

PODER LEGISLATIVO

ESTADO DE ZACATECAS

TOMO VI	039	Jueves 28 de noviembre de 2024.
Primer Periodo Ordinario	Sesión Ordinaria	

GACETA

ESTADO DE ZACATECAS

DIRECCIÓN DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS
SUBDIRECCIÓN DE PROTOCOLO Y SESIONES



PRESIDENTA:

Dip. Susana Andrea Barragán Espinosa

» **VICEPRESIDENTA:**

Dip. Renata Libertad Ávila Valadez

» **PRIMER SECRETARIA:**

Dip. Karla Guadalupe Estrada García

» **SEGUNDA SECRETARIA:**

Dip. Dayanne Cruz Hernández

» **DIRECCIÓN DE SERVICIOS
PARLAMENTARIOS:**

Mtro. En Derecho. J. Guadalupe Chiquito
Díaz de León.

» **SUBDIRECTOR DE PROTOCOLO
Y SESIONES:**

M. en C. Iván Francisco Cabral Andrade

» **COLABORACIÓN:**

Unidad Centralizada de Información
Digitalizada

GACETA
ESTADO DE ZACATECAS

1. ORDEN DEL DÍA:

1. Lista de asistencia.
2. Declaración del quórum legal.
3. Lectura de una síntesis del acta de la sesión ordinaria del día 18 de octubre del presente año; discusión, modificaciones en su caso y aprobación.
4. Lectura de una síntesis de la correspondencia.
5. Lectura de la iniciativa con proyecto de Decreto, mediante el cual se adicionan los artículos 252 Bis y 252 Ter a la Ley del Servicio Civil del Estado de Zacatecas.
6. Lectura de la iniciativa con proyecto de Decreto que crea la Ley de Movilidad y Seguridad Vial para el Estado de Zacatecas.
7. Lectura de la iniciativa con proyecto de Decreto, mediante el cual se adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Electoral del Estado de Zacatecas.
8. Lectura de la iniciativa con proyecto de Decreto, por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Construcción para el Estado y Municipios de Zacatecas, el Código Territorial y Urbano para el Estado de Zacatecas y sus Municipios y la Ley de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente del Estado de Zacatecas.
9. Lectura de la iniciativa con proyecto de Decreto, mediante la cual se reforman, adicionan y derogan diversos artículos de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Zacatecas, en materia de atribuciones de la Comisión de Estudios Legislativos y Prácticas Parlamentarias.

10. Segunda lectura, discusión y aprobación, en su caso del dictamen de idoneidad, por el cual se propone a las profesionistas que se consideran elegibles para integrar la lista de ocho candidatas que se remitirá al Ejecutivo del Estado, dentro del proceso de designación de una Magistrada del Tribunal de Justicia Administrativa del Estado de Zacatecas.
11. Asuntos generales, y
12. Clausura de la sesión.

Diputada presidenta

Susana Andrea Barragán Espinosa

2. SÍNTESIS DE ACTA

2.1

SÍNTESIS DEL ACTA DE LA SESIÓN DE COMPARECENCIA ANTE EL PLENO, DE LA HONORABLE SEXAGÉSIMA QUINTA LEGISLATURA DEL ESTADO, CELEBRADA EL DÍA 18 DE OCTUBRE DEL AÑO 2024, DENTRO DEL PRIMER PERÍODO ORDINARIO DE SESIONES, CORRESPONDIENTE AL PRIMER AÑO DE EJERCICIO CONSTITUCIONAL; CON LA PRESIDENCIA DE LA CIUDADANA DIPUTADA SUSANA ANDREA BARRAGÁN ESPINOSA, VICEPRESIDENCIA, RENATA LIBERTAD ÁVILA VALADEZ, Y AUXILIADA POR LAS LEGISLADORAS: KARLA GUADALUPE ESTRADA GARCÍA, Y DAYANNE CRUZ HERNÁNDEZ, COMO SECRETARIAS, RESPECTIVAMENTE.

LA SESIÓN DIO INICIO A LAS 10 HORAS CON 26 MINUTOS; CON LA ASISTENCIA DE 28 DIPUTADOS PRESENTES, Y BAJO 09 PUNTOS DEL ORDEN DEL DÍA,

APROBADO EL MISMO POR UNANIMIDAD, QUEDÓ REGISTRADO EN EL DIARIO DE DEBATES Y LA GACETA PARLAMENTARIA NÚMERO 0023, DE FECHA 18 DE OCTUBRE DEL AÑO EN CURSO.

ACTO SEGUIDO, COMPARECIÓ LA MAESTRA MARÍA DEL CARMEN SALINAS FLORES, SECRETARIA DE EDUCACIÓN DE GOBIERNO DEL ESTADO DE ZACATECAS, PARA EXPONER LA INFORMACIÓN REFERENTE AL RAMO DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA, CON MOTIVO DEL ANÁLISIS DEL TERCER INFORME DE GOBIERNO DEL CIUDADANO LICENCIADO DAVID MONREAL ÁVILA, GOBERNADOR DEL ESTADO.

CON LO ANTERIOR, SE DIO CUMPLIMIENTO A LA OBLIGACIÓN ESTABLECIDA POR EL ARTÍCULO 59 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE ZACATECAS.

NO HABIENDO MÁS ASUNTOS QUE TRATAR, SIENDO LAS **14 HORAS CON 40 MINUTOS**, Y ESTANDO AGOTADO EL ORDEN DEL DÍA, SE **CLAUSURÓ LA SESIÓN DE COMPARECENCIA**, CITANDO A LAS Y LOS SEÑORES DIPUTADOS Y DIPUTADAS, PARA EL DÍA **22 DE OCTUBRE DEL AÑO EN CURSO**, A LA SIGUIENTE SESIÓN.

3. COMUNICADOS Y OFICIOS

No.	PROCEDENCIA	ASUNTO
01	Presidencia Municipal de Jalpa, Zac.	De conformidad con lo dispuesto en el Código Territorial y Urbano para el Estado de Zacatecas y sus Municipios, hacen del conocimiento de esta Legislatura que el Inventario de Asentamientos Irregulares Ejidales, es potestad del Registro Agrario Nacional proveer dicha información.
02	Sistema de Agua Potable, Alcantarillado y Saneamiento del Municipio de General Enrique Estrada, Zac.	Hacen entrega de la Iniciativa de Ley de Ingresos del Organismo para el ejercicio fiscal 2025, aprobado en reunión de su Consejo Directivo.
03	Movimiento Provida de Zacatecas.	Hacen entrega del Pronunciamiento formulado en el marco del Día Internacional de la Eliminación de la Violencia contra la Mujer.
04	Asociación Mexicana de Ayuda a Niños con Cáncer Zacatecas.	Presentan a esta Legislatura, el documento que contiene el Programa Operativo Anual de su Asociación, para el ejercicio fiscal 2025.

05	Presidencia Municipal de Noria de Ángeles, Zac.	Hacen entrega de un resumen y copias certificadas del Acta de la Sesión de Cabildo celebrada el día 23 de octubre del 2024.
06	Presidencia Municipal de Monte Escobedo, Zac.	Remiten copias certificadas de las Actas de las Sesiones de Cabildo celebradas los días 07, 10, 23 y 29 de octubre de 2024.
07	Presidencia Municipal de Apozol, Zac.	Remiten copias certificadas de las Actas de las Sesiones de Cabildo celebradas los días 15 y 25 de octubre de 2024.
08	Presidencia Municipal de Río Grande, Zac.	Envían copias certificadas de las Actas de dos Sesiones de Cabildo celebradas el día 30 de octubre de 2024.

4. INICIATIVAS

4.1

**DIP SUSANA ANDREA BARRAGÁN ESPINOSA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DE LA
H. LXIV LEGISLATURA DEL ESTADO DE ZACATECAS
P R E S E N T E.**

Quien suscribe, Diputado Carlos Peña Badillo del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional miembro de esta Honorable Sexagésima Quinta Legislatura del Estado, y con fundamento en lo establecido en los artículos 60 fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Zacatecas; 31 fracción I, 56, fracción I, 59, 60 y 62 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Zacatecas; 96, fracción I, 97, 98, 99, 100 y 101 del Reglamento General, someto a la consideración del Pleno de esta Legislatura la siguiente Iniciativa con Proyecto de Decreto, mediante el cual se adicionan los artículos 252 Bis y 252 Ter a la Ley del Servicio Civil del Estado de Zacatecas. Al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

PRIMERO. MARCO CONSTITUCIONAL. El artículo 1, último párrafo, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, es específico al establecer criterios por los cuales nadie podrá ser discriminado, a saber, por origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las opiniones, las preferencias sexuales, el estado civil o cualquier otra que atente contra la dignidad

humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas.

La inclusión de estos criterios contenidos en la Constitución Federal es lo que en doctrina se han denominado las categorías o criterios sospechosos, utilizados tanto por el Estado como por los particulares para realizar tratos "diferentes" respecto de ciertos grupos o personas vulnerables que no resultan razonables y proporcionales, cuyo uso ha estado históricamente asociado a prácticas que tienden a colocarlos en situaciones de desventaja o desprotección generalmente marginados.

En materia de discriminación laboral, el Estado ha ratificado una serie de convenios sobre la materia, como el Convenio 111, relativo a la Discriminación en Materia de Empleo y Ocupación, de la Organización Internacional del Trabajo¹, la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad ratificada por México en dos mil siete, con entrada en vigor el tres de mayo de dos mil ocho, la cual *“es el resultado de una iniciativa mexicana promovida en la ONU”*²

¹ **Artículo 1.**

1. A los efectos de este Convenio, el término discriminación comprende:

a) Cualquier distinción, exclusión o preferencia basada en motivos de raza, color, sexo, religión, opinión política, ascendencia nacional u origen social que tenga por efecto anular o alterar la igualdad de oportunidades o de trato en el empleo y la ocupación;

b) Cualquier otra distinción, exclusión o preferencia que tenga por efecto anular o alterar la igualdad de oportunidades o de trato en el empleo u ocupación que podrá ser especificada por el Miembro interesado previa consulta con las organizaciones representativas de empleadores y de trabajadores, cuando dichas organizaciones existan, y con otros organismos apropiados.

2. Las distinciones, exclusiones o preferencias basadas en las calificaciones exigidas para un empleo determinado no serán consideradas como discriminación.

3. A los efectos de este Convenio, los términos empleo y ocupación incluyen tanto el acceso a los medios de formación profesional y la admisión en el empleo y en las diversas ocupaciones como también las condiciones de trabajo”.

² Boletín informativo del veintidós de septiembre de dos mil catorce, de la Secretaría de Relaciones Exteriores.

, la Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad, ratificada por México el veinticinco de enero de dos mil uno, con entrada en vigor el catorce de septiembre del mismo año, entre otros.

El artículo 123 de la Constitución Federal estatuye que el derecho al trabajo es un derecho de la persona y una obligación con la sociedad, a la vez que obliga al Estado a impedir que por causa de una ocupación se establezcan condiciones que menoscaben la libertad o la dignidad de la persona o degraden su trabajo a la condición de simple mercancía. Luego, la prohibición de discriminación en el mercado laboral es un derecho del que gozan las y los trabajadoras o aspirantes, no por el hecho de ser trabajadoras, sino por ser personas.

En el caso de la Ley Federal de Trabajo, luego de la reforma implementada en el 2012, se reconoce expresamente la plena eficacia de los derechos fundamentales de las y los trabajadoras en el plano de las relaciones laborales, cuyas normas claves en este aspecto son los artículos 2º, 3º, 56 y 133, los cuales consagran el derecho a la no discriminación en el empleo.

El artículo 13 de la Ley del Servicio Civil del Estado de Zacatecas, sobre el tema el tópico que ahora se aborda, dispone que, en la interpretación de dicha norma se tomará en cuenta que el trabajo no es artículo de comercio, que exige respeto para la libertad y dignidad de quien lo presta y debe efectuarse en condiciones que aseguren la vida, salud y nivel de vida decoroso para la o el trabajador y su familia; además, en caso de duda prevalecerá la interpretación más favorable a la o a el trabajador.

Por otro lado, con la misma temática abordada en los párrafos que anteceden, se relaciona la obligación de los órganos jurisdiccionales de juzgar con perspectiva de género, para lo cual debe implementarse un

método específico en toda controversia de naturaleza judicial o jurisdiccional, aún en el exceso de que las partes no lo soliciten.

Así, la Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, ha señalado que, para llevar a cabo tal tarea, el juzgador debe tomar en cuenta diversos elementos, entre otros:

- a) Debe identificarse primeramente si existen situaciones de poder que por cuestiones de género den cuenta de un desequilibrio entre las partes de la controversia;
- b) Cuestionar los hechos y valorar las pruebas desechando cualquier estereotipo o prejuicio de género, a fin de visualizar las situaciones de desventaja provocadas por condiciones de sexo o género;
- c) En caso de que el material probatorio no sea suficiente para aclarar la situación de violencia, vulnerabilidad o discriminación por razones de género, ordenar las pruebas necesarias para visibilizar dichas situaciones;
- d) De detectarse la situación de desventaja por cuestiones de género, cuestionar la neutralidad del derecho aplicable, así como evaluar el impacto diferenciado de la solución propuesta para buscar una resolución justa e igualitaria de acuerdo al contexto de desigualdad por condiciones de género;
- e) Considerar que el método exige que, en todo momento, se evite el uso del lenguaje basado en estereotipos o prejuicios, por lo que debe procurarse un lenguaje incluyente con el objeto de asegurar un acceso a la justicia sin discriminación por motivos de género.

La metodología descrita encuentra sustento en la tesis de jurisprudencia con rubro: **“ACCESO A LA JUSTICIA EN CONDICIONES DE IGUALDAD. ELEMENTOS PARA JUZGAR CON PERSPECTIVA DE GÉNERO.**

En relación con ello, la legislación laboral en nuestro país como base del derecho social, tiende a ser proteccionista de la clase trabajadora, como clase económicamente vulnerable frente al poder económico, existiendo a la fecha múltiples necesidades de adecuar dicha legislación a todos los avances que existen en materia de derechos humanos a fin de que se garantice la protección más amplia de los derechos fundamentales en favor de las personas más vulnerables.

Uno de esos tópicos es precisamente el relativo a los despidos injustificados por razones de género, sobre todo cuando la persona trabajadora se encuentra en estado de embarazo y sin el acceso a los beneficios de la seguridad social que le garanticen la atención médica oportuna y adecuada para su parto y posparto, lo que implica para el patrón el pago de gastos médicos cuando se reclame tal prestación y la misma se califique como fundada por parte de la autoridad laboral.

Así, la violencia en materia de género es estadísticamente recurrente, pues en perjuicio de trabajadoras pertenecientes a una clase social y económicamente vulnerable, se perpetúan acciones y omisiones que menoscaban en demasía sus derechos humanos; la forma más identificable de estas, al menos en materia laboral, se da generalmente a través de la figura del “despido injustificado”, la cual, al añadirle el matiz de “por razón de género” irroga en sí mismo la presunción de ilegalidad y por ende, contiene aparejada la obligación de que todo impartidor de justicia, repare los daños ocasionados a aquellas víctimas de violencia; el alto grado de vejaciones a que me refiero, ocasiona en la totalidad de los supuestos, que las trabajadoras despedidas carezcan durante la sustanciación de juicios, de las medidas de protección en materia de seguridad social y que paralelamente se generen gastos médicos en protección de la salud de éstas y sus productos.

Cualquier acto que implique el menor indicio de discriminación debe ser definitivamente neutralizado, pues de perpetuarse, no obstante la posibilidad de resarcirlo mediante la restitución del derecho afectado o en su caso el otorgamiento de una indemnización, no necesariamente habrá de remediar en su totalidad la afectación causada, menos aún cuando quien la reciente, pertenece a grupos vulnerables que histórica y sistemáticamente han visto limitado el ejercicio de sus garantías fundamentales, como es por ejemplo el caso de las mujeres y en especial de aquellas en estado de gravidez que por su condición son discriminadas comúnmente en el mercado laboral.

TERCERO. CONTENIDO DE LA INICIATIVA. Precisado el marco referencial que antecede, el objeto de la presente iniciativa es precisamente materializar en beneficio de las mujeres trabajadoras que encontrándose embarazadas, son víctimas de un despido injustificado en razón de género y, en consecuencia, ven afectado su derecho humano a la seguridad social, la mayoría de las ocasiones derivado de un acto arbitrario que las obliga a sufragar los gastos médicos por su cuenta, ya sin la seguridad de un salario hasta en tanto se resuelva en el fondo el litigio laboral.

La propuesta es incluir en la Ley del Servicio Civil del Estado de Zacatecas, una medida precautoria que podrá decretar el Tribunal de Justicia Burocrática desde la radicación de la causa laboral y cuya finalidad principal es causar el menor perjuicio económico posible a las mujeres que en estado de gravidez, sean despedidas sin justificación por cuestiones de género, pues la autoridad jurisdiccional requerirá a la parte patronal para que se abstenga de dar de baja de la institución de seguridad social en la que se encuentra afiliada a la trabajadora que haya sido despedida.

