lara Rocha, Roxanna Hernández Ramírez, Juan Carlos Bárcenas Ramírez, y Cuauhtli Fernando Badillo Moreno.

2. Que la iniciativa en comento, la Directiva de esta Soberanía, turnó para su dictamen bajo el número 436, la iniciativa mencionada en el primer párrafo de este instrumento parlamentario, fue turnada a las Comisiones de Movilidad, Comunicaciones y Transportes; y Ecología y Medio Ambiente.

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

CONSIDERANDOS

PRIMERO. Que con fundamento, en lo establecido por los artículos, 96 fracciones VIII y XIV, 104 y 110, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado; 52, 63,

Dictamen por el que se aprueba con modificaciones, iniciativa, que plantea adicionar una fracción XIII Ter al artículo 12, se adiciona un artículo 26 Bis y un último párrafo al artículo 68 de la Ley de Transporte Público del Estado de San Luis Potosí; por el Diputado Luis Emilio Rosas Montiel. Asunto (436)



64, y demás relativos aplicables del Reglamento del Congreso del Estado de San Luis Potosí.

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

Al respecto debemos precisar que, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos a través de sus artículos, 73, 74 y 76, establecen la competencia del Poder Legislativo Federal, tanto del Congreso General respecto a las facultades comunes de sus cámaras, como de las facultades exclusivas de cada una de ella; que de las disposiciones contenidas señalados anteriormente, no se desprende facultad exclusiva del Congreso de la Unión o de sus respectivas Cámaras, para legislar en las materias y en los términos referidos en la iniciativa de cuenta.

En cuanto al ámbito local, los artículos 57, fracciones I, y XLVIII, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí; y 12 fracción I, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de San Luis Potosí, establecen como atribuciones del Congreso del Estado, las de dictar, abrogar y derogar leyes en el ámbito de su competencia, así como las demás que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución local y las leyes que de ellas emanen le atribuyan.

Que de conformidad con lo establecido por los artículos, 124 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 57 fracciones I y XLVIII de la Constitución Política del Estado de San Luis Potosí; 104 fracción I y 110 fracción IV de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de San Luis Potosí, compete al Congreso del Estado por conducto de estas comisiones legislativas, conocer y dictaminar la iniciativa citada en el proemio.

TERCERO. Que en términos de lo dispuesto por los artículos, 61 de la Constitución Política del Estado; y 131 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo de San Luis Potosí, el derecho de iniciar leyes, corresponde a los diputados, al Gobernador, al Supremo Tribunal de Justicia, y a los ayuntamientos, así como a los ciudadanos del Estado.

En razón de lo anterior, el legislador proponente de la iniciativa se encuentra legitimado para promoverla ante este Congreso.



CUARTO. Que a fin de conocer los asuntos se cita enseguida su contenido y exposición de motivos:

"EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El cambio climático es una de las principales amenazas a las que se enfrenta la humanidad. México, por su ubicación geográfica, es uno de los más vulnerables a este fenómeno, así lo han demostrado los huracanes cada vez más violentos que azotan los litorales mexicanos, así como los veranos cada vez, más calurosos que provocan grandes incendios, o bien, la escasez de lluvias incluso durante los temporales.

San Luis Potosí no se encuentra exento de las consecuencias del cambio climático, se puede constatar con las prolongadas sequías a las que ha estado expuesta la entidad en años recientes. De acuerdo con estudios recientes, el cambio climático está acelerando la escasez del agua en el Estado y, por ende, las sequías; dichos estudios señalan que esto se debe a que el aumento de las temperaturas altera los patrones de precipitación y el ciclo del agua. También se ha registrado un aumento en el índice de aridez a consecuencia de la carencia de agua, lo cual también amenaza la fertilidad de las tierras, así como la fauna y la flora de la entidad.¹

Una de las principales causas del cambio climático es precisamente la contaminación del aire, misma que puede ser definida como "la presencia en el aire de sustancias o partículas que implican riesgo, daño o molestia para el ser humano, la flora o la fauna."² Este tipo de contaminación, además de alternar los patrones climáticos del planeta, también genera graves problemas para la salud representando un importante riesgo para las personas.

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud, la contaminación del aire contribuye al desarrollo de enfermedades respiratorias y cardiovasculares;³ además puede generar fatiga y dolor de cabeza; irritación ocular; daños en el aparato reproductor, daños en el hígado, bazo y sangre; daños en el sistema nervioso.⁴

Todo ello, provoca la muerte de 7 millones de personas, pues como lo explica la revista de medicina New England Journal of Medicine⁵ los tubos de escape de los coches liberan partículas de PM10 que se quedan suspendidas en el aire, éstas al ser respiradas llegan a los pulmones y entra al sistema sanguíneo. Esta contaminación provoca cuatro tipos de cánceres de pulmón, ataques al corazón e infartos cerebrales, significando el 0.3 por ciento del PIB mundial en gastos médicos.⁶ Incluso, cada vez

¹ Programa de Acción del Cambio Climático. San Luis Potosí.

<https://slp.gob.mx/segam/Documentos%20compartidos/ESTUDIOS%20PROGRAMAS%20Y%20PROYECTOS/PEACC%202019%20SLP%20V1.pdf>.

² <https://www.sostenibilidad.com/cambio-climatico/relacion-cambio-climatico-contaminacion-del-aire/>

³ Martin Ricker,* Adolfo Chávez-Negrete, "Daños a la salud por la contaminación del aire en la Ciudad de México y una propuesta para promover el auto eléctrico" Investigación Económica, vol. LIX: 227, enero-marzo de 1999, pp. 45-75.

⁴ https://www.sostenibilidad.com/medio-ambiente/efectos-contaminacion-atmosferica-salud/?gad_source=1&gclid=Cj0KCQjwvpy5BhDTARIsAHSilymrOrtMckc8O2A7_teZcQG5UrKkyg-QOIA0yp9jPhckazUA1_jyF2waArztEALw_wcB

⁵ Cong Liu, M.S., Renjie Chen, Ph.D., Francesco Sera, Ph.D., Ana M. Vicedo-Cabrera, Ph.D., Yuming Guo, Ph.D., Shilu Tong, Ph.D., Micheline S.Z.S. Coelho, Ph.D., +41, and Haidong Kan, Ph.D. "Ambient Particulate Air Pollution and Daily Mortality in 652 Cities" <https://www.nejm.org/doi/full/10.1056/NEJMoa1817364->

⁶ <https://www.sostenibilidad.com/cambio-climatico/relacion-cambio-climatico-contaminacion-del-aire/>

Dictamen por el que se aprueba con modificaciones, iniciativa, que plantea adicionar una fracción XIII Ter al artículo 12, se adiciona un artículo 26 Bis y un último párrafo al artículo 68 de la Ley de Transporte Público del Estado de San Luis Potosí; por el Diputado Luis Emilio Rosas Montiel. Asunto (436)



existen más estudios que relacionan la contaminación del aire con otro tipo de enfermedades como puede ser la osteoporosis o los fallos renales.

Ante esta situación, desde los años noventa, nuestro país ha buscado atender la problemática de la mala calidad del aire y ha promovido reformas para reducir el efecto de los gases de efecto invernadero principalmente en la Ciudad de México.

Si bien es cierto que lo anterior se debió, en gran medida, a que la Capital del país es considerada una de las ciudades más contaminadas del mundo, ello no exime el hecho de que nuestro país fue uno de los primeros signatarios del Acuerdo de París sobre Cambio Climático que insta a los firmantes a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de tal forma que se limite el aumento de la temperatura global a 2 grados centígrados y, de ser posible, a 1.5.