El otorgamiento de la medida se propone sea a petición de parte o incluso de oficio, cuando de la ponderación que realice la o el Magistrado Instructor,

de los hechos narrados y elementos aportados, deduzca que la persona que demanda el despido injustificado requiera de la concesión de la providencia cautelar para preservar sus derechos fundamentales mientras se resuelve en definitiva la litis planteada.

El beneficio a incorporar en la Ley Burocrática estatal se propone incluso para todas las personas que aleguen haber sido víctimas de un despido injustificado vinculado a cuestiones de discriminación y que, atendiendo a su situación particular de vulnerabilidad, requieran de una medida de protección precautoria en particular en materia de seguridad social, con la que se evite una afectación irreparable a su salud.

Dicha medida, resultará incluso benéfica en términos económicos para el patrón, pues de llegar a emitirse un laudo condenatorio, en el mismo no se incluiría el pago de dicha prestación, pues al seguir recibiendo el servicio, la demandante no tendría que realizar pago alguno relacionado con gastos médicos, los cuales, de probarse y resultar razonables, tendrían que serle restituidos por la entidad pública que haya incurrido en el despido injustificado, lo que pudiera representar una erogación superior al pago de las cuotas y aportaciones correspondientes mientras dure el juicio.

Asimismo, se establece un medio de impugnación en favor de la parte patronal a fin de que se haga valer su inconformidad en relación con la providencia precautoria decretada, por lo que será el Pleno del Tribunal de Justicia Burocrática el que emita el pronunciamiento respectivo, ponderando en todo momento el causar la menor afectación a los derechos fundamentales de las personas trabajadoras que aleguen un despido injustificado por razón de género o cualquier otra causa de discriminación.

No se desconoce que actualmente la providencia precautoria que se propone incorporar a la Ley del Servicio Civil del Estado de Zacatecas, se encuentra

regulada en la Ley Federal del Trabajo y que dicho ordenamiento resulta aplicable de manera supletoria a la norma citada en primer término, sin embargo, al no preverse de manera explícita en la ley estatal el otorgamiento de medidas cautelares, no sería jurídicamente posible invocar la institución de la supletoriedad, pues es requisito para su procedencia una regulación deficiente, hipótesis que no se actualiza en este caso, por lo que con apego al principio de certeza y seguridad jurídica, se estima necesario regular de manera expresa el mecanismo de protección a los derechos fundamentales de las personas trabajadoras que se ubiquen en los supuestos de discriminación a que la presente iniciativa hace referencia.

Por lo anteriormente expuesto, con fundamento en los artículos 60 fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Zacatecas; 31 fracción I, 56, fracción I, 59, 60 y 62 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Zacatecas; 96, fracción I, 97, 98, 99, 100 y 101 del Reglamento General; someto a la consideración del Pleno de esta Honorable Sexagésima Quinta Legislatura del Estado, la siguiente Iniciativa con Proyecto de Decreto, mediante el cual se adicionan los artículos 252 Bis y 252 Ter a la Ley del Servicio Civil del Estado de Zacatecas, conforme a lo que a continuación se enuncia:

ARTÍCULO ÚNICO. Se adicionan los artículos 252 Bis y 252 Ter a la Ley del Servicio Civil del Estado de Zacatecas, para quedar de la siguiente manera:

Artículo 252 Bis. El Magistrado o Magistrada Ponente, a petición de parte o incluso de oficio, podrá decretar como medida precautoria que el patrón se abstenga de dar de baja de la institución de seguridad social en la que se encuentra afiliada la trabajadora embarazada que haya sido despedida,

cuando a su juicio existan indicios suficientes para presumir que fue separada en razón de su estado.

La medida descrita se aplicará siempre y cuando se acompañe a la demanda certificado médico que acredite el embarazo, emitido conforme a los requisitos y formalidades contempladas en la ley.

Asimismo, en los casos que se reclame discriminación en el empleo, tales como discriminación por embarazo, u orientación sexual, o por identidad de género, así como en los casos de trabajo infantil, el Magistrado o Magistrada Ponente tomará las providencias necesarias para evitar que se cancele el goce de derechos fundamentales, tales como la seguridad social, en tanto se resuelve el juicio laboral.

Para tal efecto, los demandantes deben acreditar la existencia de indicios que generen a la autoridad laboral la razonable sospecha, apariencia o presunción de los actos de discriminación que hagan valer.

Artículo 252 Ter. Las providencias cautelares señaladas en el artículo anterior podrán ser solicitadas al presentar la demanda, o posteriormente ya sea que se formulen por escrito o en comparecencia. En el primer caso, se tramitarán previamente al emplazamiento y en el segundo, por cuerda separada.

En ninguno de los dos casos se pondrá la solicitud en conocimiento de la persona contra quien se pida la providencia.

Las providencias cautelares podrán ser impugnadas mediante el recurso de reclamación.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Artículo primero. - El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente al de su publicación en el Periódico Oficial, Órgano de Gobierno del Estado.

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

Zacatecas, Zacatecas, 14 de Noviembre de 2024.

CARLOS PEÑA BADILLO
DIPUTADO

4.2

**DIPUTADA SUSANA ANDREA BARRAGÁN ESPINOSA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DE LA
H. LXV LEGISLATURA DEL ESTADO DE ZACATECAS
P R E S E N T E.**

El que suscribe, Diputado Pedro Martínez Flores, integrante del Grupo Parlamentario de Acción Nacional en la Sexagésima Quinta Legislatura del Estado de Zacatecas, en ejercicio de las facultades que me confieren los artículos 60 fracción I de la Constitución Política del Estado; 59 fracción I de la Ley Orgánica del Poder Legislativo; y 96 fracción I y 98 fracción I del Reglamento General del Poder Legislativo, elevo a la consideración de esta Asamblea Popular, la presente Iniciativa de Ley de Movilidad y Seguridad Vial para el Estado de Zacatecas , al tenor de a la siguiente:

EXPOSICION DE MOTIVOS

México ha tomado pasos trascendentales para transformar su sistema de movilidad y asegurar que cada persona en el país, independientemente de su situación económica o geográfica, tenga garantizado el derecho a una movilidad segura, accesible y sostenible.

El derecho a la movilidad fue incorporado en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos el 18 de diciembre de 2020, mediante la reforma al artículo 4 constitucional. Esta modificación estableció que “toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad”, marcando un hito en la legislación mexicana al elevar la movilidad al rango de derecho constitucional.

Así mismo la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV), aprobada en 2022, así como la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, buscan garantizar la movilidad como un derecho humano en México desarrollando un marco legal que reconozca la importancia de este tema en la vida cotidiana de los ciudadanos y que el Estado tiene la obligación de garantizarlo

con un enfoque integral, priorizando el transporte público, los peatones y ciclistas por encima de los vehículos privados, lo que marca un cambio de paradigma en la política de movilidad.

A pesar de estos avances, la implementación efectiva de estas iniciativas enfrenta importantes desafíos, que van desde la falta de recursos financieros hasta la necesidad de mejorar la infraestructura en muchas zonas del país.

Sabemos de la enorme responsabilidad que hoy tenemos para lograr avanzar en un tema muy demandado por la ciudadanía y que requerimos dar el paso para tener una regulación local que pueda aminorar la alta incidencia de accidentes viales causadas al combinar el alcohol con el volante, así como la falta de elementos de seguridad y protección de vehículos, la falta de medios alternativos de transporte y la poca priorización del espacio público hacia el peatón.

Los incidentes de tránsito ocupan los primeros lugares como causa de muerte en los diferentes rangos de edad, por lo que es crucial implementar un diseño que reduzcan los daños en caso de incidentes, a la par fomentar ordenamientos viales y sistemas que aborden la mejora de seguridad vial y a sostenibilidad de movilidad reduciendo la congestión vial.

El Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) informó que en el 2023 se registraron dos mil 433 accidentes de tránsito en nuestra entidad que causaron la muerte de 74 personas y un total de mil 10 heridos, con dicha cifra anual, del 2014 al 2023 en el estado fallecieron mil 20 personas en percances vehiculares y nueve mil 506 resultaron heridas.

Considerando solo las personas que fallecieron en el año 2023, el 71% eran conductores de algunos de los más de cuatro mil vehículos

involucrados en los hechos de tránsito, mientras que solo 14 personas eran pasajeros, tres peatones y uno era ciclista.

Esta ley es de suma importancia y trascendencia, ya que contempla el principio fundamental del derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, tal como lo consagra nuestra Constitución Política en su artículo 4° y promueve el desarrollo de mejores soluciones viales que procuren la accesibilidad, eficiencia y reducción de la congestión vial.

Todas las medidas que se deriven de la presente Ley tienen como objetivo la protección de la vida y la integridad física de las y los ciudadanos al momento de su desplazamiento, el uso o disfrute en las vías públicas por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo y la incidencia en lesiones graves como consecuencia de la generación de un sistema de movilidad seguro, es por lo 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.

Es necesario ampliar la legislación en este tema para evitar lagunas jurídicas, ya que, en este caso, es una Ley General la que origina dichas disposiciones e instrumentos, pues cabe señalar que la legislación actual emitida en materia de movilidad y seguridad vial no cuentan con elementos clave como fundamentos de la movilidad, criterios de las

políticas públicas de movilidad, la creación del Sistema Estatal de Movilidad, la incorporación de la Entidad en el Sistema Nacional de Movilidad, la creación de la estrategia estatal de movilidad y los instrumentos financieros aplicables.

Dentro de los nuevos elementos podemos encontrar el Sistema Estatal de Información, el contenido de las bases de datos en materia de tránsito, la Políticas de movilidad y Seguridad Vial, el concepto de sensibilización, y lo relacionado a políticas que fomenten el uso compartido de automóviles y diversos elementos que ya están contenidos en diversas leyes locales, pero carecen de definición jurídica.

Esta propuesta de Ley busca incorporar conceptos de la Ley General y agregar nuevos elementos para fortalecer los principios como la descongestión vial y la igualdad sustantiva en una nueva norma estatal, que complemente y se enfoque en los elementos que aún no están presentes en la normatividad estatal.

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.

Derivado lo anterior se presenta la siguiente Iniciativa:

LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE ZACATECAS

ARTÍCULO 1. Objeto de la Ley. La presente Ley es de orden público e interés general, sus disposiciones son de observancia obligatoria en todo el territorio del Estado y tiene por objeto:

- I. Establecer las bases y principios para garantizar el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, priorizando el desplazamiento de las y los peatones, conductores de vehículos no motorizados y personas con discapacidad;
- II. Establecer los mecanismos enfocados a reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito con base en el enfoque de sistemas seguros;
- III. Establecer las bases para la gestión de la seguridad vial con el objetivo de garantizar el derecho a la movilidad de todas las personas usuarias de la vía.
- IV. Establecer las directrices para la planeación, organización, regulación, gestión, control y evaluación de la movilidad de las personas y bienes;

V. Establecer los mecanismos de coordinación entre las autoridades de los tres órdenes de gobierno en materia de movilidad y seguridad vial.

VI. Establecer los mecanismos de participación de los sectores público, social, privado y de la población en general en las decisiones relacionadas con la política de movilidad y seguridad vial.

ARTÍCULO 2. Utilidad Pública. Se considera de utilidad pública:

I. El control en el tránsito de vehículos particulares, privados y públicos en la infraestructura vial, enfocada a prevenir muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito;

II. La prestación de servicios de transporte de personas y distribución de bienes y la infraestructura y servicios auxiliares relativos a esos servicios;

III. El uso de los sistemas de movilidad por todas las personas en condiciones de igualdad.

IV. El establecimiento, mejoramiento y uso adecuado de las áreas de tránsito peatonal y vehicular, conforme a la jerarquía de movilidad, prevista en la presente Ley;

V. La señalización vial y nomenclatura y demás elementos inherentes o incorporados a la vialidad;

VI. El acceso de mujeres y niñas a transporte de calidad, seguro y eficiente, fomentando acciones para eliminar la violencia basada en género y el acoso sexual; nb

VII. Las políticas, medidas, normas y acciones en materia de seguridad vial adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones graves y muertes a causa de éstos, tales como la infraestructura vial segura, transporte multimodal, las velocidades seguras; los vehículos seguros, las personas usuarias seguras y la atención médica pre hospitalaria;

VIII. Las demás que señalen otros ordenamientos jurídicos aplicables.

Glosario

ARTÍCULO 3. Glosario. Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:

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;

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;

Auditoría de movilidad y seguridad vial: Metodología aplicable a cualquier infraestructura vial existente o proyectada, para comprobar sus condiciones de seguridad, accesibilidad y calidad, a fin de identificar, reconocer y corregir las deficiencias;

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;

Banqueta: Área pavimentada entre las edificaciones y las calles o avenidas, destinadas a la circulación de peatones, con o sin desnivel respecto al de la vialidad de tránsito vehicular;

Calle: Vía pública ubicada en un centro de población;

Ciclovía: Carril confinado exclusivo para la circulación ciclista físicamente segregado del tránsito automotor;

Congestión vehicular: La condición de un tramo de vía cuando la demanda vehicular supera su capacidad;

Conurbación: Continuidad física y demográfica que forman dos o más Centros de Población;

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;

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

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;

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;

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

Impacto de movilidad: influencia o alteraciones sobre los desplazamientos de personas, bienes y mercancías que pudieran afectarse por la realización de obras y actividades privadas y públicas;

Infraestructura vial: Conjunto de elementos físicos interrelacionados entre sí, existentes en las vías públicas que tienen una finalidad de beneficio general, al permitir su mejor funcionamiento e imagen urbana;

Licencia de conducir: Documento expedido por autoridad competente mediante acto administrativo, que autoriza a una persona física que

demuestre condiciones psicofísicas, aptitudes respectivas y conocimiento regulatorio para conducir un vehículo motorizado;

Micro movilidad: Conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías a través de vehículos de baja potencia, tamaño y peso;

Movilidad: Conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías, a través de diversos modos, orientado a satisfacer las necesidades de las personas;

Movilidad activa: Desplazamiento de una persona a través de la actividad física;

Movilidad del cuidado: Desplazamientos asociados con el acompañamiento y cuidado a dependientes y mantenimiento del hogar, el cual no es remunerado;

Personas con discapacidad: Toda persona que por razón congénita o adquirida presenta una o más deficiencias de carácter físico, mental, intelectual o sensorial, ya sea permanente o temporal y que al interactuar con las barreras que le impone el entorno social, pueda impedir su inclusión plena y efectiva, en igualdad de condiciones con los demás;

Persona 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;

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;

Persona usuaria: La que realiza desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad;

Personas usuarias vulnerables: Niñas y niños menores de doce años, personas adultas mayores y personas con movilidad limitada usuarias de

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;

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;

ARTÍCULO 4. Derecho a la movilidad. La movilidad es el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia.

El derecho a la movilidad tendrá las siguientes finalidades:

- I. La integridad física y la prevención de las lesiones de las personas usuarias de las calles, en especial de las más vulnerables;
- II. La accesibilidad de todas las personas a las calles y a los sistemas de transporte;
- III. La movilidad eficiente de personas y bienes;
- IV. La adaptación y mitigación ante los efectos del cambio climático;
- V. La calidad de los servicios de transporte y de la infraestructura vial, y
- VI. La eliminación de mecanismos de exclusión o diferenciaciones desventajosas al usar los sistemas de movilidad, para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad.

ARTÍCULO 5. Protección de los derechos humanos. Esta Ley se interpretará de conformidad a lo establecido por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política del Estado de Zacatecas y los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, favoreciendo en todo momento a las personas la protección más amplia.

ARTÍCULO 6. Jerarquía de la Movilidad y Seguridad Vial. La prioridad en la planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, inversiones y recursos presupuestales en materia de movilidad y la seguridad vial, deberán favorecer en todo momento a la persona, los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades y estará determinada por los beneficios sociales y ambientales que generan en términos de eficiencia en el traslado de personas y bienes, el nivel de

vulnerabilidad física de las personas usuarias, y las emisiones que generan.

Las autoridades estatales y municipales en materia de movilidad deberán garantizar el reconocimiento y respeto a la siguiente jerarquía:

- I. Personas peatonas, en especial con movilidad limitada y con discapacidad, incluyendo a todas las que hacen uso de la calle sin un vehículo;
- II. Ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;
- III. Personas usuarias de vehículos eléctricos cuyo motor genere impulso a una velocidad no mayor a 50 km/h;
- IV. Servicios de transporte público colectivo de personas pasajeras;
- VI. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.

Las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de su competencia considerarán esta jerarquía en sus estrategias, planes, programas, proyectos, políticas fiscales y presupuestos relativos al diseño, construcción, operación y uso de la infraestructura vial, servicios de transporte, así como las normas de circulación y controles vehiculares.