Así mismo, México también es parte firmante de la Agenda 2030 sobre cambio climático, la cual tiene entre sus metas, ampliar la infraestructura y tecnología de la energía limpia para la prestación de servicios como el transporte público, crear comunidades más sostenibles, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos, aumentar la urbanización sostenible, entre otros.⁷

Ante este panorama, a nivel mundial, la electromovilidad se ha transformado en uno de los principales mecanismos para hacer frente al problema de la contaminación de aire; y el uso de transporte público eléctrico constituye una política pública transversal que atiende a 8 de los 17 objetivos de la ONU.⁸

Es precisamente por lo anterior que, a nivel nacional, se busca favorecer una movilidad más amable con el medio ambiente y libre de contaminantes. De hecho, algunos de los incentivos nacionales que se ofrecen para transitar al uso de vehículos eléctricos son los siguientes:

- *Descuentos en casetas de cobro en carreteras de la Ciudad de México y el Estado de México.*
- *Exención del pago del impuesto federal sobre automóviles nuevos (ISAN).*
- *Deducción del ISR de la depreciación de vehículos eléctricos para cualquier contribuyente.*
- *Deducción de hasta 25% del ISR de las inversiones en bicicletas convencionales, bicicletas y motocicletas, cuya propulsión sea a través de baterías eléctricas recargables.*
- *Deducción de hasta 285 pesos diarios por automóvil del ISR por el uso o goce temporal de autos cuya propulsión sea a través de baterías eléctricas recargables, así como por automóviles eléctricos que, además, cuenten con motor de combustión interna o con motor accionado por hidrógeno.*
- *Instalación gratuita por la Comisión Federal de Electricidad (CFE) de medidores para estaciones de carga que se instalen en los hogares.*
- *Exención del pago del impuesto anual de la tenencia en los estados que aplican por los primeros 5 años y un descuento de 50% en los 5 años posteriores.*
- *Los vehículos híbridos y eléctricos no están obligados a realizar la verificación vehicular en la zona metropolitana del Valle de México, además de no incluirse en las restricciones del uso de vehículos privados el programa "Hoy no circula".*
- *Exención para vehículos pesados de los impuestos de importación y exportación.⁹*

⁷ <https://www.un.org/es/climatechange/paris-agreement>

⁸ https://iusa-em.com/por_que_electrico.html

⁹ Comisión Nacional del Uso Eficiente de Energía. "Electromovilidad en México". Julio, 2023

file:///C:/Users/aleja/AppData/Local/Microsoft/Windows/INetCache/IE/MWVL6H57/cuaderno_ELECTROMOVLIDAD_EN_M_XICO[1].pdf

Dictamen por el que se aprueba con modificaciones, iniciativa, que plantea adicionar una fracción XIII Ter al artículo 12, se adiciona un artículo 26 Bis y un último párrafo al artículo 68 de la Ley de Transporte Público del Estado de San Luis Potosí; por el Diputado Luis Emilio Rosas Montiel. Asunto (436)



Adicionalmente, en 2018, la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat) creó la "Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica en México" misma que tiene por objetivo promover la introducción de transporte público eléctrico en los estados de la república. Uno de sus objetivos principales es que para el 2030 al menos 10 entidades federativas ya cuenten con al menos un transporte eléctrico.

Actualmente, 7 ciudades del país han incursionado ya en los proyectos de electromovilidad con las siguientes acciones:¹⁰

Ciudad de México

- Compra y operación de 200 trolebuses de nueva generación, así como la inauguración del trolebús elevado.
- Arrendamiento de 60 buses eléctricos para la L3 de Metrobús.
- 900 bicis eléctricas compartidas.
- Implementación de ciclotaxis con pedaleo asistido en Tláhuac, Venustiano Carranza e Iztapalapa.
- Proyecto de 400 taxis eléctricos, apoyados por un nuevo programa entre el KfW y Nafin.
- 1,500 motos eléctricas compartidas.
- Inauguración de 2 líneas de cablebuses hasta agosto del 2021 y la actual construcción de la Línea 3 y Línea 4.
- Construcción del trolebús Chalco-Santa Martha.
- Renovación del tren ligero.
- Ampliación de la Línea 12 del Metro, de Mixcoac a Observatorio.
- Renovación de la Línea 1 del Metro.

Estado de México

- Construcción y venta de autos eléctricos Mustang Match-E (en operación).
- Piloteo de 2 vagonetas eléctricas (en operación).
- Piloteo de camiones de reparto de 11.5 TON 100% eléctricos (en operación).
- Proyección de un autobús de alta capacidad, tipo trolebús en la zona de Chalco.
- Teleférico- mexicable, con cabinas que emplean energía solar y energía eléctrica.

Monterrey

- Propuesta de 3 corredores eléctricos, con 110 autobuses de 12 metros para conectar con la nueva Línea 3 del Sistema Metrorrey.
- Proyecto de Norma de Buses Eléctricos.

Hidalgo

- Producción y venta de 3 autos eléctricos y 2 camiones eléctricos (en operación) por JAC.
- Desarrollo de Regulación y Programa de Taxis Eléctricos.

Jalisco

- Proyecto de 50 a 80 vagonetas y camiones eléctricos para Jalisco, apoyados por un nuevo programa entre el KfW y Nafin.
- Integración de buses eléctricos en la ruta del sistema Mi Macro Periférico.
- Desarrollo de proyectos de autobuses y vehículos eléctricos (en operación).
- Compra y operación de 38 autobuses eléctricos de 8.5 m (en operación).

Puebla

- Plan para el Despliegue de Cargadores de Vehículos Eléctricos en el Estado de Puebla.

¹⁰ Ibidem

Dictamen por el que se aprueba con modificaciones, iniciativa, que plantea adicionar una fracción XIII Ter al artículo 12, se adiciona un artículo 26 Bis y un último párrafo al artículo 68 de la Ley de Transporte Público del Estado de San Luis Potosí; por el Diputado Luis Emilio Rosas Montiel. *Asunto* (436)



Hermosillo

- Electrificación de 24 km de la línea BRT.

Si bien es evidente que la electromovilidad es un compromiso nacional, en nuestro estado no existen acciones en materia de transición eléctrica en el transporte público, esto, a pesar de que la contaminación del aire es mayor.

De acuerdo con la Semarnat, la ciudad de San Luis Potosí se encuentra entre las 10 ciudades más contaminadas de México. En materia de aire, se observa una contaminación moderada de PM2 que significa un riesgo para la salud de las personas. Por su parte, la Red de Monitoreo de la Calidad del Aire de la Zona Metropolitana del estado, refiere que los principales contaminantes son PM10, PM2.5, OZONO, ÓXIDOS DE NITRÓGENO, MONÓXIDOS DE CARBONO, BIÓXIDO DE AZUFRE¹¹

A pesar de lo anterior, la Ley de Transporte Público del Estado de San Luis Potosí, no prevé la incorporación de electromovilidad, ni tampoco establece incentivos para ello.

Es por lo anterior que la presente iniciativa busca modificar y adicionar diversos artículos a la ley a fin de que se promuevan transportes públicos eléctricos. Además, también plantea la posibilidad de que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes realice campañas y promueva incentivos para que los concesionarios comiencen a utilizar transportes más amigables con el medio ambiente. De esta forma, promovemos el desarrollo de políticas orientadas a transitar a una electromovilidad."

QUINTO. Con base en lo establecido en el artículo 64 del Reglamento del Congreso del Estado de San Luis Potosí, se presenta a consideración de este Honorable Pleno el siguiente cuadro comparativo entre la Ley vigente; la propuesta de reforma y la propuesta de ambas dictaminadoras:

LEGISLACIÓN ACTUAL	PROPUESTA DE ADICIÓN	PROPUESTA DE REDACCIÓN
LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ	DIP. LUIS EMILIO ROSAS MONTIEL	COMISIONES DE MOVILIDAD, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; Y ECOLOGÍA Y MEDIO AMBIENTE
(REFORMADO, P.O. 12 DE JULIO DE 2013) (REFORMADO, P.O. 15 DE JULIO DE 2021) ARTÍCULO 12. Para la aplicación e interpretación de esta Ley se entiende por: (ADICIONADA P.O. 12 DE JULIO DE 2012) I. Accesibilidad: medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones que las demás, al entorno físico, transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas, tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público, o de uso público, tanto en zonas urbanas, como rurales;	ARTÍCULO 12. Para la aplicación e interpretación de esta Ley se entiende por: I a XIII Bis. . . .	ARTÍCULO 12. Para la aplicación e interpretación de esta Ley se entiende por: I a XIII Bis. . . .

¹¹ <https://slp.gob.mx/segam/Paginas/Calidad%20del%20Aire/Calidad-del-Aire.aspx>

Dictamen por el que se aprueba con modificaciones, iniciativa, que plantea adicionar una fracción XIII Ter al artículo 12, se adiciona un artículo 26 Bis y un último párrafo al artículo 68 de la Ley de Transporte Público del Estado de San Luis Potosí; por el Diputado Luis Emilio Rosas Montiel. Asunto (436)



(REFORMADA P.O. 12 DE JULIO DE 2012)

I Bis. Aforo: a la cantidad de usuarios transportados por un vehículo de transporte público de pasajeros en un periodo determinado;

(ADICIONADA, P.O. 05 DE AGOSTO DE 2019)

I. Ter. Aplicaciones de servicio y evaluación: son las aplicaciones informáticas autorizadas por la Secretaría, que puedan ser descargadas en dispositivos móviles sin costo para el usuario de transporte, que sean utilizadas de manera obligatoria por los concesionarios y operadores de las modalidades a las que se refieren los incisos c) y d) de la fracción I del artículo 21 de esta Ley, en la zona metropolitana del municipio de San Luis Potosí y su zona conurbada, otorgando la facultad a la Secretaría para determinar en qué otros municipios será necesaria la utilización de estas tecnologías, con el fin de que los usuarios soliciten la prestación del servicio, tengan la posibilidad de hacer el pago de la tarifa de manera electrónica, y evalúen el mismo;

II. Ayuntamientos: a los ayuntamientos del Estado de San Luis Potosí;

III. Bahía: al espacio delimitado en la vía pública para el ingreso y salida de los vehículos de transporte público, para el servicio de ascenso y descenso de pasaje;

(ADICIONADA, P.O. 18 DE JULIO DE 2015)

III Bis. Carril confinado: superficie de rodamiento en la vía pública con dispositivos que delimitan su perímetro, para el uso preferente o exclusivo de los servicios públicos de transporte;

IV. Centro de transferencia: al espacio físico con infraestructura y equipamiento auxiliar de transporte, que sirve para el trasbordo de los usuarios entre dos o más rutas o modos de transporte;

(REFORMADA P.O. 18 DE JUNIO DE 2015)

V. Concesión: al acto administrativo, unilateral y exclusivo del titular del Ejecutivo del Estado, para otorgar a personas físicas o morales, el derecho de explotar el servicio de transporte público, o los servicios auxiliares del mismo, que no sean sujetos a la expedición de permiso anual;

(REFORMADA P.O. 18 DE JUNIO DE 2015)

VI. Concesionario: a la persona física o moral que, en virtud de una concesión, realiza la prestación del servicio de transporte público de pasajeros o carga en las vías de competencia estatal y municipal, mediante la utilización de



bienes de su propiedad, o bien de aquéllos en que acredite fehacientemente su derecho de uso; o el uso, aprovechamiento y explotación de los servicios auxiliares del transporte público, en los casos y modalidades que la presente Ley establece;

VII. Consejo: al Consejo Estatal de Transporte Público;

VIII. Consejo municipal: al Consejo Municipal de Transporte Público;

(REFORMADA P.O. 18 DE JULIO DE 2015)

IX. Corredor de transporte público: sistema de transporte público de pasajeros Urbano Masivo, con operación regulada, controlada y recaudo centralizado, que opera de manera preferencial o exclusiva en una vialidad en la que se establece un Carril Confinado, que cuenta con zonas de ascenso y descenso de pasajeros, terminales en su origen y destino, así como demás equipamiento auxiliar de transporte necesario para su funcionamiento, el cual opera la prestación del servicio bajo la figura de persona moral titular de concesión para la prestación del servicio público de transporte;

X. Costo: a la cantidad pecuniaria que erogan los concesionarios y permisionarios del transporte público, en la adquisición de bienes y servicios inherentes a la prestación del mismo;

XI. Depósito de vehículos: al espacio físico determinado por la autoridad competente, para asegurar vehículos del transporte público;

XII. Dirección general: a la Dirección General de Comunicaciones y Transportes de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes;

XIII. Dirección general del Transporte colectivo metropolitano: a la Dirección General del Transporte Colectivo Metropolitano de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes;

(ADICIONADA P.O. 17 DE DICIEMBRE DE 2015)

XIII BIS. Empresas de Redes de Transporte: Son aquellas que, basándose en el desarrollo de tecnologías de teléfonos inteligentes o similares y sistemas de posicionamiento global, únicamente medien el acuerdo entre usuarios y prestadores del servicio de transporte a través de aplicaciones, o bien, aquéllas que, por virtud de acuerdos comerciales, promuevan, promocionen o incentiven el uso de dichas tecnologías propias o de terceros, y cuyos esquemas tarifarios serán determinados en las plataformas tecnológicas.

Dictamen por el que se aprueba con modificaciones, iniciativa, que plantea adicionar una fracción XIII Ter al artículo 12, se adiciona un artículo 26 Bis y un último párrafo al artículo 68 de la Ley de Transporte Público del Estado de San Luis Potosí; por el Diputado Luis Emilio Rosas Montiel. Asunto (436)



El servicio de transporte por medio de aplicaciones será distinto de los sistemas de transporte previstos en el artículo 21 de la presente Ley, y será prestado por conductores con licencia de conducir para automovilista o chofer del servicio particular, previamente registrados ante una plataforma tecnológica asociada a una Empresa de Redes de Transporte; ...	XIII Ter. Electromovilidad: Cualquier tipo de transporte que emplee tecnologías de propulsión eléctrica, de manera total o parcial. ...	XIII Ter. Electromovilidad: Vehículos de transporte público que emplean tecnologías de propulsión total o parcialmente eléctrica, para su desplazamiento. ...
		ARTICULO 21. El sistema de transporte de pasajeros puede ser prestado bajo las siguientes modalidades: I. Urbano: a) Colectivo: servicio sujeto a itinerario fijo que se presta en zonas urbanas, con vehículos con capacidad de veintisiete y hasta cuarenta y cinco asientos, en donde se podrá admitir desde cinco y hasta diez pasajeros adicionales al número de asientos con que cuenta la unidad, respectivamente. b) Colectivo de primera clase: servicio sujeto a itinerarios fijos que se presta en zonas urbanas, con vehículos con capacidad de veintisiete y hasta cuarenta y cinco asientos, quedando prohibido admitir pasajeros adicionales al número de asientos con que cuenta la unidad. (ADICIONADO, P.O. 18 DE JULIO DE 2015) 1. Colectivo masivo: servicio que se presta en un corredor de transporte público mediante autobuses de control delantero y motor trasero con transmisión automática, de entrada baja, piso bajo o piso alto con capacidad de hasta 165 pasajeros pudiendo ser articulado. c) Automóvil de alquiler en sitio: es el que se presta a través de vehículos con capacidad de hasta cinco pasajeros, incluido el operador; con tarifas previamente autorizadas según la distancia de recorrido; obligados a iniciar su servicio a partir de su sitio o base de servicio, sin que pueda aceptar pasaje distinto al que solicitó el servicio, hasta su retorno al sitio o base a la que pertenecen; el número de unidades de cada sitio será determinado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.