ARTÍCULO 7. Principios Generales. En la planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, programas y acciones en materia de movilidad, las autoridades estatales y municipales se apegarán a 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;

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;

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 cocreación enfocadas en resolver las necesidades de las personas;

XII. Perspectiva de género. Visión científica, analítica y política que busca eliminar las causas de la desigualdad, la injusticia y la jerarquización de las personas basada en el género y que promueve la igualdad entre hombres y mujeres;

XIII. Progresividad. Garantizar que el derecho a la movilidad y sus derechos relacionados, estén en constante evolución, promoviéndolos de manera progresiva y gradual e incrementando constantemente el grado de su tutela, respeto, protección y garantía;

XIV. Resiliencia. Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación breve y de bajo costo, tanto para la sociedad como para el medio ambiente;

XV. Seguridad. Se deberá proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión grave por siniestros de tránsito es prevenible;

XVI. Seguridad vehicular. Aspecto de la seguridad vial enfocado en el desempeño de protección que brinda un vehículo de motor a las personas pasajeras y usuarias vulnerables, y demás usuarias de la vía, contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de siniestro;

XVII. Sostenibilidad. Satisfacer las necesidades de movilidad procurando los menores impactos negativos en el medio ambiente y la calidad de vida de las personas, garantizando un beneficio continuo para las generaciones actuales y futuras;

XVIII. Transparencia y rendición de cuentas. Garantizar la máxima publicidad y acceso a la información relacionada con la movilidad y la seguridad vial, así como sobre el ejercicio presupuestal y cumplimiento de la normativa, de conformidad con lo establecido en la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública;

XIX. Transversalidad. Instrumentar e integrar las políticas, programas y acciones en materia de movilidad y seguridad vial, desarrollados por las distintas dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, poniendo especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad, y

XX. Uso prioritario de la vía o del servicio: Concientizar a personas usuarias de la vía y transporte público sobre la necesidad que tienen las personas con discapacidad, las personas con movilidad limitada y quién les acompaña, de usar en determinadas circunstancias, las vías de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad.

ARTÍCULO 8. Enfoque de sistemas seguros. Las medidas que deriven de la presente Ley tendrán como objetivo prioritario la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, uso o disfrute en las vías públicas, por medio de un enfoque de prevención que disminuyan los factores de riesgo y eliminen la incidencia de

lesiones graves, a través de la generación de sistemas de movilidad seguros.

ARTÍCULO 9Diseño universal. 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 necesidad de adaptación ni diseño especializado, 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.

ARTÍCULO 10. Perspectiva de género. Las autoridades estatales y municipales deberán fomentar y garantizar la participación de las mujeres en la planeación y diseño de los sistemas de movilidad, reconociendo su interseccionalidad.

ARTÍCULO 11. Autoridades Son autoridades en materia de movilidad y seguridad vial, en sus respectivos ámbitos de competencia, las siguientes:

- I. La persona titular del poder ejecutivo del estado;
- II. La Secretaría de Seguridad Pública
- III. Dirección de Policía Vial Preventiva
- IV. La Secretaría de Salud;
- V. La Secretaría de Medio Ambiente;
- VI. La Secretaría de Obras;
- VII. La Secretaría de Finanzas;

VIII. Los Municipios...

ARTÍCULO 12 Atribuciones de la persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado. Corresponde a la Persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado el ejercicio de las siguientes atribuciones:

I. Dictar y aplicar las medidas necesarias para el cumplimiento de esta Ley;

II. Formular y conducir la política estatal en materia de movilidad y seguridad vial en concordancia con lo previsto en esta Ley y en el Plan Estatal de Desarrollo, y conforme a las políticas en materia de planificación, desarrollo y ordenamiento territorial que se emitan en el ámbito estatal;

III. Celebrar convenios de coordinación con la Federación, las entidades federativas y los municipios, para la implementación de acciones que garanticen el derecho a la movilidad de las personas en el Estado;

IV. Celebrar los instrumentos jurídicos, así como coordinar y promover las acciones necesarias con los sectores público, privado y social, así como con instituciones académicas y grupos empresariales, que contribuyan a los objetivos de la presente Ley;

V. Expedir el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;

VI. Expedir, por conducto de la Secretaría de Seguridad mediante la Dirección de Policía Vial Preventiva, las normas técnicas y demás disposiciones jurídicas de carácter general relativas a las características de la infraestructura vial, regulación de tránsito y seguridad vial;

VII. Proponer las partidas necesarias en el Presupuesto de Egresos del Estado para el cumplimiento del objeto previsto en la presente Ley;

VIII. Garantizar que las vías públicas de su jurisdicción proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas, sin importar el modo de transporte que utilicen;

IX. Designar a la persona que integrará el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;

X. Fomentar la participación del sector social en la materia; y

XI. Las demás que señale esta Ley y otras disposiciones jurídicas aplicables.

ARTÍCULO 13. Atribuciones de la Dirección de Policía Vial Preventiva;

Cumplir y hacer cumplir la presente Ley y la normatividad vigente en el ámbito de su competencia;

Vigilar, en el ámbito de su competencia, el cumplimiento de esta Ley y los demás ordenamientos que de ella se deriven, así como sancionar su incumplimiento;

Instrumentar la utilización de elementos aportados por la ciencia y la tecnología, para la implementación y uso de nuevos sistemas que permitan:

a. La determinación de infracciones y aplicación de sanciones en coordinación con la Secretaría de Seguridad Pública; y

b. Mejorar las condiciones de accesibilidad para las personas con discapacidad, las personas con movilidad limitada y adultos mayores.

Proponer a la persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado, iniciativas en materia de movilidad y seguridad vial;

Formular y proponer a la persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado, las políticas en materia de movilidad y seguridad vial, así como implementar, vigilar y evaluar su aplicación;

Elaborar y someter a la aprobación del Ejecutivo del Estado, el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, y posteriormente llevar a cabo su implementación;

Brindar opinión respecto a la congruencia de los programas municipales de movilidad con relación al Programas Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, cuando así lo solicite el Ayuntamiento de un Municipio;

Coordinar comisiones de trabajo con los diferentes sectores, con el objeto de proponer acciones, programas o proyectos relacionados con la competencia de la Dirección de Policía Vial Preventiva,;

Fomentar el uso del transporte no motorizado, y los desplazamientos a pie, así como mecanismos que garanticen la accesibilidad de las personas con discapacidad o movilidad limitada;

Celebrar de manera conjunta o separadamente, convenios de coordinación y colaboración, documentos previos a los contratos y demás instrumentos jurídicos con Dependencias y Entidades de las Administraciones Públicas Federal, Estatales y Municipales, así como con instituciones del sector público, privado y social, para el cumplimiento de esta Ley;

Coadyuvar con las autoridades competentes, en la promoción de cursos de capacitación para las personas que atiendan a víctimas de siniestros de tránsito;

Promover la realización de los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades en coordinación con las autoridades federales y municipales, de acuerdo con las necesidades y las condiciones impuestas por el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, y dando prioridad en todo momento al tránsito peatonal, ciclista y del servicio de transporte público;

Proponer a las instancias correspondientes, alternativas que permitan utilizar mejor las vías públicas, agilizar el tránsito sobre las mismas o disminuir los índices de contaminación ambiental;

Fomentar que las vialidades y los nuevos desarrollos urbanos cuenten con accesibilidad peatonal, para las personas con discapacidad o movilidad limitada, ciclistas y estacionamientos para bicicletas, basadas en los estudios y planes de movilidad correspondientes que para tal efecto se realicen.

Promover y proteger la libre competencia y competencia, de conformidad con la ley aplicable;

Realizar actos de inspección, verificación y vigilancia en el ámbito de su competencia en materia de movilidad y seguridad vial;

Utilizar cualquier instrumento tecnológico que sea necesario para verificar el cumplimiento de las disposiciones de la presente Ley, así como las conductas contrarias a los mismos;

Tramitar y resolver los recursos administrativos que le competan;

Instrumentar en coordinación con otras autoridades competentes, programas y campañas de educación, encaminados a la prevención de siniestros de tránsito y la sana convivencia vial a través de la formación de una conciencia social de los problemas peatonales y viales, así como la promoción de la cultura de la movilidad en la población;

Incentivar la formación de especialistas, para la investigación y el desarrollo tecnológico en materia de movilidad;

Ejecutar los acuerdos del Ejecutivo del Estado en todo lo que se refiere a la materia objeto de esta Ley y sus reglamentos;

Incentivar acciones de los privados para reducir el uso del automóvil y mejorar la seguridad vehicular de sus flotillas;

Establecer las bases normativas y reglamentarias para regular la seguridad vehicular en el Estado y los municipios;

Las demás que les otorguen la presente Ley, sus Reglamentos y demás disposiciones administrativas aplicables.

ARTÍCULO 14 Atribuciones de la Secretaría de Seguridad Pública

Garantizar en el ámbito de sus atribuciones que la vialidad, su infraestructura, servicios y elementos inherentes o incorporados a ellos, se utilicen en forma adecuada conforme a su naturaleza, con base en

las políticas de movilidad que emita la Secretaría, coordinándose, en su caso, con las áreas correspondientes para lograr este objetivo;

Orientar, participar y colaborar con la población en general, en materia de prevención de siniestros de tránsito y de infracciones a las normas de tránsito;

Cuidar de la seguridad e integridad de las personas usuarias vulnerables en las vías públicas, garantizando siempre su preferencia, sobre los vehículos motorizados;

Garantizar en el ámbito de sus atribuciones, que la infraestructura ciclista, banquetas, cruces y rampas peatonales, y accesos destinados a las personas con discapacidad, permanezcan libres de obstáculos y elementos que impidan, dificulten u obstruyan el tránsito vehicular y peatonal, excepto en aquellos casos debidamente autorizados;

Aplicar en el ámbito de sus facultades las sanciones previstas en el presente ordenamiento, y demás disposiciones aplicables en materia de tránsito y vialidad;

Aplicar las sanciones procedentes a los conductores de vehículos en todas sus modalidades, por violaciones a las normas de tránsito, y

Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

ARTÍCULO 15. Atribuciones de la Secretaría de Salud las siguientes atribuciones:

Proporcionar a las autoridades estatales y municipales competentes, los datos que coadyuven en la consecución de los principios previstos en la presente Ley.

Elaboración e implementación de guías de práctica clínica y protocolos que permitan mejorar la calidad de la atención médica prehospitalaria por siniestros de tránsito.

Elaboración e implementación de programas de capacitación para el personal de salud responsable de la atención médica prehospitalaria por siniestros de tránsito.

Proponer esquemas que permitan facilitar el financiamiento de la atención, rehabilitación e integración de las víctimas de siniestros de tránsito;

Realizar campañas de prevención de la salud, dirigida a las personas usuarias de la vía pública en materia de siniestros de tránsito;

Celebrar convenios de cooperación y coordinación en la materia, y

Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

ARTÍCULO 16. Atribuciones de la Secretaría de Medio Ambiente el ejercicio de las siguientes atribuciones:

Promover, fomentar e impulsar, en coordinación con la Dirección de Policía Vial Preventiva, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, el uso de vehículos no motorizados y de bajas emisiones contaminantes; vehículos con control de emisiones avanzados y alta eficiencia energética con tecnologías sustentables, así como el uso de otros

medios de transporte público de pasajeros y de carga amigables con el medio ambiente, utilizando los avances científicos y tecnológicos;

Incluir en las disposiciones conforme a las cuales se efectuará la evaluación del impacto ambiental de las obras o proyectos que generen efectos significativos en el territorio del Estado, criterios de movilidad y seguridad vial necesarios para cumplir con el objeto de la presente Ley;

Establecer con base en la legislación en la materia y las disposiciones señaladas en la presente ley, la regulación de la circulación de los vehículos para que cumplan con las disposiciones de verificación vehicular y condiciones físico-mecánicas;

IV. Promover e impulsar en coordinación con la Dirección de Policía Vial Preventiva, y las demás autoridades competentes el uso del transporte escolar; y

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

ARTÍCULO 17. Atribuciones de la Secretaría de Obras Publicas

I. Diseñar, construir y mantener las vías de jurisdicción estatal y las que deriven de los convenios de coordinación con las autoridades federales o municipales que al efecto se celebren.

II. Brindar asistencia técnica a los municipios, para diseñar e instrumentar programas de habilitación de espacios para el desplazamiento peatonal y la construcción y mantenimiento de infraestructura ciclista.

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

ARTÍCULO 18. Atribuciones de la Secretaría de Finanzas el ejercicio de las siguientes atribuciones:

- I. Planear y analizar el gasto de las políticas públicas coordinadas, para cumplir con el objetivo de la presente Ley;
- II. Implementar instrumentos fiscales, regulatorios y tarifarios que tengan por objeto reducir, controlar y compensar los costos sociales y ambientales de la movilidad;
- III. Promover y apoyar mecanismos de financiamiento para el transporte público, la movilidad no motorizada y la seguridad vial;
- IV. Otorgar apoyos económicos para realizar proyectos de infraestructura de seguridad vial, que sean consistentes con los distintos planes y programas en la materia, en cofinanciamiento con las autoridades locales y propiciando la participación de la inversión privada;
- V. Priorizar en los presupuestos las acciones en materia de movilidad y seguridad vial de conformidad con la garantía efectiva del derecho a la movilidad, las metas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible y la jerarquía de movilidad;
- VI. Evaluar y programar los recursos destinados a programas y proyectos de inversión relacionados con la movilidad, teniendo como base los efectos económicos, financieros, sociales y ambientales del proyecto; y
- VII. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

3.3 Atribuciones de los municipios

ARTÍCULO 19.. Atribuciones de las autoridades municipales. Corresponde a los municipios, las siguientes atribuciones:

- I. Formular, conducir y evaluar la política municipal en materia de movilidad, seguridad vial y sostenibilidad en concordancia con lo previsto en esta Ley y en el Plan Estatal de Desarrollo, y conforme a las políticas en materia de planificación, desarrollo y ordenamiento territorial que se emitan en el ámbito estatal;
- II. Coadyuvar con las autoridades estatales en la instrumentación del Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;
- III. Coordinarse con otros municipios para alcanzar los objetivos y prioridades previstos en programas en materia de movilidad, seguridad vial, y los demás que de estos deriven;
- IV. Gestionar y administrar recursos para ejecutar acciones enfocadas a garantizar el derecho a la movilidad y la gestión de la seguridad vial;
- V. Elaborar, evaluar y vigilar el cumplimiento de los planes y programas de su competencia, en materia de movilidad y seguridad vial;
- VI. Diseñar y ejecutar, en materia de movilidad urbana no motorizada, programas de recuperación y habilitación de espacios urbanos para el desplazamiento peatonal y la construcción y mantenimiento de infraestructura ciclista en los términos de la presente Ley;

- VII. Llevar a cabo el control de tránsito, preservando el orden y la seguridad vial con base en el enfoque de sistemas seguros;
- VIII. Implementar programas de seguridad vial en los entornos escolares y áreas habitacionales que garanticen la movilidad integral;
- IX. Conformar y mantener actualizado un inventario de los servicios, infraestructura y demás elementos inherentes o incorporados a las vías de su competencia, vigilando que, en su caso, cuenten con las autorizaciones o avisos necesarios para el efecto;
- X. Colocar, mantener y preservar en estado óptimo de utilización, la señalización y la nomenclatura de la vialidad de sus demarcaciones territoriales;
- XI. Vigilar que las dependencias o los particulares que realicen trabajos o eventos en las aceras impidiendo la movilidad peatonal, coloquen dispositivos que permitan la circulación de peatones con comodidad y seguridad por el arroyo vehicular;
- XII. Elaborar y operar programas para fomentar la movilidad activa y el uso cotidiano, masivo y seguro de la bicicleta y la micromovilidad dentro de sus respectivos territorios;
- XIII. Realizar los operativos de alcoholimetría en el ámbito de su respectiva competencia; y
- XIV. Vigilar el cumplimiento de las disposiciones de seguridad vial y vehicular; y

XV. Las demás que les otorguen la presente Ley, sus Reglamentos y demás disposiciones administrativas.

ARTÍCULO 20. Convenios de coordinación y de colaboración. El Estado y los municipios podrán establecer vínculos de colaboración y coordinación a través de la suscripción de convenios con la Federación, Estados o municipios de otras entidades federativas, en materia de movilidad y seguridad vial, atendiendo a lo dispuesto por el marco legal aplicable.

Para el debido cumplimiento de sus atribuciones, el Estado y los municipios podrán suscribir, además, convenios de coordinación y colaboración con ciudadanos, organizaciones sociales, empresariales, educativas, con organismos de la sociedad civil, institutos de investigación científica o tecnológica, asociaciones y con la sociedad en general en la materia.

ARTÍCULO 21 Objeto del Sistema Estatal. El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial es el mecanismo de coordinación entre las autoridades estatales y municipales en materia de movilidad y seguridad vial, así como con los sectores de la sociedad en la materia, a fin de cumplir el objeto y principios de esta Ley, los instrumentos de planeación y la implementación coordinada de los principios, elementos, acciones, programas, criterios, instrumentos, políticas públicas, servicios y normas que se establecen con el objetivo de garantizar el derecho a la movilidad de las personas.

ARTÍCULO 22. Integración del Sistema Estatal. El Sistema estará integrado por las personas titulares de:

- I. El Poder Ejecutivo del Estado;
- II. La Secretaría de Seguridad Pública;
- III. La Dirección de Policía Vial Preventiva,
- IV. La Secretaría de Salud;
- V. La Secretaría de Medio Ambiente;
- VI. La Secretaría de Obras Publicas;
- VII. La Secretaría de Finanzas
- VIII. Los municipios
- X. Un representante del sector empresarial relativo a la movilidad;
- XI. Un representantes de la sociedad civil que se relacione con temas de movilidad, seguridad vial y accesibilidad;
- XII. Un representante de la academia con experiencia comprobada en materia de movilidad;

El Sistema podrá invitar a participar a otras autoridades que se considere necesarias con voz y las demás que se determinen para el debido cumplimiento del objeto de la Ley.