	en razón de la demanda existente y la temporalidad de la misma. d) Automóvil de alquiler de ruleteo: es aquél que se presta a través de vehículos con capacidad hasta de cinco pasajeros, incluido el operador; con tarifas autorizadas según distancia, sin aceptar pasaje distinto hasta el término del recorrido convenido, y le estará prohibido ofrecer y efectuar el servicio en los sitios o bases de servicio de automóvil de alquiler en sitio, o en las zonas de influencia de los mismos; (REFORMADA. P.O. 18 DE JULIO DE 2015) II. Interurbano: servicio sujeto a rutas regulares de circulación dentro de dos o más poblaciones de una misma ciudad, o entre zonas conurbadas; con paradas, terminales y horarios fijos; pudiendo tener las características de los servicios, colectivo; colectivo de primera clase; o colectivo masivo; III. Foráneo: servicio sujeto a itinerarios fijos por vías de competencia estatal entre dos o más poblaciones; con paradas, terminales y horas fijos. a) Foráneo de primera clase: es el que se presta con vehículos de una capacidad de treinta y cinco y hasta cuarenta y dos asientos, quedando prohibido admitir mayor número de pasajeros que los correspondientes al número de asientos con que dispone la unidad, contando la misma con asientos acojinados y reclinables, servicio sanitario y aire acondicionado; cubriendo rutas de base a base de servicio sin hacer paradas intermedias. b) Foráneo de segunda clase: es el que se presta con vehículos de una capacidad de treinta y cinco y hasta cuarenta y dos asientos, pudiendo admitir desde cinco y hasta diez pasajeros adicionales en la unidad; permitiéndose paradas intermedias autorizadas, fuera de las zonas urbanas entre las bases de servicio; IV. Rural: (REFORMADO. P.O. 18 DE JUNIO DE 2015) a) Colectivo de ruta: es el que se presta entre una comunidad rural y otra, o desde una comunidad rural hacia la cabecera municipal, en las terminales o puntos autorizados y viceversa, o hasta la vía de entronque por donde circulen servicios urbano colectivo, interurbano y foráneo; en vehículo cerrado, con capacidad de cinco y hasta veintisiete asientos, de acuerdo a la certificación del
--	--



	fabricante; debiendo estar provisto de condiciones óptimas de seguridad, comodidad e higiene; con un itinerario fijo y tarifa aprobada. El concesionario o permisionario que preste servicio en esta modalidad, previa autorización de la Secretaría, podrá optar para beneficio y comodidad del usuario, entre la prestación en vehículos tipo sedán, o vehículos que por su fabricación tengan mayor capacidad de ocupantes. (REFORMADO, P.O. 18 DE JUNIO DE 2015) b) Mixto de carga y pasaje: es el que se presta con vehículos sedán, o de doble cabina con capacidad de cinco pasajeros, y carga de hasta 1,500 kilogramos, de acuerdo a la certificación del fabricante; o bien con vehículos adaptados con compartimientos específicos para el transporte de pasaje y carga, de conformidad con las especificaciones que determine la Secretaría; el concesionario o permisionario que preste servicio en esta modalidad, previa autorización de la Secretaría, podrá optar para beneficio y comodidad del usuario, entre la prestación en vehículos tipo sedán, o vehículos que por su fabricación tengan mayor capacidad de ocupantes y carga, en condiciones óptimas de seguridad, comodidad e higiene, con itinerario fijo entre una comunidad rural a otra, o desde una comunidad rural hacia la cabecera municipal y viceversa, en las terminales o puntos que establezca la Secretaría, en los que exista conexión con servicios de transporte urbano, con tarifa aprobada por la misma Secretaría, y V. Servicios especiales: es aquél que se presta mediante tarifa autorizada y previo contrato entre el prestador del servicio y el usuario, para cubrir una necesidad eventual o permanente de desplazamiento de pasaje, en las siguientes modalidades: a) Turismo: se brinda a pasajeros cuya finalidad exclusiva o fundamental sea el esparcimiento o el conocimiento de lugares de interés cultural, artístico y deportivo que existan en el Estado, sin rutas o itinerarios fijos, pero que incluyan el retorno al lugar de origen en vehículos que previamente autorice la Secretaría, con capacidad de cinco y hasta cuarenta y cinco pasajeros, respetando en todos los casos la capacidad de pasaje de acuerdo al número de asientos. (REFORMADO, P.O. 25 DE AGOSTO DE 2012) (REFORMADO, P.O. 18 DE JUNIO DE 2015) b) Transporte escolar: se presta a estudiantes de cualquier nivel escolar y maestros; consiste en el traslado de su
--	--



		domicilio a los centros educativos, y su retorno al lugar de origen, en horarios de clase; realizándose en vehículos que cumplan con las características establecidas por, la Secretaría en su reglamento respectivo, y las normas oficiales mexicanas correspondientes. c) Transporte de trabajadores: se presta a empleados de una empresa o institución, consistiendo en el traslado de lugares predeterminados al centro de trabajo, y su retorno al lugar de origen; efectuando el recorrido en rutas y paradas previamente autorizadas por la Secretaría; realizándose en vehículos de ocho y hasta cuarenta y cinco pasajeros, quedando prohibido admitir mayor número de pasajeros que los correspondientes al número de asientos con que cuenta la unidad. La Secretaría podrá promover acciones y coordinarse con autoridades de los tres niveles de gobierno para integrar la electromovilidad en el transporte público.
SIN CORRELATIVO	Artículo 26 Bis. La Secretaría promoverá la incorporación de transporte público sostenible, para lo cual podrá promover incentivos para la integración de la electromovilidad en el Estado.	SE PROPONE NO HAYA ADICIÓN.
Capítulo II De los Estándares de Calidad para el Servicio de Automóvil de Alquiler ARTICULO 68. Con el propósito de impulsar un servicio público de automóvil de alquiler eficiente y moderno, que permita el desarrollo de los prestadores del mismo, y la satisfacción de las necesidades de los usuarios en las mejores condiciones posibles, se establecen los siguientes estándares de calidad, a los cuales deben sujetarse los concesionarios y operadores de este servicio: I. Relativos a las características y equipamiento auxiliar de los vehículos en la modalidad de automóvil de alquiler: a) Los vehículos deberán ser tipo sedán de cuatro puertas. b) Observar las disposiciones referentes a los colores, rótulos y demás elementos de identificación que de acuerdo a la modalidad se establezcan en el Reglamento respectivo. c) La antigüedad de los vehículos no podrá	ARTICULO 68. Con el propósito de impulsar un servicio público de automóvil de alquiler eficiente y moderno, que permita el desarrollo de los prestadores del mismo, y la satisfacción de las necesidades de los usuarios en las mejores condiciones posibles, se establecen los siguientes estándares de calidad, a los cuales deben sujetarse los concesionarios y operadores de este servicio: I a III...	ARTICULO 68. SIN AJUSTES AL TEXTO QUEDA CONFORME A LA LEY VIGENTE

Dictamen por el que se aprueba con modificaciones, iniciativa, que plantea adicionar una fracción XIII Ter al artículo 12, se adiciona un artículo 26 Bis y un último párrafo al artículo 68 de la Ley de Transporte Público del Estado de San Luis Potosí; por el Diputado Luis Emilio Rosas Montiel. Asunto (436)



exceder a los diez años. d) Todos los vehículos deberán contar con los elementos y equipos adicionales de seguridad y servicio que para el efecto se determinen en el Reglamento respectivo. e) Los vehículos destinados para el servicio de automóvil de alquiler, no deberán portar aquéllos aditamentos que no sean indispensables para la prestación del servicio; II. Relativo a los operadores. Todo operador de vehículo de transporte público en la modalidad de automóvil de alquiler, deberá reunir los siguientes requisitos y cubrir el perfil determinado: a) Escolaridad mínima secundaria. b) Edad mínima de dieciocho años. c) Deberán portar el uniforme obligatorio, cuyas características serán determinadas por la Secretaría. d) Obtener la acreditación correspondiente como operadores. e) Licencia de manejo de servicio público vigente. f) Las demás que la Secretaría considere obligatorias, y III En relación a los esquemas tarifarios, los concesionarios y operadores se obligan a: a) Utilizar los esquemas, aditamentos y equipamiento auxiliar que, previa opinión del Consejo Estatal de Transporte, determine el titular del Ejecutivo. (REFORMADO, P.O. 27 DE DICIEMBRE DE 2012) (REFORMADO, P.O. 06 DE JULIO DE 2013) (REFORMADO, P.O. 31 DE DICIEMBRE DE 2013) b) Aplicar en estricto apego las tarifas vigentes. SIN CORRELATIVO	a) ... b)... El Ejecutivo del Estado, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes Podrá establecer y promover los medios conducentes para la transición a la electromovilidad del transporte público.	SE PROPONE SE INCORPORE EN EL ARTÍCULO 21 DE LA LEY DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ.
--	--	---



SEXTO. Que las dictaminadoras a fin de allegarse a mayores elementos técnicos solicitó las opiniones jurídicas mediante los oficios número CMCT/LXIV/019 y CMCT/LXIV/020 a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de la Consejería Jurídica, que con fecha 18 de junio del presente año, se recibió en la presidencia de la Comisión de Movilidad, Comunicaciones y Transportes, contestación por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de su Titular la Lic. Araceli Martínez Acosta, mediante oficio número SCT/0320/2025 el cual a la letra señala lo siguiente:



PODER EJECUTIVO
DEL ESTADO DE
SAN LUIS POTOSÍ

POTOSÍ
sin límites
GOBIERNO DEL ESTADO 2021-2027



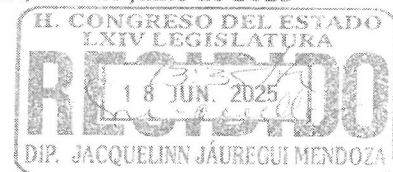
SCT

Oficio No. SCT/0320/2025

Asunto: Emisión de Opinión Jurídica.

San Luis Potosí, S.L.P., a 16 de junio de 2025

DIP. JACQUELINN JAUREGUI MENDOZA.
PRESIDENTA DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD,
COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.
P R E S E N T E.-



ATN. DIP. MA. SARA ROCHA MEDINA
DIP. LUIS EMILIO ROSAS MONTIEL

Lic. Araceli Martínez Acosta, en mi carácter de Secretaria de Comunicaciones y Transportes del Poder Ejecutivo del Estado, ejerciendo las atribuciones conferidas 31 fracción VI, 36 BIS fracción XXIII de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de San Luis Potosí, artículo 17 fracción XVI de la Ley de Transporte Público del Estado de San Luis Potosí, así como los artículos 5 y 6 fracción VII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; le saludo cordialmente y le expongo lo siguiente:

En atención a la solicitud de opinión jurídica a esta Secretaría, recibida el 25 de abril del 2025, en relación a las iniciativas en materia de transporte y movilidad, presentadas por los diputados citados al rubro, consistentes en:

a) Iniciativa, que busca reformar el párrafo cuarto del artículo 38; y derogar el párrafo quinto del artículo 38, de y a la Ley de Transporte Público del Estado de San Luis Potosí; presentada por la diputada Ma. Sara Rocha Medina COMISIÓN DE MOVILIDAD, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES (Asunto 1339); e

b) Iniciativa, que plantea adicionar una fracción XIII Ter al artículo 12, se adiciona el artículo 26 bis y un último párrafo al artículo 68 ter de la Ley de Transporte Público del Estado de San Luis Potosí; presentada por el Diputado Luis Emilio Rosas Montiel COMISIÓN DE MOVILIDAD, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, Y ECOLOGÍA Y MEDIO AMBIENTE (Asunto 436). (SIC).

SE SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

SECRETARÍA





Por lo que se emite

Opinión Jurídica

1. Iniciativa, que busca reformar el párrafo cuarto del artículo 38; y derogar el párrafo quinto del artículo 38, de y a la Ley de Transporte Público del Estado de San Luis Potosí, en la cual se destaca lo siguiente:

Los objetivos planteados en dicha iniciativa son: **a)** Otorgar a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la facultad para otorgar permisos temporales en beneficio de las personas físicas o personas morales, para que estas puedan operar y prestar el servicio de transporte de personal o de trabajadores, siempre que cumplan con los requisitos generales que establece la propia ley. **b)** Regular una situación de hecho por medio de la cual están operando personas físicas o morales al margen de la ley; y **c)** Con la propuesta, los beneficiarios del servicio tendrán una oferta mayor para contratar a personas físicas o morales a un menos costo, garantizando que la movilidad de sus trabajadores se dé en tiempo y forma, y bajo los principios de seguridad que este tipo de transporte requiere; pues estarán en revisión e inspección constante por parte de la autoridad competente, al estar autorizados y regulados por esta... (sic).

Esta Secretaría de Comunicaciones y Transportes advierte que la iniciativa propuesta genera una redundancia normativa, ya que el marco jurídico vigente, específicamente la Ley de Transporte Público del Estado de San Luis Potosí, ya establece la facultad de otorgar permisos temporales para la prestación del servicio de transporte de trabajadores.

La Ley de Transporte Público si bien establece en su artículo 38:

...

Las concesiones de los servicios especiales de transporte de trabajadores se expedirán a personas físicas o morales.

...

También Establece en el Capítulo IV "De la. Expedición de Permisos" en su artículo 51 lo siguiente:

ARTÍCULO 51. El titular de la Secretaría tendrá la facultad indelegable para expedir permisos temporales para la prestación del servicio público de transporte, en las modalidades que establecen las fracciones IV, y V del artículo 21 de esta Ley, y todas las que comprende el artículo 22 de la presente Ley.





El citado artículo faculta a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para expedir permisos en ciertas modalidades, remitiendo al artículo 21 y 22 de la misma ley, las cuales son las siguientes:

ARTICULO 21. *El sistema de transporte de pasajeros puede ser prestado bajo las siguientes modalidades:*

IV. Rural:

- a) **Colectivo de ruta:** ...
- b) **Mixto de carga y pasaje:** ...

V. Servicios especiales: *es aquél que se presta mediante tarifa autorizada y previo contrato entre el prestador del servicio y el usuario, para cubrir una necesidad eventual o permanente de desplazamiento de pasaje, en las siguientes modalidades:*

- a) **Turismo:** ...
- b) **Transporte escolar:** ...
- c) **Transporte de trabajadores:** *se presta a empleados de una empresa o institución, consistiendo en el traslado de lugares predeterminados al centro de trabajo, y su retorno al lugar de origen; efectuando el recorrido en rutas y paradas previamente autorizadas por la Secretaría; realizándose en vehículos de ocho y hasta cuarenta y cinco pasajeros, quedando prohibido admitir mayor número de pasajeros que los correspondientes al número de asientos con que cuenta la unidad.*

ARTICULO 22. *El sistema de transporte de carga puede ser prestado en las siguientes modalidades:*

- I. **Muebles y mudanzas:** ...
- II. **Materiales de construcción:** ...
- III. **Grúas y arrastre de vehículos:** ...
- IV. **Carga liviana:** ...
- V. **Carga especializada:** ...