ARTÍCULO 23. Atribuciones del Sistema Estatal. El Sistema Estatal tendrá las siguientes facultades:

- XVIII. Emitir sus lineamientos de operación;
- XIX. Emitir acuerdos y resoluciones generales para su funcionamiento;
- XX. Aprobar el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;

XXI. Analizar y promover la aplicación de los instrumentos de política previstos en la presente Ley;

XXII. Formular a las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial, recomendaciones para el fortalecimiento de las políticas y acciones para el cumplimiento de los objetivos y principios previstos en la presente;

XXIII. Expedir lineamientos y demás disposiciones de carácter general que establecerán los métodos y procedimientos para guiar los proyectos y acciones en materia de movilidad y seguridad vial;

XXIV. Proponer criterios en la planeación, diseño, implementación, operación y evaluación de la infraestructura vial, servicios de transporte y programas relativos a la movilidad y la seguridad vial;

XXV. Promover los acuerdos y la coordinación entre las autoridades;

XXVI. Realizar el seguimiento, revisión y evaluación de programas, planes y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial; y

XXVII. Las demás que se establezcan para el funcionamiento del Sistema y el cumplimiento del objeto de la presente Ley, los lineamientos y demás disposiciones en materia de movilidad y seguridad vial.

ARTÍCULO 24. Funcionamiento del Sistema Estatal. El Sistema Estatal operará con base en los lineamientos de operación que apruebe en su instalación, los cuales deberán al menos cumplir con lo siguiente:

I. El Sistema Estatal será presidido por la persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado y contará con una Secretaría Ejecutiva, la cual corresponderá a la persona titular de la Dirección de Policía Vial Preventiva,

II. En ausencia de la persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado, la persona Titular de la Secretaría de Seguridad Pública

III. La presidencia del Sistema Estatal convocará, por lo menos, a una reunión ordinaria semestral con el propósito de informar y evaluar las acciones y medidas implementadas en materia de movilidad, los datos relativos a la gestión de la seguridad vial, así como la información alusiva a los siniestros de tránsito; y para conocer las opiniones o recomendaciones de sus integrantes;

IV. La presidencia del Sistema Estatal podrá convocar de forma extraordinaria cuando la naturaleza de algún asunto de su competencia lo exija o a petición fundada de alguna persona integrante del Sistema.

ARTÍCULO 25. Planeación. Para los efectos de esta Ley se entiende por planeación de la movilidad y la seguridad vial, a la ordenación racional y sistemática de acciones que garanticen el ejercicio del derecho a la movilidad en el Estado de conformidad con esta Ley y las demás disposiciones jurídicas aplicables.

ARTÍCULO 26. Instrumentos de Planeación. Son instrumentos de planeación de la política estatal en materia de movilidad y seguridad vial, los siguientes:

ARTÍCULO 27. Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial. El Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, deberá considerar todas las medidas administrativas y operativas que garanticen el adecuado funcionamiento de los sistemas de movilidad y las políticas conducentes que mejoren las condiciones de viaje de los usuarios de acuerdo a los principios de esta Ley y las medidas administrativas, operativas y de coordinación que garanticen la seguridad vial de todos los usuarios de la vía; y deberá ser revisado y en su caso modificado cada seis años.

ARTÍCULO 28. Objetivos de los programas de movilidad y seguridad vial. Los programas dirigirán sus estrategias y acciones al cumplimiento de los objetivos establecidos en la presente Ley, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial

ARTÍCULO 29. Acciones en los programas de movilidad y seguridad vial. La planeación de la movilidad y seguridad vial plasmada en los programas integrará los principios y jerarquía de la movilidad establecidos en esta Ley, observando además los siguientes criterios:100

- 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 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;
- 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;
- 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

;

XXI. Las demás que establezcan las demás disposiciones legales.

ARTÍCULO 30. Contenido de los programas de movilidad y seguridad vial. Los programas de movilidad y seguridad vial deben contener como mínimo:

- I. El diagnóstico que contenga por lo menos lo siguiente:
 - b. Los indicadores que establezca la Estrategia Nacional.
 - c. La evaluación del cumplimiento de los programas previos.

- III. Los indicadores y metas:
 - a. Indicadores relativos a los establecidos por la Estrategia Nacional, esta Ley y los sistemas de información y bases de datos de movilidad.
 - b. Definición de líneas base.
 - c. Definición de metas a lograr al horizonte del plan, así como metas parciales con el objetivo de lograr una gestión basada en resultados.
- IV. Las estrategias y acciones propuestas para cumplir con los objetivos del programa, con- gruentes con la presente ley
- V. Las responsabilidades que rigen el desempeño de su ejecución y las acciones de coordinación con dependencias federales, otras entidades federativas, municipios y sociedad civil;
- VI. Plan de implementación y control que involucre a las autoridades responsables;
- VII. El desarrollo de herramientas para financiamiento de los proyectos priorizados.
- VIII. Los indicadores y mecanismos específicos para la evaluación, actualización y, en su caso, corrección del programa; y
- IX. Estrategias de comunicación para hacer cumplir la legislación basadas en mensajes probados para garantizar la comprensión y apoyo del público, así como la participación de las partes interesadas para potenciar al máximo el cumplimiento.

ARTÍCULO 31 Instrumentos económicos. El Gobierno del Estado y los gobiernos municipales deberán diseñar instrumentos económicos que

garanticen el cumplimiento de los objetivos de la presente Ley y que tengan como finalidad:

- I. Construir, mantener y operar infraestructura segura, sostenible, resiliente y de calidad para el transporte público y la movilidad no motorizada;
- II. Desincentivar el uso de modos de transporte que por sus externalidades negativas produzcan daños sociales y ambientales;
- III. Subsidiar y otorgar incentivos a los usuarios de servicios de transporte sostenible, seguro, equitativo y que generen beneficios sociales y ambientales;
- IV. Fomentar la incorporación de información confiable y suficiente sobre las consecuencias, beneficios y costos sociales y ambientales de las decisiones de las personas consumidoras, conductoras, operadoras de servicios y de las vías públicas; y

ARTÍCULO 32. Criterio de movilidad sustentable en los presupuestos. El presupuesto que el Estado y municipios destinen a cumplir los objetivos de esta Ley, deberán garantizar el derecho a la movilidad de todos los habitantes, mediante sistemas de movilidad que incentiven la accesibilidad urbana y rural, respondan adecuadamente a las necesidades de movilidad, reduzcan sus externalidades negativas y compensen las que no se puedan eliminar.

Los presupuestos y los programas operativos de las dependencias responsables de la movilidad priorizarán las acciones en materia de movilidad y seguridad vial que, de conformidad con la garantía efectiva

del derecho a la movilidad, las metas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible y la jerarquía de movilidad, se traduzcan en implementar mejoras a la infraestructura, operación y control del transporte público, la movilidad no motorizada y peatonal, y la infraestructura vial bajo los principios de calles completas, diseño universal y seguridad vial.

ARTÍCULO 33. Participación social. Las autoridades estatales y municipales en materia de movilidad y seguridad vial deberán promover la participación de la sociedad en la planeación, ejecución y vigilancia de la política estatal de movilidad y seguridad vial. Para dar cumplimiento a lo que establece esta Ley, la Secretaría de Seguridad Pública y los municipios.

ARTÍCULO 34. Sistema de información y seguimiento de movilidad. El Sistema de información y seguimiento de movilidad es la base de datos que la Dirección de Policía Vial Preventiva, deberá integrar y operar con el objeto de registrar, procesar y actualizar la información en la materia.

La información que alimente al sistema deberá ser enviada y generada por los organismos y entidades que correspondan, con los cuales deberá coordinarse la Secretaría. Estará compuesto por información homologada, georreferenciada, estadística, indicadores de movilidad y gestión administrativa, indicadores incluidos en los instrumentos de planeación e información sobre el avance de proyectos y programas. La información del sistema permitirá dar seguimiento y difusión a la información en la materia, podrá incluir componentes de datos abiertos y

se registrará por lo establecido en la Ley en materia de Protección de Datos Personales del Estado.

Las autoridades estatales y municipales, 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 que posean datos e información necesaria para que las autoridades competentes elaboren las políticas de movilidad y seguridad vial.

ARTÍCULO 35. Registro Estatal de Movilidad y Seguridad Vial. El Registro es el instrumento a través del cual la Secretaría de Seguridad a través de la Dirección de Policía Vial Preventiva, resguarda los documentos y actos jurídicos relacionados con los conductores, vehículos y servicios de transporte en todas sus modalidades, con base en los principios de publicidad, inscripción, especialidad, legitimación, consentimiento, tracto sucesivo, rogación, prelación y legalidad o calificación registral. El Registro tiene por objeto integrar, registrar, administrar, controlar y actualizar la información relativa al control de vehículos, conductores y servicios de transporte regulados a través de esta Ley.

ARTÍCULO 36 Materias que integran el Registro Estatal de Movilidad y Seguridad Vial. El Registro deberá contar con información sobre los siguientes rubros:

IV. Control vehicular;

V. Licencias de conducir, incluyendo el tipo y vigencia de licencia, así como las licencias suspendidas y canceladas;

VI. Infracciones cometidas, cumplimiento de sanciones y reincidencia, así como responsabilidad de siniestros de tránsito cometidos bajo el influjo de bebidas alcohólicas, psicotrópicos o drogas enervantes;

VII. Siniestros de tránsito, incluyendo un número identificador único para personas lesionadas, datos de localización, datos de los vehículos y personas involucradas, mecánica del siniestro.

VIII. De los títulos de concesión, permisos y registros, sus representantes legales, gravámenes, características de vehículos y personas conductoras; y

IX. Las demás que sean necesarias a juicio de la Secretaría de Movilidad [o equivalente];

ARTÍCULO 37. Datos abiertos. Los datos generados en materia de movilidad deberán ser públicos, en cumplimiento a lo establecido por la Ley en materia de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado, como mecanismo para el seguimiento de planes, programas y proyectos desarrollados en materia de movilidad por el Estado.

ARTÍCULO 38. Función de las calles. Las autoridades competentes del diseño de calles deberán considerar la aptitud de la calle como un espacio público que responda a una doble función de movilidad y de habitabilidad, siendo las siguientes:

XIII. La función de movilidad comprende el tránsito de personas peatonas y vehículos, y

XIV. La función de habitabilidad comprende la recreación, el consumo, la socialización y el disfrute.

La gestión pública sobre las calles deberá fortalecer ambas funciones, a través de criterios diferenciados en función de la jerarquización vial. Asimismo, la prioridad en el diseño y operación de las calles estará definida en función de la jerarquía de movilidad prevista en la presente Ley.

ARTÍCULO 39. Sistema vial. El sistema vial se compone de la infraestructura de las vías públicas y su operación. Comprende la construcción, mantenimiento y operación de las calles, así como sus elementos inherentes e incorporados:

I. Elementos inherentes: banquetas y espacios de circulación peatonal, así como los carriles de circulación vehicular motorizada y no motorizada; y

II. Elementos incorporados: mobiliario, áreas verdes, señalización e infraestructura tecnológica y eléctrica.

ARTÍCULO 40. Jerarquía vial. Las vías se clasificarán en relación con su función en la red vial de un centro de población, conurbación o zona;

I. Carreteras y caminos estatales: vías no urbanas que comunican poblaciones dentro del Estado, y que están a cargo del Gobierno del Estado;

II. Carreteras rurales: vías que conectan centros de población y zonas rurales; y

III. Vías urbanas: calles o vías en centros de población y conurbaciones. Pueden ser de jurisdicción estatal o municipal y se clasifican en:

a. Avenidas de acceso controlado. Calles que cuentan con carriles centrales y laterales separados por camellones donde la incorporación y desincorporación a los carriles centrales se realiza a través carriles de aceleración y desaceleración en puntos específicos.¹¹⁶ La falta de carriles laterales impide el reconocimiento de una avenida como de acceso controlado;

b. Avenidas primarias. Son vías de alta capacidad que permiten el flujo del tránsito vehicular entre las distintas áreas de la ciudad y que por la falta de control de acceso a carriles centrales permiten la circulación de peatones y ciclistas;

c. Calles secundarias o avenidas colectoras. Su función es conectar las vías terciarias o locales con las primarias. Aunque tienen generalmente una sección más reducida que las calles primarias, son las calles principales dentro de las colonias por su capacidad vial, pero presentan una dinámica distinta al tener mayor movimiento de vueltas, estacionamientos, así como carga y descarga de mercancías;

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

ARTÍCULO 41. Diseño vial seguro. Las obras de infraestructura vial urbana y carretera deben ser diseñadas y ejecutadas bajo los principios, jerarquía de la movilidad y criterios establecidos en la presente Ley, priorizando aquéllas que atiendan a personas peatonas, vehículos no motorizados y transporte público. Las calles deben planearse, diseñarse y operarse mediante un enfoque de sistema seguro, reconociendo la posibilidad del error humano y la interseccionalidad de las personas usuarias de la vía, a fin de evitar muertes y lesiones graves.

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, por lo que las autoridades competentes del diseño vial de las calles tendrán como eje rector, que en caso de que ocurra un siniestro de tránsito, la fuerza del impacto sea la mínima, para no causar la muerte o lesiones graves a las personas involucradas, incorporando criterios que preserven su vida, seguridad, salud integridad y dignidad.

ARTÍCULO 42. Criterios de diseño vial en calles urbanas. El diseño y la operación vial de calles nuevas, así como de vías existentes deberá cumplir con los criterios técnicos previstos en los manuales de diseño vial y dispositivos de control del tránsito que al efecto se expidan, con los principios establecidos en esta Ley y con la garantía efectiva del derecho a la movilidad, específicamente los siguientes:

I. Control de velocidad en vías primarias. El diseño geométrico, de escenarios, de secciones de carriles, textura y color de pavimentos, iluminación, así como demarcación y señales deberán incidir en generar velocidades adecuadas a la tolerancia humana a las colisiones. El diseño vial debe estar acompañado de políticas y estrategias de gestión

de la velocidad, incluyendo campañas de sensibilización, sistemas de control y sanciones;

II. 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 modos activos de movilidad. El diseño geométrico, de secciones de carriles, pavimentos y señales deberán considerar una velocidad de diseño de conformidad con la presente ley, para lo cual se podrán ampliar las banquetas, reducir secciones de carriles, utilizar árboles y mobiliario, pavimentos especiales, desviar el eje de la trayectoria e instalar dispositivos de reducción de velocidad de acuerdo con los manuales de diseño vial y dispositivos de control del tránsito;

III. Diseño universal en calles. Todo nuevo proyecto para la construcción de calles deberá considerar espacios de calidad, accesibles para todas las personas. Por tal motivo se deberán proveer franjas peatonales y ciclistas con dimensiones adecuadas, continuas, libres de obstáculos y con superficies a nivel; tiempos de cruce adecuados, secciones, señales horizontales y verticales, diseños geométricos, infraestructura de soporte y todos los elementos de las vías públicas deben estar diseñados para todas las personas usuarias, sin discriminación alguna. Se deberá evitar la construcción de pasos elevados o subterráneos cuando haya la posibilidad de adecuar el diseño para hacer el cruce peatonal y ciclista a nivel de calle o de banqueta;

IV. Calles completas. La construcción de infraestructura vial deberá tomar en cuenta y ofrecer la infraestructura necesaria para proteger la

multiplicidad de las personas usuarias de la vía pública, con especial énfasis en la jerarquía establecida en esta Ley. Los proyectos de nuevas calles o de rediseño de las existentes considerarán el criterio de calle completa, asignando secciones adecuadas a peatones; carriles exclusivos para bicicletas y carriles exclusivos al transporte público cuando se trate de un corredor de alta demanda;

V. Intersecciones seguras. Las intersecciones deberán estar diseñadas para garantizar la seguridad de todas las personas usuarias, especialmente los peatones; por lo que es necesario reducir velocidades vehiculares en las mismas, establecer cruces a nivel de calle o de banqueta y diseñar fases cortas de semáforo para los vehículos automotores; y

VI. Vías saludables. Los proyectos de vialidad deben contemplar la inclusión de componentes que aporten a la salud de las personas con soluciones basadas en la naturaleza, que pueden ser superficies infiltrantes, masa vegetal y barreras que regulen el ruido y la contaminación.