De lo transcrito se desprende que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes tiene la facultad de otorgar concesiones y permisos temporales en la modalidad de Transporte de Trabajadores.

Por: ANTONIO DE JESÚS GARCÍA, LA COMISIÓN DE TRANSPORTES DEL CONGRESO DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ

10 de mayo de 2024





Incluir en la Ley de Transporte Público del Estado de San Luis Potosí la adición propuesta, reiterando una facultad ya existente, no introduce un nuevo marco de regulación ni amplía el alcance de las facultades actuales. Por tanto, su valor añadido es nulo y no aporta un cambio sustancial desde el punto de vista jurídico.

Desde una perspectiva jurídica, la iniciativa es innecesaria por lo que se sugiere su rechazo o, en su caso, su modificación para que tenga un propósito más amplio y claro, sin reiterar facultades ya conferidas por la Ley en la materia.

2. Iniciativa, que plantea adicionar una fracción XIII Ter al artículo 12, se adiciona el artículo 26 bis y un último párrafo al artículo 68 ter de la Ley de Transporte Público del Estado de San Luis Potosí, en la cual se destaca lo siguiente:

La exposición de motivos tiene un razonamiento acertado toda vez el cambio climático representa una problemática urgente que exige acciones concretas desde todos los niveles de gobierno. En este sentido, la Ley de Transporte Público para el Estado de San Luis Potosí establece que el servicio de transporte público debe regirse por el principio rector de movilidad sustentable, el cual comprende, entre otros aspectos, el derecho de las personas a desplazarse por la vía pública en condiciones de accesibilidad y seguridad, sin importar su condición, y procurando el menor impacto ambiental posible.

Asimismo, la Ley prioriza el uso del transporte público y colectivo, así como de otros sistemas de movilidad de bajo o nulo impacto ambiental, e impulsa el diseño e implementación de políticas públicas orientadas a sustituir el uso del transporte individual motorizado por alternativas colectivas o masivas, basadas en tecnologías sustentables. En este contexto, la presente iniciativa se alinea con los objetivos legales y ambientales vigentes, y representa un paso relevante hacia la consolidación de un sistema de transporte más eficiente, incluyente y respetuoso del entorno.

Sin embargo, también se advierte que en el artículo 12 fracción XLVI. de la Ley de Transporte Público del Estado, establece lo siguiente:

"...

ARTÍCULO 12. Para la aplicación e interpretación de esta Ley se entiende por:

(...)

XLVI. Vehículo: Modo de transporte diseñado para facilitar la movilidad y tránsito de personas o bienes por la vía pública, propulsado por una fuerza





humana directa o asistido para ello por un motor de combustión interna, eléctrico o cualquier fuerza motriz..."

De lo anterior se desprende que, la fuerza motriz de los vehículos se encuentra considerada la combustión interna, eléctrica o cualquiera, relacionándose estrechamente con el concepto planteado; **electromovilidad**, por lo que, será necesario evaluar por su H. Comisión si no se contraponen las definiciones o si es necesario agregar texto en esta última, para su aplicación en el transporte del Estado.

Ahora respecto de los artículos 26 BIS y 68 último párrafo que se transcriben a continuación:

"... **Artículo 26 BIS.** La Secretaría promoverá la incorporación de **transporte público sostenible**, para lo cual podrá promover incentivos para la integración de la electromovilidad en el Estado.

De los Estándares de Calidad para el Servicio de Automóvil de Alquiler

Artículo 68. Con el propósito de impulsar un servicio público de automóvil de alquiler eficiente y moderno, que permita el desarrollo de los prestadores del mismo, y la satisfacción de las necesidades de los usuarios en las mejores condiciones posibles, se establecen los siguientes estándares de calidad, a los cuales deben sujetarse los concesionarios y operadores de este servicio:

(...)

El Ejecutivo del Estado, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá establecer y promover los medios conducentes para la transición a la electromovilidad del transporte público..."

En el artículo 26 BIS, establece el texto "transporte público sostenible", sin embargo, en la normativa estatal de transporte no existe una definición que establezca los elementos para que esta H. Secretaría incorpore y desarrolle dicha figura.

Por otro lado, en el artículo 68, último párrafo, su adición correspondería a una sola modalidad de transporte público; automóvil de alquiler, recomendando adicionar el párrafo en otro artículo que incluya todas las modalidades de transporte y así logre un beneficio real.





PODER EJECUTIVO
DEL ESTADO DE
SAN LUIS POTOSÍ

POTOSÍ
sin límites
GOBIERNO DEL ESTADO 2021-2027



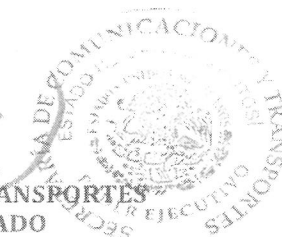
SCT

Finalmente, las opiniones jurídicas vertidas son el propósito de garantizar que su implementación tenga efectos reales y sustantivos, y no se limite únicamente a una disposición de carácter teórico o meramente jurídico que permanezca como letra muerta, respetando en todo momento los criterios de la Comisión de Movilidad, Transporte y Comunicaciones que usted preside.

Sin otro particular, tenga la seguridad de mi más alta consideración.

ATENTAMENTE


ARACELI MARTÍNEZ ACOSTA
SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
DEL PODER EJECUTIVO DEL ESTADO





Con fecha 12 de septiembre del presente año, se recibió en la presidencia de la Comisión de Movilidad, Comunicaciones y Transportes, contestación por parte de la Consejería Jurídica del Estado a través del Consejero Jurídico del Estado Mtro. Marcos Joel Perea Arellano, mediante oficio número CJE/538/2025 el cual a la letra señala lo siguiente:



Dip. Jacquelinna Jauregui Mendoza.

Presidenta de la Comisión de Movilidad,

Comunicaciones y Transportes.

PRESENTE.-

Con fundamento en los artículos 87, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí; 3º, fracción I, inciso e), de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de San Luis Potosí y 19 del Reglamento Interior de la Consejería Jurídica y en atención a su oficio número CMCT/LXIV/042, a través del cual solicitó la opinión jurídica de la iniciativa que plantea **ADICIONAR** una fracción XIII Ter al artículo 12, **ADICIONA** un artículo 26 Bis y un último párrafo al artículo 68 Ter de la Ley de Transporte Público del Estado de San Luis Potosí; al respecto le comunico lo siguiente:

Que, la iniciativa es presentada por el legislador Luis Emilio Rosas Montiel a fin de que se promuevan transportes públicos eléctricos. Además, se plantea la posibilidad de que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes realice campañas y promueva incentivos para que los concesionarios comiencen a utilizar transportes más amigables con el medio ambiente.

Sin embargo, derivado de un análisis pormenorizado de la iniciativa en comento, esta Consejería Jurídica observa diversas consideraciones tanto de fondo como de forma, las cuales enseguida se exponen:

L CONTEXTO DE LA INICIATIVA

El diputado que promueve la iniciativa pretende adicionar diversas disposiciones a la Ley de Transporte Público del Estado de San Luis Potosí, con el objeto de incorporar lo referente a la materia de "electromovilidad". En particular, la iniciativa contempla:

1. **Artículo 12, fracción XIII Ter.** Adicionar la definición de "Electromovilidad: cualquier tipo de transporte que emplee tecnologías de propulsión eléctrica, de manera total o parcial".