ARTÍCULO 43. Principios de diseño vial en calles urbanas. En el diseño, construcción y operación de las calles, tanto en sus elementos inherentes como en los incorporados, se deberá garantizar en todo momento el derecho a la movilidad de todas las personas, bajo los siguientes criterios:

I. Inclusión:

a. Perspectiva de género: Las calles deben tener las condiciones adecuadas para que exista igualdad de género, es decir, elementos

urbanos que garanticen que cualquier persona usuaria, preferentemente las niñas, adolescentes, mujeres, así como las diversas identidades de género, puedan acceder, ocupar y usar el espacio público en plenitud de condiciones.

b. Diseño universal en geometrías, materiales y señalamientos: El proyecto debe garantizar que las circulaciones, materiales, geometrías, señalamientos y elementos complementarios sean diseñados para su usabilidad para todas las personas, sin exclusión por motivo de género, identidad, edad, discapacidad, movilidad limitada, limitación cognitiva, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado.

c. Prioridad a personas usuarias vulnerables de la vía: El proyecto debe garantizar que los factores como la velocidad, circulación cercana a vehículos motorizados y ausencia de infraestructura de calidad, no pongan en riesgo a personas peatonas y ciclistas, en particular a la niñez, personas adultas mayores, con discapacidad o con movilidad limitada.

II. Seguridad:

a. Diversidad de usos de suelo: Promover a través de reglamentos y normativas una equilibrada combinación entre usos residenciales y no residenciales dentro de la misma cuadra o cuadras adyacentes.

b. La uniformidad y el orden en el diseño deben permitir que la calle sea entendida con facilidad, más seguras y fáciles de usar por todas las personas usuarias, incluidas peatones, ciclistas y conductores, sin que les requiera grandes esfuerzos.

c. Participación social: Desde la etapa de diagnóstico y diseño conceptual hasta los detalles arquitectónicos y la implementación, se debe incorporar a residentes y personas usuarias de la calle, a fin de que se garantice que sus preocupaciones, visión y requerimientos se incorporen adecuadamente al proyecto, para maximizar su nivel de apropiación.

d. Velocidades seguras: Las vías desde su diseño deben contar con las características necesarias para que sus velocidades de operación sean compatibles con el servicio y las personas usuarias que en ella convivan.

III. Sustentabilidad:

a. Conectividad: La calle debe formar parte de una red que conecte de manera eficiente orígenes y destinos mediante la transferencia directa entre modos de transporte; en ese sentido las rutas peatonales deben ser cortas, directas y variadas.

b. Flexibilidad: Es la capacidad del diseño para adaptarse a cambios en los requerimientos de su funcionamiento. Se deben evaluar los proyectos en su ciclo completo para establecer su costo y beneficio. Además, tener un diseño flexible que facilite adecuaciones futuras a un bajo costo.

c. Prioridad a la Movilidad Urbana Sustentable: Las geometrías, operación, materiales y elementos complementarios deben reforzar la jerarquía basada en los principios de diseño de calles, la vulnerabilidad

y los beneficios sociales y ambientales. Incluso en proyectos enfocados en un tipo de persona usuaria, se deben abrir a opciones para las demás.

IV. Resiliencia:

a. Calidad: La calle debe contar con materiales de larga duración, buen diseño y acabados, así como mantenimiento adecuado para ser funcional, atractiva estéticamente y permanecer en el tiempo.

b. Permeabilidad: La calle debe permitir el desplazamiento libre de personas peatonas, ciclistas y vehículos de emergencia. Deben considerarse elementos que contribuyan a esta vocación.

c. Tratamiento de condiciones climáticas: El proyecto debe incorporar un diseño que permita la recolección e infiltración de agua pluvial, su reutilización en la medida que el suelo y el contexto hídrico de la ciudad lo requiera.

ARTÍCULO 44 Especificaciones viales. En todos los proyectos de infraestructura vial, así como la que ya esté en operación, las autoridades estatales y municipales deberán observar las mejores prácticas y emplear los mejores materiales de acuerdo con la más actualizada evidencia científica; incorporar los avances e innovaciones tecnológicas existentes y futuras en materia de seguridad vial. La Secretaría de Seguridad a través de la Dirección de Policía Vial Preventiva, deberá estandarizar las especificaciones técnicas de seguridad en las zonas de obras viales, conforme a las disposiciones

administrativas aplicables, para los concesionarios y los particulares administradores de las empresas constructoras que intervengan.

ARTÍCULO 45. Vías de jurisdicción federal en zonas urbanas. Cuando un tramo de carretera de jurisdicción federal se encuentre dentro de una zona urbana, deberá adaptar su vocación y diseño, priorizando la habitabilidad, movilidad y permanencia de quienes habitan en esos asentamientos.

Las vías interurbanas deberán contar con el espacio adecuado para las personas que se trasladan a pie y en bicicleta, así como para circulación, ascenso y descenso de las personas usuarias del transporte público. Cuando exista un libramiento como alternativa vial y una vía atraviese un asentamiento humano urbano, deberán construirse pasos peatonales seguros a nivel de calle o de banquetas, para garantizar la permeabilidad de las zonas urbanas.

ARTÍCULO 46 Manuales de diseño vial y dispositivos de control del tránsito. La Secretaría de Seguridad tendrá a su cargo la Dirección de Policía Vial Preventiva, deberá emitir los siguientes instrumentos para establecer los estándares de diseño vial y dispositivos de control del tránsito, que serán obligatorios en las políticas, programas, proyectos y obras relativas a la infraestructura y operación vial del Estado y los municipios, y los cuales considerarán los manuales y normas oficiales mexicanas expedidas para tal efecto:

XXI. Manual de diseño vial, el cual deberá contener al menos las disposiciones relativas a los siguientes elementos:

a. Criterios de diseño conceptual por cada tipo de vía;

- b. Diseño geométrico de infraestructura peatonal, ciclista y vehicular;
- c. Materiales y pavimentos;
- d. Mobiliario;
- e. Infraestructura urbana; y
- f. Vegetación urbana.

XXII. Manual de dispositivos de control del tránsito, el cual deberá contener al menos las disposiciones relativas a los siguientes elementos:

- a. Señales horizontales;
- b. Rayas y marcas en pavimento;
- c. Semáforos;
- d. Dispositivos de apoyo para personas con discapacidad;
- e. Reductores de velocidad y guías viales; y
- f. Dispositivos para protección de obras

Los municipios podrán emitir manuales relativos a estos temas, siempre y cuando no contravengan sus disposiciones.

ARTÍCULO 47 Auditorías de movilidad y seguridad vial. Las autoridades estatales y municipales realizarán auditorías en las etapas de planeación, proyecto, construcción, así como inspecciones durante la operación de las vías públicas, conforme a los lineamientos y

disposiciones administrativas que al efecto se emitan, con el fin de determinar los riesgos para la seguridad, así como las siguientes acciones:

I. Identificar los factores de riesgo en función de las características y requerimientos de las personas usuarias y realizar las acciones necesarias para reducir la velocidad, mejorar la visibilidad e iluminación, facilitar movimientos de personas usuarias y en general, toda intervención que permitan evitar siniestros graves;

II. Considerar la actualización de las normas, manuales y regulaciones aplicables a partir de los hallazgos y las recomendaciones emitidas;

III. Implementar los mecanismos de contención y los dispositivos de seguridad más eficaces y eficientes que prevengan o amortigüen las salidas de camino y las colisiones contra obstáculos adyacentes al arroyo vial o contra el mobiliario urbano, conforme a las normas oficiales mexicanas aplicables; y

IV. Los resultados de las auditorías de movilidad y seguridad vial deberán ser atendidas por las autoridades competentes.

ARTÍCULO 48. Estudios técnicos. Las autoridades estatales y municipales deberán realizar estudios técnicos, económicos y sociales, incluyendo modelos de demanda, materiales, pavimentos, simulación de flujo peatonal y vehicular de medios motorizados y no motorizados y de estimación de beneficios sociales y ambientales. Lo anterior con la finalidad de proponer planes, programas y proyectos de movilidad y

seguridad vial, para garantizar la movilidad eficiente, segura y reducir las externalidades negativas en las calles.

ARTÍCULO 49. Dictamen de factibilidad. Toda construcción de una nueva calle o rediseño de una existente, de jurisdicción estatal, deberá contar con un dictamen de factibilidad por la instancia correspondiente que determine el cumplimiento de los objetivos y principios de esta Ley.

ARTÍCULO 50. Vías recreativas. Las autoridades estatales y municipales deberán garantizar espacios públicos suficientes, seguros y de calidad para el desplazamiento de las personas por medio de la actividad física e incluir la infraestructura peatonal y ciclista en la normatividad sobre calles y espacios públicos.

Con la finalidad de promover en las personas la actividad física, el Estado y los gobiernos municipales deberán implementar en coadyuvancia con las autoridades competentes y auxiliares, programas de vías recreativas, de conformidad con la normatividad que al efecto se expida.

ARTÍCULO 51. Sistemas integrados de transporte. La Dirección de Policía Vial Preventiva, promoverá sistemas integrados de transporte en las zonas metropolitanas del Estado, que permitan la articulación física, operacional, informativa, de imagen, tarifaria y de pago de los servicios de transporte de pasajeros, en el marco de los programas de planeación de movilidad que establecen las leyes y demás disposiciones aplicables.

Los servicios de transporte público operarán de manera que la identidad, planeación y operación se integren a través de la gestión de la infraestructura vial, las estaciones, terminales, sitios, bases, paradas, vehículos, sistemas de control e información, la recaudación del pago e itinerarios y horarios establecidos por la Secretaría de Movilidad [o equivalente].

Las estrategias de integración de los servicios de transporte deberán enfocarse en mejorar sus niveles de cobertura, calidad y asequibilidad, para lo cual se allegarán de instrumentos de planeación, gestión, administración, vigilancia, fiscales y presupuestales adecuados para el cumplimiento de los estándares de servicio que establezca esta Ley.

ARTÍCULO 52. Estándares de servicio. Aquellos que presten servicios de transporte de pasajeros y carga deberán dar seguimiento y cumplirán los niveles requeridos para la prestación eficiente y de calidad del servicio. Las personas prestadoras de servicio estarán obligadas a incorporar un sistema para evaluar el cumplimiento respecto a los siguientes estándares:

- I. Transporte de personas
 - a. Planeación
 - i. Equidad de género en titulares de concesiones y permisos;
 - ii. Cobertura del servicio;
 - iii. Accesibilidad e integración física;
 - iv. Integración operacional y de medio de pago;

- v. Tarifas integradas y asequibles para las personas usuarias;
- vi. Infraestructura para pernoctar y mantener vehículos.
- b. Operación
 - i. Plan operacional;
 - ii. Regularidad y continuidad del servicio;
 - iii. Horarios de operación;
 - iv. Frecuencias de paso;
 - v. Velocidad de recorrido;
 - vi. Monitoreo de infracciones y sanciones.
- c. Vehículos
 - i. Diseño universal en interiores y accesos;
 - ii. Buen estado físico-mecánico;
 - iii. Control de emisiones;
 - iv. Seguridad vehicular;
 - v. Control de higiene interior;
 - vi. Antigüedad de las unidades.
- d. Personas onductoras
 - i. Capacitación en conducción y atención;

- ii. Protocolos de protección de personas usuarias incluyendo acoso sexual;
- iii. Garantía de derechos laborales;
- iv. Verificación de antecedentes;
- v. Paridad de género en conductores.
- e. Servicios auxiliares
 - i. Diseño universal en paradas y terminales;
 - ii. Legalidad y eficiencia de los servicios.
- II. Transporte de carga
 - a. Bajo en carbono
 - i. Reducción de longitud y número de viajes;
 - ii. Eficiencia de vehículos y combustibles.
 - b. Eficiencia logística
 - i. Uso de infraestructura logística;
 - ii. Infraestructura y operación vial;
 - iii. Uso de tecnologías de la información.
- III. Seguridad
 - a. Prevención del delito
 - b. Seguridad vial

ARTÍCULO 53. Unidad de información y quejas. La Secretaría de Movilidad [o equivalente] establecerá una unidad de información y quejas para que las personas usuarias denuncien cualquier irregularidad en la prestación del servicio de transporte público. Para ello, se observarán los principios de accesibilidad, prontitud, imparcialidad, integridad y gratuidad, otorgando de forma expedita atención a la persona quejosa y se le deberá informar sobre las resoluciones adoptadas.

ARTÍCULO 54. Planeación. La Secretaría de Seguridad a través de la Dirección de Policía Vial Preventiva, prestará los servicios o expedirá el número de concesiones, permisos y registros que se requieran para la prestación de los servicios en forma continua y eficiente basando sus decisiones cuando así se requiera, en estudios técnicos y vigilando en todo momento que no se incurra en prácticas monopólicas o actividades que tiendan a propiciarlas.

ARTÍCULO 55. Estudios técnicos. La creación, ampliación, modificación, incorporación y desincorporación de los servicios de transporte público serán establecidas a través de estudios técnicos previo análisis de la demanda y necesidades de operación del servicio, de la infraestructura vial, los usos del suelo, del parque vehicular existente en cada región y por los demás elementos establecidos en esta Ley.

ARTÍCULO 56. Contenido de los estudios técnicos. Los estudios técnicos tendrán, de acuerdo con la naturaleza del servicio, los siguientes contenidos:

I. Diagnóstico de los servicios de transporte en las modalidades existentes en la zona objeto del estudio, el cual puede contener:

a. Itinerarios, paradas y terminales de los servicios públicos de transporte.

b. Bases y sitios, así como su cobertura.

c. Número y tipo de vehículo para cada modalidad y en su caso frecuencia de paso.

II. Estimaciones debidamente sustentadas que avalen la demanda actual y el potencial de servicio, las cuales pueden ser:

a. Estimaciones de demanda basadas en estudios de frecuencia de paso y ocupación.

b. Estimaciones de demanda basadas en estudios de ascenso y descenso de pasajeros.

c. Encuestas origen-destino y de preferencias en el caso de que así lo determine la Secretaría de Seguridad a través de la Dirección de Policía Vial Preventiva

III. Modalidad y características del servicio de transporte que deba prestarse, precisando el número de vehículos que se requieran, especificando sus particularidades técnicas, que deberán contener al menos:

a. Itinerarios o áreas de operación propuestos;

b. Descripción técnica de cada tipo de vehículo propuesto.

c. Número de vehículos, frecuencia de paso y ocupación estimada de cada tipo de vehículo.

d. Estimación del crecimiento de la demanda futura en un periodo de 10 años.

e. Especificaciones de diseño y cromática de los vehículos.

IV. Evaluación económica que considere los beneficios, así como los costos de operación del transporte en un periodo de diez años, que podrán incluir los siguientes:

a. Costos de inversión incluyendo esquemas de financiamiento.

b. Costos de operación anual.

c. Ingresos financieros por recaudo, subsidios, publicidad y otros.

d. Beneficios sociales y ambientales estimados incluyendo emisiones, ruido, siniestros de tránsito y movilidad de población socialmente vulnerable.

e. Tasa interna de retorno financiero y en su caso tasa Interna de retorno social de la inversión.

V. Conclusiones y propuestas.

ARTÍCULO 57. Criterios de diseño de rutas. Se debe asegurar que los prestadores de servicio de transporte público provean los vehículos, conductores y en su caso instalaciones y establecimientos para cubrir el servicio con eficiencia y calidad. El diseño de rutas de transporte público debe realizarse buscando la satisfacción de las personas usuarias con la implementación de sistemas integrales de movilidad, en

concordancia con programas, planes y proyectos de desarrollo urbano sustentable existentes, bajo criterios enfocados a prestar un servicio de óptima calidad, con tarifas accesibles, bajos tiempos de recorrido y tiempos de espera adecuados a cada modalidad.

ARTÍCULO 58. Declaratoria de necesidad y concurso público. La creación, ampliación, modificación, incorporación o desincorporación de una ruta de transporte público deberá ser determinada por la Secretaría de Seguridad a través de la Dirección de Policía Vial Preventiva a través de una declaratoria de necesidad, para lo cual se llevarán a cabo los estudios técnicos correspondientes y evaluarán su necesidad, en términos de lo establecido en esta Ley.

Una vez que de acuerdo con los estudios técnicos se haya determinado la necesidad de crear, ampliar, modificar, incorporar o desincorporar un servicio, si se encuentra en condiciones de realizarlo con medios propios o, ante la imposibilidad de hacerlo, realizará la declaratoria correspondiente, la necesidad de su concesión e iniciará el procedimiento de otorgamiento mediante una convocatoria de concurso público.

ARTÍCULO 59. Manual de Especificaciones Técnicas de Vehículos de Transporte. Además de lo establecido en la Ley, la Dirección de Policía Vial Preventiva determinará las características, diseño, cromática y especificaciones que deberán portar los vehículos que prestan los servicios de transporte a través del Manual de Especificaciones Técnicas de Vehículos de Transporte, el cual será de observancia obligatoria. El Manual contendrá al menos los siguientes elementos, en función de la modalidad de la que se trate:

- I. Peso, disposición y capacidad;
- II. Especificaciones antropométricas y ergonómicas para pasajeros;
- III. Especificaciones antropométricas y ergonómicas para quien conduzca;
- IV. Iluminación exterior e interior;
- V. Materiales y aislamientos;
- VI. Componentes y dispositivos;
- VII. Tren motriz, incluyendo el dispositivo de regulación de la velocidad;
- VIII. Equipo y/o accesorios para personas con discapacidad;
- IX. Equipo de seguridad con cámaras de video y sistema de posicionamiento global GPS;
- X. Equipo para sistema de pago y conteo de personas pasajeras;
- XI. Especificaciones para espacios publicitarios; y
- XII. Las demás que establezca la Secretaría de Movilidad [o equivalente].

ARTÍCULO 60 Manual de Identidad Gráfica para el Transporte. Con la finalidad de identificar las rutas, sitios o lugar al que corresponden, todos los vehículos que presten los servicios de transporte público y taxi deben cumplir con las características cromáticas, de diseño gráfico y tipográficas que determine la Secretaría de Movilidad [o equivalente].

ARTÍCULO 61 Regulación ambiental. Los vehículos que presten los servicios de transporte deben reducir el impacto ambiental de su operación y están obligados a cumplir con todos los requisitos que en materia de contaminación y preservación del medio ambiente establezcan las leyes, este Reglamento y los demás ordenamientos de carácter federal o estatal aplicables en la materia.

Quienes presten servicios de transporte deberán garantizar que sus vehículos utilicen combustible, motores y especificaciones que cumplan con lo establecido en los títulos de concesión, permisos y registros, así como con las normas oficiales mexicanas relativas a la combustión y emisiones de gases.

ARTÍCULO 62. Transporte de bajas emisiones. Cuando los vehículos para prestar servicios de transporte utilicen energía eléctrica para su tracción, la antigüedad máxima podrá ser mayor, considerando lo que establezca la Secretaría basado en la reducción de emisiones, costo y vida útil de la unidad, en el Manual de Especificaciones Técnicas de Vehículos de Transporte.

ARTÍCULO 63. Gestión de la demanda de movilidad. La gestión de la demanda de movilidad es el conjunto de políticas, estrategias y planes que influyen en los patrones de viaje para reducir o redistribuir su demanda con el fin de promover la disminución de la intensidad de uso o de los modos de transporte, de mayor costo social, a la par que se fomentan incentivos para el cambio a modos sustentables y seguros.

Las autoridades estatales y municipales implementarán estas medidas, a fin de cumplir con el objetivo de reducir emisiones y demás

externalidades negativas previstas en esta Ley y en la normatividad vigente en materia de salud y medio ambiente, así como en los convenios y tratados internacionales.

ARTÍCULO 64. Protección ecológica. A fin de preservar el medio ambiente y evitar el desequilibrio ecológico que pueda derivarse de la emisión de gases de efecto invernadero, la Secretaría de Seguridad a través de la Dirección de Policía Vial Preventiva podrá convenir con las autoridades competentes, para tomar las medidas necesarias para dicho fin; asimismo promoverá la modernización y eficacia del parque vehicular.

ARTÍCULO 65. Clasificación de los estacionamientos. Los lineamientos técnicos de diseño vial y señalamientos para delimitar estos espacios se establecerán de manera congruente, en los manuales y reglamentos municipales correspondientes, debiéndose sujetar de manera enunciativa mas no limitativa, a la siguiente clasificación:

I. Estacionamientos públicos: Corresponde al servicio de estacionamiento fuera de la vía pública, prestado por una autoridad o un particular, que tiene por finalidad la recepción, guarda y devolución de vehículos motorizados y no motorizados en los lugares debidamente autorizados mediante el pago de una tarifa;

II. Estacionamientos privados: Corresponde al espacio físico fuera de la vía pública para satisfacer las necesidades de individuos, instituciones o empresas para el resguardo de vehículos;

III. Estacionamientos en vía pública: Corresponde al espacio físico establecido en la vialidad, para detener y desocupar los vehículos; sólo

cuando así lo disponga la autoridad competente, se podrá exigir el pago de una tarifa; y

IV. Estacionamientos para bicicletas: Corresponde al espacio físico y/o mobiliario urbano utilizado para sujetar, resguardar y/o custodiar bicicletas por tiempo determinado.

V. Estacionamientos masivos para bicicletas: Corresponde al equipamiento urbano de acceso restringido, acondicionado con la capacidad para sujetar, resguardar y/o custodiar al menos 50 bicicletas por periodos de hasta veinticuatro horas o más.

ARTÍCULO 66. Control del estacionamiento. Los municipios determinarán las zonas en que se permita o restrinja el estacionamiento de vehículos en vía pública, además de determinar las zonas propensas a la instalación de sistemas de cobro por estacionamiento en vía pública de acuerdo con su jurisdicción, a fin de ser publicadas en los instrumentos regulatorios correspondientes.

Los municipios determinarán y autorizarán los espacios exclusivos de estacionamiento de vehículos en la vía pública para personas con discapacidad, motocicletas, bicicletas, bahías de transporte público de pasajeros y carga, servicio de acomodadores y de todo aquel servicio público que requiera sitios para la permanencia transitoria de vehículos.

Los municipios deberán establecer topes máximos de estacionamiento para obras nuevas y establecimientos, en la regulación y utilización del uso de suelo en sus jurisdicciones territoriales, evitando en todo momento requerir un mínimo determinado.

ARTÍCULO 67. Políticas generales para los estacionamientos. Corresponde a las autoridades municipales llevar un registro de estacionamientos públicos y en vía pública. La información recabada deberá ser integrada a través de una base de datos georreferenciada y actualizada continuamente.

Los estacionamientos públicos y privados deberán contar con las instalaciones necesarias para garantizar la seguridad de las personas y los vehículos. Dispondrán de espacios exclusivos para vehículos que cuenten con distintivo oficial para personas con discapacidad, así como para mujeres embarazadas, personas gestantes y personas adultas mayores; asimismo dispondrán de instalaciones necesarias para proporcionar el servicio a las personas usuarias de bicicletas y motocicletas.

Las autoridades municipales podrán determinar una política tarifaria para el cobro del servicio en los estacionamientos públicos y en vía pública, siempre buscando cumplir con los objetivos de reducción del uso de los vehículos motorizados individuales e incentivar el uso del transporte público y no motorizado.

Las autoridades estatales y municipales podrán implementar sistemas de control, supervisión y cobro de estacionamiento de vehículos en la vía pública, ya sea en forma directa o a través de terceros especializados a quienes se les otorgue un permiso o concesión.

ARTÍCULO 68. Modalidades a la circulación de vehículos. Las autoridades estatales y municipales podrán regular y ordenar la circulación de vehículos mediante el establecimiento de modalidades al

flujo vehicular en días, horarios y vías, cuando así lo estimen pertinente, con objeto de mejorar las condiciones ambientales, de salud, de seguridad vial y de seguridad vehicular en puntos críticos o derivado de la realización de otras actividades públicas.

ARTÍCULO 69. Zonas de gestión de la demanda. Las zonas de gestión de la demanda son polígonos en los que se limita el flujo de vehículos motorizados en función de sus emisiones contaminantes, tamaño o contribución a la congestión a cambio del pago de una tarifa, mediante sistemas de control vial y regulación del tránsito, a fin de disminuir el uso, así como el impacto social y ambiental negativo que implica su circulación.

El Estado y los municipios, en el marco de sus facultades, podrán implementar polígonos de tránsito controlado en zonas de alta demanda de viajes de las ciudades, a fin de priorizar la movilidad peatonal, ciclista, de transporte público, reducir el volumen vehicular y/o los vehículos con mayor impacto ambiental, de riesgo vial, mediante medidas de restricción de acceso y de velocidad a vehículos por su potencia, emisiones y/o tamaño, sujetando el acceso al pago de una tarifa por congestión.

ARTÍCULO 90. Micromovilidad. Las autoridades promoverán el uso de vehículos no motorizados, de movilidad personal, así como motonetas eléctricas ligeras para transportar personas y carga.

ARTÍCULO 91. Dictamen de Impacto de movilidad. El dictamen del impacto de movilidad tendrá por objeto que la Secretaría, evalúe y dictamine las posibles influencias o alteraciones generadas por la

realización de obras públicas y privadas dentro de las zonas urbanas, sobre los desplazamientos de personas y bienes, a fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida y la competitividad urbana, propiciar el desarrollo sustentable, así como asegurar su alineación con los programas de movilidad.

Estarán sujetos a la presentación del Estudio de Impacto de Movilidad la construcción de caminos estatales y rurales; zonas y parques industriales, estatales y municipales; fraccionamientos, unidades habitacionales y nuevos centros de población; lugares destinados a la concurrencia masiva de personas, tales como centros comerciales, estadios, cines, escuelas, centros deportivos, hospitales, clínicas, centros de salud y laboratorios clínicos, públicos o privados; centrales de abasto, mercados, panteones y rastros; industria refresquera y alimentaria,

ARTÍCULO 92. Procedimiento del Dictamen de Impacto de Movilidad. El promovente de la obra sujeta al dictamen de impacto de movilidad presentará la solicitud, así como un estudio de Impacto de Movilidad en los plazos que establezca La Secretaría de Seguridad a través de la Dirección de Policía Vial Preventiva.

El Estudio deberá contener de manera clara los siguientes datos:

- I. Ubicación exacta de la obra que se pretende realizar;
- II. Descripción de las obras o actividades que se realizarán;
- III. Identificación de las influencias o alteraciones generadas por la realización de obras;

IV. Estimación de las alteraciones generadas por el proyecto sobre los desplazamientos de personas y bienes e indicación de las metodologías utilizadas para su determinación;

V. Argumentos técnicos y jurídicos que lo fundamenten;

VI. En su caso, las medidas de mitigación y compensación para disminuir los efectos negativos; y

VII. La determinación de si la obra cumple con los principios y objetivos previstos en la presente Ley.

ARTÍCULO 93. Planeación territorial y urbana. El Estado en coordinación con los municipios integrarán la planeación territorial y urbana con la de movilidad, desarrollando mecanismos de coordinación y cooperación administrativa, para disminuir condiciones de segregación territorial mejorando la eficiencia de los diferentes sistemas de movilidad y fomentando cercanía a oportunidades de empleo, atención a la salud, recreación, abasto y educación.

La planeación territorial y urbana, así como la de movilidad deberán alinearse al Plan Nacional de Desarrollo, el Plan Estatal de Desarrollo y demás instrumentos de planeación aplicables.

Las autoridades estatales y municipales gestionarán conjuntamente las políticas de desarrollo urbano y de movilidad, entendiendo el crecimiento urbano como un fenómeno interrelacionado que determina el nivel de desarrollo de un área, configura la estructura de las ciudades, impulsa el desarrollo y crea polos de atracción a través de la planeación de las redes inter e intraurbanas y el desarrollo de conjuntos urbanos e

industriales alrededor de las vías de comunicación. Asimismo, impulsarán políticas encaminadas a recuperar la función social del suelo y generar una urbanización inclusiva, sostenible y participativa, mejorando la ocupación y aprovechamiento del suelo intraurbano, entendiendo este como un bien escaso.

ARTÍCULO 94. Proximidad. Las políticas y programas de ordenamiento territorial deberán promover políticas de proximidad que generen cercanía y favorezcan la relación entre diferentes actividades urbanas con medidas como la mixtura de usos del suelo compatibles y densidades sustentables, un patrón coherente de redes viales primarias, la distribución jerarquizada de los equipamientos.

ARTÍCULO 95. Movilidad empresarial e institucional. Las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de su competencia, fomentarán programas de movilidad en oficinas públicas y privadas, centros educativos, comercios, industria o agroindustria, para promover entre empleados y personas usuarias, un uso menor del automóvil en sus desplazamientos desde y hacia esos puntos, que contribuya a disminuir la congestión, la contaminación del aire, emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes, la eficiencia de rendimiento y seguridad vial, así como a mejorar el entorno y la calidad de vida de las personas usuarias de la vía.

Asimismo, deberán implementar un plan que incluya la identificación de empresas o centros generadores de viajes, los instrumentos que se requieran para generar incentivos a las empresas y entidades públicas para implementar programas de movilidad institucional y la incorporación de flotillas de vehículos seguros.

Para gozar del beneficio descrito en el párrafo anterior, los programas de movilidad institucional deberán contemplar la eliminación del estacionamiento gratuito o subsidiado, el fomento del trabajo remoto, el escalonamiento de horarios, el uso del transporte público, la movilidad activa, el fomento al uso de servicios y programas corporativos de movilidad compartida a empresas e instituciones que, por su tamaño o impacto de movilidad en la zona, les sean requeridos, así como la incorporación de medidas de seguridad vehicular.

ARTÍCULO 96. Campañas, programas y cursos de educación. la Dirección de Policía Vial Preventiva, en coordinación con las autoridades competentes, desarrollarán campañas, programas y cursos de seguridad y educación vial, sensibilización y atención a personas con discapacidad, destinados a difundir en los diferentes sectores de la población los conocimientos básicos necesarios en la materia, con el objeto de reducir el índice de muertes y lesiones por siniestros de tránsito, facilitar la circulación de los vehículos en los centros de población y en la infraestructura vial de la Entidad, desarrollar y estimular el sentido de responsabilidad y profesionalismo de los conductores de los vehículos del servicio de transporte público, crear las condiciones necesarias a fin de lograr el mayor bienestar de la población.

ARTÍCULO 97. Criterios para las campañas. Las autoridades responsables realizarán campañas y capacitación para promover la movilidad segura y sustentable en el Estado, de la siguiente manera:

XI. Usar las redes sociales y campañas para crear conciencia sobre el riesgo vial y las consecuencias de los siniestros y las sanciones, a fin de modificar el comportamiento de conductores;

XII. Combinar la sensibilización con una estrategia de aplicación de la ley de alta visibilidad, coherente y basado en la prevención para obtener los mejores resultados;

XIII. Impartir programas de educación y seguridad vial en escuelas de educación básica, media y superior;

XIV. Comenzar a sensibilizar sobre el comportamiento de seguridad vial y enseñar reglas básicas mínimas de seguridad vial a las niñas y niños (a partir de los 5 años de edad) con enfoque en la circulación peatonal en banquetas y cruces;

XV. Capacitar a ciclistas en la etapa más temprana (niños de 10 a 12 años de edad);

XVI. Capacitar a personas conductoras según las categorías solicitadas para licencias de conducir y verificar sus habilidades de conducción, conciencia de seguridad, habilidades de primeros auxilios y comportamiento a través de un examen previo a su expedición;

XVII. Proporcionar capacitación para los conductores de servicios de transporte de pasajeros y carga, y probar sus habilidades de conducción, conciencia de seguridad, habilidades de primeros auxilios y comportamiento antes de emitir una licencia o gafete de conductor.

XVIII. Proporcionar capacitación y certificación especial para instructores de conducción

XIX. Implementar campañas de sensibilización sobre las normas de circulación mediante programas de seguridad vial en las escuelas y campañas de sensibilización específicas;

ARTÍCULO 98. Control de vehículos motorizados. Las personas conductoras y pasajeras de vehículos motorizados están obligados a implementar medidas de seguridad para reducir el riesgo que generan estos vehículos a sí mismos y a las demás personas usuarias de la vía. Estas medidas incluyen normas de seguridad y de circulación segura, que son obligatorias para las vías tanto de jurisdicción estatal como municipal, y que deben ser retomadas por los reglamentos de tránsito municipales, a fin de armonizarlos con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

ARTÍCULO 99. Aplicación de la ley. Las autoridades competentes estatales y municipales deberán establecer sanciones proporcionales a la infracción, en su caso mecanismos de reparación y prever responsables, instrumentos y protocolos para el control y vigilancia de las normas de tránsito. Para ello, se deben usar todos los elementos tecnológicos a los que tenga acceso la autoridad competente para la vigilancia de la ley, como medio auxiliar para la prevención y captación de infracciones.

Los sistemas de detección automática pueden ser utilizadas para cualquier infracción de tránsito que pueda ser identificada a través de una imagen o video, como pueden ser exceso de velocidad, acceso a calles prohibidas para el tipo de vehículo, respeto a preferencias de paso, invasión a paso peatonal, estacionamiento prohibido, vuelta prohibida, sentido contrario, uso de distractores al volante, no uso de

cinturón de seguridad o sistemas de retención. Las infracciones registradas por estos medios deberán ser calificadas por agentes de tránsito y se deberá proceder a la notificación al infractor y/o propietario del vehículo.

ARTÍCULO 100. Peligro abstracto. Las autoridades estatales y municipales considerarán el peligro que pueden generar las conductas, y no solo sus consecuencias jurídicas, a fin de que establezcan obligaciones, prohibiciones, sanciones, penas e instrumentos acordes a ese peligro.

ARTÍCULO 101. Responsabilidad diferenciada. Las personas usuarias de la vía deberán responsabilizarse del peligro que provocan para las demás personas usuarias, por lo que las obligaciones y sanciones que establezcan las leyes deben ser proporcionales al riesgo que generan.

ARTÍCULO 102. Responsabilidad compartida. Para garantizar una movilidad segura y reducir los siniestros de tránsito más graves, se considerará que existe una responsabilidad compartida entre las personas usuarias de la vía, en especial quienes operan vehículos motorizados, quienes tienen la obligación de observar el cuidado y la precaución que se requiere con respecto a las circunstancias imperantes; quienes son responsables de la infraestructura vial en los gobiernos, que están obligados a garantizar un diseño vial seguro; los proveedores de vehículos, equipos, materiales y dispositivos, quienes deben cumplir con estándares de calidad y seguridad progresivos a los avances tecnológicos; y quienes son responsables de la aplicación de las normas de tránsito y de la operación vial.