Dictamen por el que se aprueba con modificaciones, iniciativa, que plantea adicionar una fracción XIII Ter al artículo 12, se adiciona un artículo 26 Bis y un último párrafo al artículo 68 de la Ley de Transporte Público del Estado de San Luis Potosí; por el Diputado Luis Emilio Rosas Montiel. **Asunto (436)**



PODER EJECUTIVO
DEL ESTADO DE
SAN LUIS POTOSÍ

POTOSÍ
sin límites
GOBIERNO DEL ESTADO 2021-2027



CONSEJERÍA
CONSEJERÍA JURÍDICA DEL ESTADO

2. **Artículo 36 Bis.** Establecer que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes promoverá la incorporación de transporte público sostenible, pudiendo impulsar incentivos para integrar la electromovilidad en el Estado.
3. **Artículo 68, último párrafo.** Determinar que el Ejecutivo, a través de la Secretaría, podrá establecer y promover los medios conducentes para la transición hacia la electromovilidad del transporte público.

Lo cual demuestra que, la intención del legislador es plausible pues se vincula con compromisos de transición energética, reducción de emisiones contaminantes y modernización de flotas. Sin embargo, se generó el siguiente:

II. Análisis de fondo

a) Ambigüedad normativa y falta de técnica legislativa

De entrada, la definición de **electromovilidad** propuesta en el **artículo 12, fracción XIII Ter**, al señalar "cualquier tipo de transporte", desborda el ámbito de la ley estatal y genera incertidumbre interpretativa, aunado a ello, la ley estatal regula únicamente el **transporte público de jurisdicción local**, mientras que el ferroviario, aéreo y marítimo son de competencia federal.

Además, la inclusión de la fracción "XIII Ter" rompe la sistemática alfabética y correlativa del glosario, contraviniendo principios de **técnica legislativa**.

b) Invasión de competencias federales y alcance jurídico del verbo "promover" en relación con incentivos

Las disposiciones propuestas en los artículos 36 Bis y 68 facultan a la Secretaría estatal para "promover incentivos" y "establecer medios conducentes" hacia la electromovilidad. Esta redacción resulta problemática por dos razones:

1. **Materia energética:** corresponde de manera exclusiva a la Federación definir y regular la política en materia de electricidad y energías limpias, conforme al artículo 73, fracción X, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
2. **Materia fiscal y presupuestal:** la creación o autorización de incentivos fiscales o subsidios compete únicamente al Congreso de la Unión y, en su caso, a los congresos locales, no a las dependencias administrativas en los artículos 73 y 74 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en el artículo 87 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí.

En este contexto, si la norma dispusiera que la Secretaría "otorgará" o "concederá" incentivos, sería claramente inconstitucional al atribuirle una facultad que invade competencias federales y presupuestales. **No obstante**, al emplear el término "promover", podría entenderse en un sentido meramente gestional y de coordinación, limitado a impulsar, gestionar o proponer dichos incentivos ante las instancias competentes (como la Secretaría de Finanzas o el propio Congreso), sin facultad de ejecución directa.





El problema es que la redacción de la iniciativa no delimita expresamente este alcance restringido, lo que abre la posibilidad a interpretaciones amplias por parte de concesionarios o usuarios, quienes podrían reclamar un derecho subjetivo a recibir beneficios concretos. Esta ambigüedad genera riesgos de litigiosidad, presión presupuestal e inseguridad jurídica, manteniendo vigente la posibilidad de que se configure una invasión competencial susceptible de ser impugnada mediante acción de inconstitucionalidad ante la Suprema Corte de Justicia de la Nación

c) Riesgo presupuestal

El artículo 19 de la Ley de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria del Estado y Municipios de San Luis Potosí, señala como requisito acompañar la iniciativa con el estudio de impacto presupuestal, que deberá de ser emitido por parte de la Secretaría de Finanzas.

La aprobación de esta iniciativa, en sus términos actuales, podría obligar al Estado a destinar recursos inexistentes, comprometiendo la estabilidad financiera y contraviniendo el principio de disciplina presupuestal.

d) Redundancia normativa

El marco legal ya prevé la **movilidad sustentable** como principio rector en el artículo 2º fracción I, artículo 3º, fracción III y artículo 17, fracción I de la Ley de Transporte Público del Estado de San Luis Potosí. Asimismo, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y la Ley General de Cambio Climático obligan a las entidades federativas a promover la transición a transporte limpio. Por tanto, las adiciones resultan **innecesarias y redundantes**.

e) Riesgo de litigiosidad

La falta de precisión de términos como "incentivos" o "medios conducentes" puede generar litigiosidad. Concesionarios podrían reclamar la entrega de beneficios inexistentes, o bien alegar trato discriminatorio en la aplicación de políticas públicas. Esto vulneraría el principio de **certeza normativa** derivado de los artículos 14 y 16 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

III. CONSIDERACIONES DE FORMA

Además de las observaciones de fondo, la iniciativa presenta deficiencias formales:

- El lenguaje empleado es genérico e impreciso, contrario a los principios de claridad y precisión exigidos en la elaboración normativa.

ARTÍCULO 19...

Las iniciativas de ley o de Decreto que se presenten a la consideración del Congreso del Estado deberán ir acompañadas por una evaluación del impacto presupuestario del mismo, la cual será validada por el Ejecutivo Estatal, previo a su aprobación; asimismo, la Secretaría realizará las estimaciones sobre el impacto presupuestario de las disposiciones administrativas que emita el Ejecutivo, que impliquen costos para su implementación.





PODER EJECUTIVO
DEL ESTADO DE
SAN LUIS POTOSÍ

POTOSÍ
sin límites
GOBIERNO DEL ESTADO 2021-2027



CONSEJERÍA
CONSEJERÍA JURÍDICA DEL ESTADO

- No se integran disposiciones transitorias que orienten la implementación de la reforma, lo cual genera un vacío operativo.

IV. Conclusión

Después del análisis exhaustivo del marco constitucional, legal y de técnica legislativa, esta Consejería concluye que el diseño normativo resulta **jurídicamente improcedente**. No obstante, la electromovilidad es una materia relevante para el futuro del transporte público estatal, por lo que, con ajustes adecuados, es posible reconducir la iniciativa hacia la viabilidad constitucional y operativa.

Sugerencias principales:

- Acotar la definición de electromovilidad: Debe limitarse al transporte público concesionado o permisionado en el ámbito estatal. Además, armonizar su definición con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.
- Delimitar el alcance del verbo "promover": Se recomienda precisar que la Secretaría únicamente podrá, proponer o coordinar incentivos con la Secretaría de Finanzas, sin facultad de otorgarlos directamente. Así se respeta el principio de legalidad tributaria.
- Establecer que la iniciativa no tiene impacto presupuestal para el Estado.
- Reemplazar la vaguedad de "medios conducentes": Sustituirla por la posibilidad de emitir lineamientos, programas y medidas administrativas, en coordinación con autoridades federales y dependencias estatales competentes.
- Incorporar un transitorio operativo: Por ejemplo, establecer un plazo (180 días) para que el Ejecutivo emita lineamientos reglamentarios de transición a la electromovilidad, en coordinación con Finanzas, Ecología y Ayuntamientos.
- Asegurar respeto a competencias federales.

Finalmente, le informo que la presente opinión **no es vinculante** y se emite dentro del marco de respeto a las atribuciones que tiene conferidas esa Soberanía, quien, de así estimarlo, determinará el contenido de las disposiciones en análisis.

Sin otro particular, le reitero la seguridad de mi consideración y respeto.

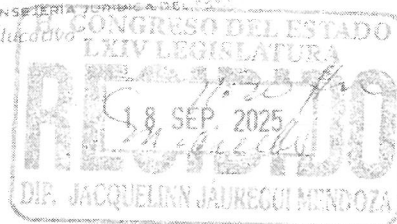
ATENTAMENTE

Mtro. Marcos José Perea Arellano
Consejero Jurídico del Estado.

"2025, Año de la Innovación y el Fortalecimiento Educativo"



CONSEJERÍA
CONSEJERÍA JURÍDICA DEL ESTADO



Calle Hidalgo No. 115, Centro Histórico, San Luis Potosí, S. L. P. C. P. C. 24000 Tel. 044 4 422 21 21 21



SÉPTIMO. Que las Dictaminadoras al realizar el análisis de la propuesta de mérito llegaron a los siguientes razonamientos:

Como se instituye en la Ley General de Cambio Climático, se deben de establecer las bases que contribuyan al cumplimiento del Acuerdo de París, que tiene entre sus objetivos la Transición hacia energía limpia por lo que se impulsa la aceleración hacia sistemas energéticos con emisiones cero o bajas, incluyendo un compromiso para triplicar la capacidad de energías renovables y duplicar la tasa de mejora de la eficiencia energética para el año 2030.

- Con respecto a adicionar una fracción XIII Ter al artículo 12 de la Ley de Transporte Público del Estado de San Luis Potosí, estas comisiones consideran viable con modificaciones su propuesta de adición, especificando que dicha definición se delimita a vehículos de transporte público que emplean tecnologías de propulsión total o parcialmente eléctrica, para su desplazamiento; ya que según la Comisión Nacional para el Uso Eficiente de la Energía (CONUEE)¹² establece lo siguiente:

*"La movilidad eléctrica o electromovilidad es un término que se utiliza **para todo tipo de transportes que emplean tecnologías de propulsión eléctrica, de manera total o parcial**, como bicicletas, motocicletas, trenes, aviones, vehículos, entre otros, acompañándose de la infraestructura y las tecnologías de comunicación. Este tipo de vehículos pueden contener baterías para almacenar la energía o, también, pueden estar alimentados directamente a la línea eléctrica, como el sistema de transporte colectivo (metro), o por una catenaria, como el trolebús; por otro lado, la implementación de hidrógeno en celdas de combustible que generen electricidad para alimentar las baterías de los vehículos es también una forma de electromovilidad."*

Teniendo en cuenta el concepto que maneja la Comisión Nacional para el Uso Eficiente de la Energía (CONUEE), solo se considera necesario eliminar la denominación de cualquier tipo de transporte y que en la reforma solo se establezca como vehículos de transporte público que emplean tecnologías de propulsión total o parcialmente eléctrica, para su desplazamiento.

¹² [cuaderno ELECTROMOVILIDAD EN MEXICO.pdf](#)

Dictamen por el que se aprueba con modificaciones, iniciativa, que plantea adicionar una fracción XIII Ter al artículo 12, se adiciona un artículo 26 Bis y un último párrafo al artículo 68 de la Ley de Transporte Público del Estado de San Luis Potosí; por el Diputado Luis Emilio Rosas Montiel. Asunto (436)



- En relación con adicionar un artículo 26 Bis para que la Secretaría promueva la incorporación del transporte público sostenible, y promover incentivos para la integración de la electromovilidad en el estado.

Es necesario señalar que los Estímulos Fiscales, se deben de encontrar establecidos en la Ley de Ingresos del Ejercicio Fiscal correspondiente y no en la Ley de Transporte Público del Estado de San Luis Potosí; además de acuerdo al artículo 80 fracción VII de la Constitución Política del Estado de San Luis Potosí esta facultad corresponde al Titular del Poder Ejecutivo del Estado; por lo que dicha adición al artículo 26 resulta inviable.

- El siguiente aspecto trata de adicionar un último párrafo al artículo 68 de la Ley de Transporte Público del Estado de San Luis Potosí y conforme a las opiniones emitidas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Consejería Jurídica del Estado; las y los integrantes de ambas comisiones consideran posible esta adición y que esta se incluya en el artículo 21 de la Ley de Transporte Público del Estado en donde se encuentran establecidas todas las modalidades de transporte y no en el artículo 68 como lo establece el legislador. Además, se modifica la propuesta para establecer que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá promover acciones y coordinarse con autoridades de los tres niveles de gobierno para integrar la electromovilidad en el transporte público.
- Estas dictaminadoras resuelve que la presente iniciativa no genera impacto presupuestal para el Estado.

Por lo expuesto, las y los integrantes de las Comisiones que suscriben, con fundamento en los artículos, 63 y 64 del Reglamento del Congreso del Estado, se presenta a esta Asamblea Legislativa, el presente instrumento parlamentario.

DICTAMEN

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



PROYECTO
DE
DECRETO

ÚNICO. Se adiciona, fracción XIII Ter al artículo 12; y un último párrafo al artículo 21; ambos de la Ley de Transporte Público del Estado de San Luis Potosí, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 12. . . .

I a XIII BIS. . . .

XIII Ter. Electromovilidad: Vehículos de transporte público que emplean tecnologías de propulsión total o parcialmente eléctrica, para su desplazamiento;

XIV. a XLVIII. . . .

ARTÍCULO 21. . . .

I. V. . . .

La Secretaría podrá promover acciones y coordinarse con autoridades de los tres niveles de gobierno para integrar la electromovilidad en el transporte público.

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

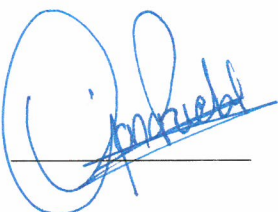
PRIMERO. El presente Decreto entrara en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico oficial "Plan de San Luis".

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

D A D O, EN EL AUDITORIO "LIC. MANUEL GOMEZ MORÍN" DEL HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ, A LOS NUEVE DÍAS DEL MES DE OCTUBRE DEL AÑO DOS MIL VEINTICINCO.

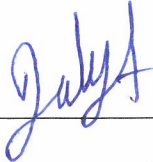
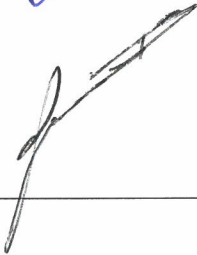
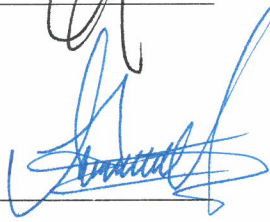


LISTA DE VOTACIÓN
COMISIÓN DE MOVILIDAD, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

NOMBRE	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
DIP. JACQUELINN JAUREGUI MENDOZA PRESIDENTA			
DIP. LUIS EMILIO ROSAS MONTIEL VICEPRESIDENTE			
DIP. DIANA RUELAS GAITÁN SECRETARIA			



LISTA DE VOTACIÓN
COMISIÓN DE ECOLOGÍA Y MEDIO AMBIENTE

NOMBRE	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
DIP. MARTHA PATRICIA ARADILLAS ARADILLAS PRESIDENTA			
DIP. LUIS FELIPE CASTRO BARRÓN VICEPRESIDENTE			
DIP. TOMAS ZAVALA GONZÁLEZ SECRETARIO			
DIP. FRINNÉ AZUARA YARZÁBAL VOCAL			
DIP. NANCY JEANINE GARCÍA MARTÍNEZ VOCAL			
DIP. BRISSEIRE SÁNCHEZ LÓPEZ VOCAL			