ARTÍCULO 103 Normas de seguridad para usuarios de vehículos motorizados. Las personas conductoras y pasajeras de vehículos motorizados están obligados a implementar medidas de seguridad para reducir el riesgo que generan estos vehículos a sí mismos y a las demás personas usuarias de la vía.

ARTÍCULO 104. Uso de cinturón de seguridad. Toda persona conductora o pasajera de vehículos motorizados, exceptuando a motocicletas y a pasajeros de vehículos de transporte público colectivo, está obligada a utilizar cinturón de seguridad que cumpla con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable.

ARTÍCULO 105. Uso de sistemas de retención infantil. Toda persona menor de doce años o con una estatura menor a 1.35 metros¹⁶⁶ que viajen en vehículos motorizados o que se encuentre en un vehículo con motor en marcha, deberán hacerlo en los asientos traseros usando adecuadamente un sistema de retención infantil o un asiento de seguridad que cumpla con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable.

ARTÍCULO 106. Uso del casco. Toda persona conductora o pasajera de motocicletas o de cualquier otro vehículo motorizados de dos y tres ruedas cuyo motor genere impulso a una velocidad mayor a 25 km/h, está obligado a utilizar adecuadamente un casco de seguridad estandarizado que cumpla con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable.

En vehículos motorizados el número de pasajeros no debe rebasar la capacidad máxima especificada de acuerdo con las Normas Oficiales Mexicanas respectivas.

ARTÍCULO 107. Distractores. Toda persona conductora de un vehículo motorizado tiene prohibido al conducir, manipular teléfonos celulares o cualquier otro dispositivo electrónico o de comunicación, así como hablar, leer y/o enviar mensajes de texto por medio de cualquier tipo de dispositivo electrónico, salvo que se realice mediante tecnología de manos libres.¹

ARTÍCULO 108 Protección de peatones. Establecer la preferencia del paso de personas peatonas de conformidad con la jerarquía de la movilidad y se reconocerá al menos en:

XX. Cruces semaforizados, cuando el semáforo explícitamente les otorgue la preferencia de paso;

XXI. Cualquier cruce donde vehículos den vuelta o se incorporen atravesando la trayectoria de cruce peatonal;

XXII. Calles con un carril de circulación;

XXIII. Entornos escolares, hospitalarios o puntos de alta demanda y cruce peatonal sistemático;

XXIV. Puntos en los que no haya ninguna otra alternativa de cruce peatonal. Esto incluye puntos donde pueden existir puentes peatonales, los cuales pueden no considerarse alternativas para efectos de esta disposición;

XXV. Todos los cruces peatonales sobre vías públicas urbanas serán a nivel, excepto en el caso de carriles centrales de acceso controlado; y

XXVI. En ningún caso se podrá restringir el derecho de personas peatonas a usar el espacio público para descansar, jugar, consumir o cualquier otra actividad permitida diferente al tránsito.

ARTÍCULO 109. Protección de ciclistas. Otorgar a las y los ciclistas la condición de personas conductoras de vehículos, con las siguientes condiciones:

I. No podrán imponerse restricciones de circulación especiales a las personas ciclistas, con excepción de su circulación en carriles centrales de vías de acceso controlado cuando existan laterales como opción real de circulación;

II. Se permitirá la circulación de ciclistas en cualquier vía donde esta sea la única alternativa de tránsito;

III. Los vehículos motorizados que adelanten a ciclistas o motociclistas deben otorgar al menos la distancia de 1.5 metros de separación lateral; y

IV. Será derecho de quien conduzca una bicicleta, circular en cualquier carril vehicular y ocupar el carril completo, cuando bajo su criterio considere que es la opción más segura.

ARTÍCULO 110. Vehículos seguros. Todo vehículo que circule en la infraestructura vial pública deberá mantener los equipos, sistemas,

dispositivos y accesorios de seguridad con los que contaba al momento de su fabricación.

ARTÍCULO 111. Verificación vehicular. La Secretaría de Seguridad a través de la Dirección de Policía Vial Preventiva verificará periódicamente las emisiones y las condiciones físico-mecánicas y de seguridad vehicular de los vehículos en circulación registrados en el Estado, de acuerdo con las normas oficiales mexicanas que para tal efecto emita la autoridad competente, a fin de garantizar que todo vehículo que circule en la infraestructura vial del Estado cuente con motores, equipos, sistemas, dispositivos y accesorios de seguridad con base en la Legislación y normatividad aplicable en la materia y generen emisiones por debajo de lo que establecen las normas respectivas.¹⁸⁶

ARTÍCULO 112. Derechos de las víctimas. Sin perjuicio de lo establecido en las leyes aplicables en la materia todo proceso de carácter penal o civil que se lleve a cabo como consecuencia de un siniestro de tránsito, las autoridades competentes deberán garantizar a las víctimas los siguientes derechos:

- I. Recibir la información, orientación y asesoría para su eficaz atención y protección, a fin de que puedan tomar decisiones informadas y ejercer de manera efectiva todos sus derechos;
- II. Recibir gratuitamente la asistencia de un intérprete o traductor de su lengua, en caso de que no comprendan el idioma español o tenga discapacidad auditiva, verbal o visual;

III. Recibir un trato de respeto a su dignidad, evitando su revictimización y cualquier elemento o situación que impida o dificulte el ejercicio de sus derechos;

IV. Respetar su privacidad e intimidad, evitando la divulgación de la información contenida en los procesos administrativos, civiles y penales que puedan violentarla;

V. Recibir atención médica y psicológica; y

VI. Reparación del daño que se le haya causado, para lo cual los procedimientos deben considerar las condiciones de vulnerabilidad que les afecten.

Para tal efecto, las autoridades emitirán protocolos de actuación obligatoria dirigida a sus servidores públicos encaminados a garantizar estos derechos.

ARTÍCULO 113. Reparación integral. Toda víctima de un siniestro de tránsito tiene derecho a la reparación integral, la cual comprende las medidas de restitución, rehabilitación, compensación, satisfacción y garantías de no repetición.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial Órgano de Gobierno del Estado de Zacatecas.

SEGUNDO. La legislatura proveerá los recursos necesarios, para dar cumplimiento a lo previsto por la presente Ley, a partir del Ejercicio Fiscal del año 2025.

TERCERO. La Secretaría General de Gobierno expedirá la normatividad derivada de la presente Ley en un plazo de 180 días contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto.

CUARTO. Las instituciones públicas y privadas deberán cumplir con las obligaciones contenidas en la presente Ley, en un plazo no mayor a un año, a partir de la entrada en vigor del presente Decreto.

QUINTO. Se derogan las disposiciones de igual o menor jerarquía que se opongan a lo establecido por el presente Decreto.

A T E N T A M E N T E

DIPUTADO PEDRO MARTINEZ FLORES

4.3

DIP. SUSANA ANDREA BARRAGÁN ESPINOSA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
DE LA SEXAGÉSIMA QUINTA LEGISLATURA
DEL ESTADO
P r e s e n t e.

El que suscribe, diputado Marco Vinicio Flores Guerrero, Integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano de la Honorable Sexagésima Quinta Legislatura del Estado de Zacatecas, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 60 fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Zacatecas; 59 fracción I de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado y 96 fracción I y 98 fracción I de su Reglamento General, elevo a la consideración de esta Asamblea Popular, la presente Iniciativa con Proyecto de Decreto al tenor de la siguiente

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

La participación pública y política de los ciudadanos en un estado democrático, resulta fundamental para la gobernabilidad y gobernanza, el estado de derecho, la inclusión social y el desarrollo económico, aunado a los principios fundamentales de derechos humanos. Los derechos a la participación juegan un papel determinante para el fortalecimiento de las y los ciudadanos y sus grupos, elementos *sine qua non* se puede reducir la pobreza, la marginación, la desigualdad y la discriminación.

El derecho ciudadano a incidir en las decisiones de los asuntos públicos, incluidos el derecho a votar y a ser votado, es componente de la integralidad del conglomerado de los gobiernos democráticos cimentados en la voluntad popular.

Las elecciones auténticas son componentes necesarios y fundamentales de un contexto que proteja y promueva los derechos humanos.

Efectivamente, las elecciones instituyen parte de los instrumentos centrales en la designación de los gobernantes, la participación política de la ciudadanía, el control del gobierno por ella y la interacción entre partidos o grupos políticos. La actual democracia sería disfuncional sin los procesos electorales.

El momento histórico de los procesos electorales, han determinado la legitimidad de los gobiernos, que en algunos casos y sobre todo en años recientes, se pueden identificar algunas incipientes transformaciones políticas, solo hay que observar que uno de los mayores logros de la transición mexicana a la democracia fue su carácter pacífico, sin embargo, la creciente violencia electoral resulta cada vez más perturbadora tanto para la democracia, como para las instituciones electorales en México, que, en algunos casos los avances de la democracia se han visto empañados por la violencia y la designación de ciudadanos no idóneos como candidatos a puestos de elección popular generando conflictos de ingobernabilidad sobre todo en el ámbito local.

Los fenómenos sociales de violencia e inseguridad que están presentes en el país y que ocupan todas las esferas de la vida pública, no exentan a los procesos electorales y a quienes participan en ellos, una forma de contribuir a la resolución de este problema en los procesos electivos, radica en instituir la corresponsabilidad de las instituciones y de todos los actores en el ámbito de su competencia, atribuciones y funciones que son facultativas por norma. Por lo tanto, en la medida de que asumamos que existe un problema de esta magnitud que se agrava constantemente tenemos la obligación de hacer planteamientos que contribuyan significativamente a darle paz, tranquilidad y seguridad a nuestra convivencia democrática.

Estos fenómenos no son exclusivos de quienes buscan ser electos para obtener una posición de responsabilidad pública, sus impactos se circunscriben en un contexto más complejo de inseguridad y violencia que colisiona a todos los sectores de la sociedad mexicana, deteriorando significativamente el tejido social y por ende la convivencia cívica.

Según la información recabada en el Seminario Violencia y Paz de El Colegio de México, advierte que la violencia electoral está afectando la democracia mexicana, al reducir las opciones del electorado y provocar miedo entre candidatos y electores. Tan solo en el proceso electoral de 2021, los sucesos registrados en estos rubros los afectados estaban en la competencia del ámbito municipal, hubo perpetradores que fueron detenidos, pero no existen evidencias de sentencias firmes contra los presuntos autores materiales e intelectuales, destacando que los ataques suscitados fueron contra opositores al alcalde en turno. Por tanto, concluyen que de los hallazgos más relevantes tiene que ver con la posición política de las víctimas en el proceso electoral, por su situación de aspirantes opositores al gobierno municipal y al gobierno estatal.

De nadie es desconocido que la inseguridad y la violencia ha enturbiado la democracia y la gobernabilidad del país, que incluye las diferentes formas de violencia electoral implementada por grupos intencionados en modificar los resultados productos del ejercicio ciudadano, contando con la capacidad de decidir quiénes tienen derecho a competir y quiénes no.

En ese orden de ideas, instituir la corresponsabilidad de las instituciones y de todos los actores, es uno de los elementos fundamentales para contribuir a limitar o inhibir la participación de ciudadanos inelegibles, un mecanismo factible para hacerlo, es reformar la legislación en la materia, implementando prácticas que si bien es cierto anteriormente no se llevaban a cabo, es igualmente real que se deben adoptar nuevas medidas de contención y prevención, dado que las circunstancias en las que ahora nos encontramos en el aspecto social, político y de seguridad nos obligan a ello.

En el sistema político-electoral, se conjugan una diversas de actores y sujetos, para los cuales la ley no ser una opción; es decir todas y todos en la medida de sus atribuciones y participación tenemos cierto grado de responsabilidad en acatar la norma, o un catálogo definido de atribuciones, facultades, responsabilidades y prohibiciones; por lo tanto en aras de asegurar procesos electorales seguros y ejercicios de gobierno en los que tengamos la certeza de no injerencia de generadores de violencia, debemos modificar esas reglas. De tal forma que

debemos comenzar a tomar medidas más rígidas en el que hacer institucional y a todos los entes que intervienen les habrá de corresponder ceñirse a ellas.

Por lo anteriormente expuesto y fundado sometemos a la consideración del Pleno de la H. Sexagésima Quinta Legislatura del Estado de Zacatecas, la siguiente:

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO MEDIANTE EL CUAL SE ADICIONAN Y DEROGAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY ELECTORAL DEL ESTADO DE ZACATECAS.

ARTÍCULO ÚNICO.- Se adicionan las fracciones XIV, XV y XVI al **artículo 12**, se adicionan las fracciones XII, XIII y XIV al **artículo 13**, se adicionan las fracciones XIV, XV y XVI al **artículo 14**, se adiciona un párrafo segundo al inciso b) del numeral 1 del **artículo 66** y se derogan las fracciones II y IV del **artículo 148**, todos de la Ley Electoral del Estado de Zacatecas para quedar como siguen:

ARTÍCULO 12

Requisitos para ser Diputada o Diputado

1. Para ser diputada o diputado se requiere:

I. a la XIII. ...

XIV. Presentar declaración patrimonial, fiscal y de no conflicto de intereses.

XV. Ser electos o designados candidatos y candidatas de conformidad con los procesos democráticos internos del partido político que los postule.

VXI.- Exhibir al momento de su registro Constancia de no Mandamientos Judiciales.

2. ...

ARTÍCULO 13

Requisitos para ser Gobernador

1. Para ser Gobernador del Estado se requiere:

I. a la XI. ...

XII. Presentar declaración patrimonial, fiscal y de no conflicto de intereses.

XIII. Ser electo o designado candidato y candidata de conformidad con los procesos democráticos internos del partido político que los postule.

VIV.- Exhibir al momento de su registro Constancia de no Mandamientos Judiciales.

ARTÍCULO 14

Requisitos para ser integrante del Ayuntamiento

1. Para ser Presidente Municipal, Síndico o Regidor del Ayuntamiento se requiere:

I. a la XIII. ...

XIV. Presentar declaración patrimonial, fiscal y de no conflicto de intereses.

XV. Ser electos o designados candidatos y candidatas de conformidad con los procesos democráticos internos del partido político que los postule.

VXI.- Exhibir al momento de su registro Constancia de no Mandamientos Judiciales.

2. ...

3. ...

4. ...

ARTÍCULO 66

De los Procesos de Integración de Órganos Internos y de selección de candidatos

1. ...

I. El partido político, a través del órgano facultado para ello, publicará la convocatoria que otorgue certidumbre y cumpla con las normas estatutarias, la cual contendrá, por lo menos, lo siguiente:

a) ...

b) Requisitos de elegibilidad, entre los que se podrán incluir los relativos a la identificación de los precandidatos o candidatos con los programas, principios e ideas del partido y otros requisitos, siempre y cuando no vulneren el contenido esencial del derecho a ser votado;

Los partidos políticos deberán crear mecanismos y procedimientos adecuados para asegurar que las personas que sean postulados cumplan cabalmente con

los requisitos constitucionales y legales para ser candidatos, así como no tener algún impedimento para el ejercicio del cargo al que se aspira.

c) a la i)

II. ...

ARTÍCULO 148

Documentación anexa a las solicitudes de registro

1. A la solicitud de registro de candidaturas deberá acompañarse la documentación siguiente:

I. ...

II. (se deroga)

III. ...

IV. (se deroga)

V. ...

2. ...

3. ...

4. ...

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

Artículo primero.- El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial, Órgano del Gobierno del Estado.

Artículo segundo.- Se derogan las disposiciones que contravengan este Decreto.

Zacatecas, Zac., 14 de noviembre de 2024

A t e n t a m e n t e.

DIP. MARCO VINICIO FLORES GUERRERO

4.4

**DIP. SUSANA ANDREA BARRAGÁN ESPINOSA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
DE LA SEXAGÉSIMA QUINTA LEGISLATURA
DEL ESTADO
P r e s e n t e.**

El que suscribe, Diputado Alfredo Femat Bañuelos, integrante del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo (PT) en la Honorable Sexagésima Quinta Legislatura del Estado de Zacatecas, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 60 fracción I, 65 Fracción I y 66 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Zacatecas, 28 fracción I, 29 fracción XIII y 52 fracción III de la Ley Orgánica, artículos 96 fracción I, 97 ,102 y 103 del Reglamento General, ambos del Poder Legislativo del Estado de Zacatecas, someto a la consideración de esta Honorable Asamblea Popular la siguiente Iniciativa con Proyecto de Decreto, mediante el cual se reforma **la Ley de Construcción para el Estado y Municipios de Zacatecas, el Código Territorial y Urbano para el Estado de Zacatecas y sus Municipios y la Ley de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente del Estado de Zacatecas Estado de Zacatecas**. Lo anterior al tenor de la siguiente:

Exposición de motivos

1. Del cambio climático

De acuerdo con la Organización de las Naciones Unidas (ONU) nuestro planeta se está calentando. La temperatura de la Tierra es ahora 1.1°C más elevada que a finales del siglo XIX. Las concentraciones de gases de efecto invernadero se encuentran en su nivel más elevado en 2 millones de años.³ El consenso al respecto es abrumador. La Administración Nacional de Aeronáutica y el Espacio de los Estados Unidos de América ha advertido que los glaciares han reducido su tamaño, los hábitats han cambiado drásticamente, alterando ciclos climáticos vitales y eliminando de la faz de la tierra incontables especies, y los árboles florecen antes, lo que representa alteraciones en los ciclos naturales del planeta.⁴

³ Organización de las Naciones Unidas (ONU), “¿Qué es el cambio climático?”, *Naciones Unidas*, Acción por el clima, 2023. Ver en: <https://www.un.org/es/climatechange/what-is-climate-change>

⁴ Holly Shaftel, “Los efectos del cambio climático”, *NASA*, Global Climate Change, Vital Signs of the Planet, 2023. Ver en: https://climate.nasa.gov/en-espanol/datos/efectos/#otp_referencias

Se espera que, si esta tendencia contaminante no cambia, las temperaturas sigan aumentando, las sequías sean cada vez más intensas y frecuentes, los huracanes más devastadores y el nivel del mar suba de uno a ocho pies para el 2100 hasta el punto de comerse a países enteros. En nuestro país, la situación será igualmente trágica de no tomar medidas contundentes al respecto.

Por ejemplo, con el paso de los años hay una realidad que se hace cada vez más evidente y preocupante, la de los desplazados por razones climáticas. La cantidad de personas que se encontrarán en condición de desplazados climáticos para 2050 según la ONU ronda los 200 millones de personas. En nuestro país, desde Michoacán y Guerrero se presentan movilizaciones, las que, para 2050, se espera que alcancen a 3.1 millones de personas.⁵ Evidentemente, no estamos preparados para ello. Esto será inmanejable para los países o regiones afectadas como el nuestro, de no contar con diagnósticos certeros y posibles marcos de acción para revertir el fenómeno.

Pues en el ámbito ambiental y económico cabe destacar que el deterioro de los biomas de nuestro país no solo implica tragedias ambientales *per sé*, sino que también tienen consecuencias importantes para el *modus vivendi* de las personas. Ejemplos de esto son cuestiones como la sequía del lago de Cuitzeo en Michoacán que dejó a miles de personas sin sustento económico, o el repetido impacto cada vez más intenso de ciclones tropicales en las regiones costeras que deriva en crecidas de ríos, inundaciones, deslaves y pérdidas materiales y humanas.

Mientras las temporadas son cada vez más inexactas y las alteraciones más notorias; los ciclones en las costas se hacen más intensos y las sequías en el norte más prolongadas, nuestro país no se ha quedado de brazos cruzados, sin embargo, queda un largo camino por recorrer para neutralizar el problema. Debemos redoblar los esfuerzos, pues es imperativo tener presente que somos la última generación en el planeta que puede hacer algo para revertir el daño que nosotros mismos y el cambio climático hemos causado a nuestro hogar.

2. De nuestros compromisos climáticos

Legalmente México está comprometido a la mitigación del cambio climático, tanto a nivel nacional como internacional. En el plano nacional hemos promulgado una serie de leyes vanguardistas para atacar dicho problema como la Ley General del Cambio Climático del

⁵ Alethia Fernández, “Migrantes ambientales de regiones pobres, los más afectados por el impacto climático”, Dirección General de Comunicación Social, México, unam, 2021. Ver en: <https://bit.ly/3ZqR0Xp>

2012 que establece las bases para la planeación, ejecución y seguimiento de políticas y acciones relacionadas con el cambio climático en el país y protección al medio ambiente, la Ley de Transición Energética del 2015 que establece un Plan de Transición Energética con una participación mínima de 35% de energías limpias en la generación de energía eléctrica para el 2024.

Otra normatividad relevante es la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA) que establece los principios y bases para la preservación y restauración del equilibrio ecológico, así como para la protección del medio ambiente con acciones puntuales y marcos generales para el desarrollo de políticas públicas al respecto. A estos marcos legales enunciados quizás habría que enunciar otras disposiciones que contribuyen a la mitigación del cambio climático como la Ley General de Biodiversidad, la Ley General de Vida Silvestre, la Ley General de Desarrollo Forestal Sustentable, la Ley de Aguas Nacionales, la Ley de Bioseguridad de Organismos Genéticamente Modificados o la Ley de Residuos Sólidos y Responsabilidad Extendida del Productor.

A nivel internacional estamos comprometidos desde 1992, primero con la firma de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático. En adelante, nuestros compromisos se han multiplicado en número y la magnitud de sus metas, pasando por el Protocolo de Kioto firmado en 1997 y el Acuerdo de París firmado en 2016 o el más reciente firmado en noviembre de 2022 en El Cairo, en el marco de la Conferencia de las Partes (COP) 27, donde nos comprometimos a incrementar nuestra capacidad de producir energías limpias a partir de recursos renovables para el 2030.

También estamos comprometidos desde 2015 a dar seguimiento y cumplimiento a todos y cada uno de los 17 Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS), de entre los cuales podemos resaltar para esta iniciativa, el 7 que busca que todos tengan energía asequible y no contaminante, el 11 que establece asegurar el acceso de todas las personas a viviendas y servicios básicos adecuados, seguros y asequibles y el 13 que busca que los Estados adopten medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos.⁶

Con respecto al Acuerdo de París que compromete a varios países, entre ellos el nuestro, a cumplir metas específicas de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), cabe mencionar que estuvimos de acuerdo en que el 35% de la energía generada para 2024, y el 43 por ciento para 2030, sería limpia. También nos comprometimos de manera incondicional a reducir nuestras emisiones de GEI en 22%.⁷

⁶ Organización de las Naciones Unidas (ONU), “Acerca de nuestro trabajo para los Objetivos de Desarrollo Sostenible en México”, *ONU México*, México, 2023. Ver en: <https://mexico.un.org/es/sdgs>

⁷ Adriana Lobo, “Los compromisos climáticos de México”, *WIR*, 2019. Ver en: <https://wrimexico.org/news/los-compromisos-clim%C3%A1ticos-de->

3. De nuestros pendientes y potencial en la materia

Sin embargo, a pesar de toda la normatividad concebida y todos estos acuerdos firmados, en algunos casos han fallado en traducirse en acciones concretas. Como se mencionó falta un largo trayecto por recorrer. La organización Signos Vitales denunció que el modelo de desarrollo económico que se ha estado impulsando desde el poder Ejecutivo nacional actual se aleja de lograr los objetivos planteados en el Acuerdo de París ya mencionados, debido en parte a las comprensibles resistencias a implementar de manera drástica y decisiva una transición energética masiva en el país.⁸

También, según la ONU, México tiene un índice de cumplimiento de 70.4 en los Objetivos de Desarrollo Sostenible, esto en una escala de cero a 100.⁹ No obstante, de entre los países integrantes de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), nuestro país se colocó en el penúltimo lugar de cumplimiento por encima de Turquía; mientras que, en la región, estamos por debajo de Brasil, Argentina, Chile, Uruguay, Perú, Ecuador y Colombia.

Para académicos como el Doctor Miguel Ruiz Cabañas Izquierdo, hemos reprobado en ocho de los diecisiete ODS, mientras que en los nueve restantes, obtuvimos una puntuación intermedia. A ello hay que sumar que de la totalidad de recursos que se han invertido en la materia, menos del 1% se destinó al objetivo número 7 correspondiente al de Energía asequible y no contaminante, según datos de ONU México del 2023. A pesar que el Dr. Cabañas señala que, en contraste, el ODS “Ciudades y comunidades sostenibles” es uno en los que mejor desempeño hemos tenido, lo cierto es que lo anteriormente expuesto revela una amplia área de oportunidad para volcarnos hacia un nuevo paradigma energético que beneficie en última instancia a nuestra población.

4. De la forma en que producimos energía

Importante tener en cuenta el hecho de que hace tan solo diez años, en 2015, más del 70% de las emisiones de GEI a nivel nacional provenían del uso de energías fósiles en los sectores

[m%C3%A9xico#:~:text=El%20Acuerdo%20de%20Par%C3%ADs%20implica,ciento%20para%202030%2C%20ser%C3%ADa%20limpia.](#)

⁸ María A. Casar et al., “Diagnóstico de México, oscuras perspectivas”, *Signos Vitales el Pulso de México*, México, 2022. Ver en: <https://signosvitalismexico.org.mx/rb/wp-content/uploads/2022/11/Reporte-3-2022.pdf>

⁹ Organización de las Naciones Unidas (ONU), “México cumple con 70.4 en los ODS”, *ONU México*, México, 2021. Ver en: <https://mexico.un.org/es/155256-m%C3%A9xico-cumple-con-704-en-los-ods>

del transporte y de la generación de energía.¹⁰ Sobre esta línea de ideas, se estima que el sector residencial demandó el 18.1% del total de la energía consumida en México en 2018 según datos de la SENER publicados en 2019.¹¹ En otras palabras, casi una quinta parte de la energía producida ampliamente de forma convencional fue consumida por los más de 35 millones de hogares mexicanos que el INEGI contabilizó en 2020.¹²

No obstante, según datos de la Secretaría de Energía publicados en 2022, la producción de energía por medios convencionales, es decir basada en combustibles fósiles, ha ido decreciendo en favor de la producción de energías limpias, aunque de forma muy limitada.¹³ Entonces, la participación de las energías limpias en el total del consumo nacional pasó de un 22.5% en 2018, a un 29.5% en 2021. Un salto de siete puntos porcentuales en cuatro años que implica un amplio margen de oportunidad por cubrir, pues la demanda de vivienda y las manchas urbanas crecen continuamente y para mitigar su impacto ecológico a su desarrollo debe incorporarse a una política que fomente la sustentabilidad y una mejora continua de la calidad de vida de los habitantes.

5. Del costo para los hogares de la energía en ZACATECAS

Al efecto climático que genera nuestra manera de producir energía y consumir nuestros recursos naturales, hay que añadir el costo económico que tiene para las familias el Estado mexicano en general, y en Zacatecas en Particular. La situación de accesibilidad a energía barata y limpia es un tema al que los sectores más pobres de la sociedad, en torno al 36% de la población según los datos más recientes del CONEVAL, presentan especial sensibilidad.¹⁴ Según el INEGI, los hogares más pobres, en el primer decil de diez que se desarrollaron para

¹⁰ Victor Toledo, “La transición energética y la 4T”, *La Jornada*, 2020. Ver en: <https://www.jornada.com.mx/2020/01/14/opinion/014a1pol>

¹¹ Mitzi Contreras, Montserrat Serrano-Medrano y Omar Masera, “Patrones de consumo energético en el sector residencial de México: un análisis desde la perspectiva de usos finales”, *Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (Conacyt), Plataforma Nacional Energía, Ambiente y Sociedad (Planeas) y Programa Nacional Estratégico de Energía y Cambio Climático (Pronaces-ecc)*, México, 2022. Ver en: https://conahcyt.mx/wp-content/uploads/pronaces/micrositios/energia_y_cambio_climatico/energia/cuadernos_tematicos/Cuaderno_Tematico_I_Pronaces_ECC_ISBN_final.pdf

¹² Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI), EN MÉXICO SOMOS 126 014 024 HABITANTES: CENSO DE POBLACIÓN Y VIVIENDA 2020, *INEGI*, 2021. Ver en: https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2021/EstSociodemo/ResultCenso2020_Nal.pdf

¹³ Secretaría de Energía (SENER), “Programa de desarrollo del sistema eléctrico nacional 2022-2036”, *SENER*, México, 2022. Ver en: <https://base.energia.gob.mx/prodesen22/AnexoII.pdf>

¹⁴ Consejo Nacional para la Evaluación de la Política Social (CONEVAL), “EL CONEVAL PRESENTA LAS ESTIMACIONES DE POBREZA MULTIDIMENSIONAL 2022”, *CONEVAL*, México, 2023. Ver en: https://www.coneval.org.mx/SalaPrensa/Comunicadosprensa/Documents/2023/Comunicado_07_Medicion_Pobreza_2022.pdf

esta encuesta, tuvieron un ingreso promedio de **13, 400 pesos** trimestrales; aproximadamente 66 pesos diarios por perceptor. Este sector de la población representó el 2.1 % del ingreso corriente total. En comparación, para los hogares del decil décimo correspondiente al nivel socioeconómico más alto, representaron el 30% del ingreso corriente total, concentrando casi tanta riqueza como los seis primeros deciles juntos. Dicho ingreso promedio fue de 200, 696 pesos: Implica 992 pesos diarios por perceptor.¹⁵

El contraste es evidente, aunque se vuelve más notorio cuando se revisan a detalle los niveles de egresos de ambos bloques demográficos, pues evidencian el estrés económico al que están sometidos los hogares menos favorecidos. Las familias más acaudaladas gastan en promedio 100,000 pesos de los 200 mil que perciben mientras los hogares más pobres tuvieron un gasto promedio trimestral de **14 mil pesos**, es decir, ligeramente por encima de su nivel de ingresos. En otras palabras, los hogares más desfavorecidos tendrían problemas para cubrir sus necesidades básicas libres de deudas. El dato anterior resulta especialmente importante y cobra mayor relevancia para el sentido de esta iniciativa cuando traemos a cuenta que los gastos por consumo en electricidad y combustibles representan el **5.1%** del total de los pagos mensuales que realiza un hogar mexicano, es decir 507 pesos.¹⁶ En Zacatecas, ese porcentaje se reduce al 4.8% de los ingresos mensuales de la población, según estimaciones nacionales y estudios locales recientes del INEGI, empero, un gasto de 554 pesos mensuales por electricidad y combustibles sigue siendo muy alto.¹⁷

Si bien solamente en energía eléctrica la facturación promedio de los hogares mexicanos - unos 40 millones- es de unos **200-300 pesos** bimestrales,¹⁸ uno de cada tres hogares no puede cubrir sus necesidades energéticas,¹⁹ mientras que 10.6% de los hogares destinan más del

¹⁵ INEGI, “Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares 2022 (ENIGH)”, *INEGI*, México, 2023. https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/enigh/nc/2022/doc/enigh2022_ns_presentacion_resultados.pdf

¹⁶ Héctor Usla, “Hogares mexicanos consumen 507 pesos al mes en electricidad y combustibles”, *El Financiero*, México, 2021. Ver en: <https://www.elfinanciero.com.mx/economia/2021/08/17/hogares-mexicanos-consumen-507-pesos-al-mes-en-electricidad-y-combustibles/#:~:text=Los%20gastos%20por%20consumo%20en,durante%20el%20mes%2C%20revela%20encuesta>.

¹⁷ INEGI. “ Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares 2022”. Ver en: https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/enigh/nc/2022/doc/enigh2022_ns_presentacion_resultados_zac.pdf

¹⁸ Víctor Rmírez, “Un peso de luz”, *Nexos*, México, 2021. Ver en: <https://www.nexos.com.mx/?p=54236#:~:text=La%20facturaci%C3%B3n%20promedio%20de%20los,es%20tema%20de%20este%20d%C3%ADa>

¹⁹ Leon Ramirez. “ Sin luz o refrigeración: la pobreza energética afecta a 46 millones de personas en México” *Animal Político*. 16 enero de 2022. Ver en: <https://www.animalpolitico.com/verificacion-de-hechos/te-explico/pobreza-energetica-en-mexico-que-es>

10% de sus insuficientes ingresos totales al pago de servicios de electricidad, hecho que los ubica en una situación efectiva de pobreza energética según la SENER.²⁰ Esta carencia aunque pareciese superficial tiene implicaciones significativas sobre la calidad de vida de las personas por la naturaleza transversal del recurso: sin electricidad no hay iluminación, refrigeración o confort térmico, lo que aumenta la inseguridad, los problemas de salud y de estabilidad emocional. Pues es bien sabido que el acceso a la energía eléctrica es un catalizador de derechos.

La situación en Zacatecas es particularmente preocupante, ya que cerca del 42.9% de la población tiene ingresos laborales por debajo del costo de la canasta alimentaria, considerado el mínimo para una vida digna. Esto coloca a muchas familias en la difícil decisión de elegir entre cubrir el pago de electricidad o asegurar tres comidas diarias. Esta realidad es aún más crítica en las comunidades rurales, donde alrededor del 37% de los zacatecanos, es decir, aproximadamente 600,191 personas, residen en zonas rurales, de las cuales cerca del 60% vive en condiciones de pobreza.²¹ En estas áreas, el ingreso de subsistencia se sitúa en solo \$1,804.36 pesos mensuales,²² por lo que destinar más de \$300 pesos para cubrir el servicio eléctrico es insostenible para al menos 360,000 habitantes rurales en condiciones de alta vulnerabilidad.²³

Otro aspecto relevante al respecto es que, según el doctor en ciencias de la UNAM, Víctor Florencio Ramírez Cabrera, los 200-300 pesos bimestrales no reflejan el costo real de generar energía eléctrica y llevarla a los hogares. Pues, por ejemplo, alguien que recibe un recibo de 207 pesos en la Ciudad de México debería pagar en realidad, si se eliminan los subsidios, unos 537 pesos cada dos meses. Estos 537 pesos son la suma de generación, transmisión, distribución, el control del sistema y el costo administrativo.

A esto habría que añadir los constantes aumentos que sufre el sector en el precio de venta de la electricidad. La reciente pandemia por COVID 19 provocó un incremento inusual en el

²⁰ Secretaría de Energía. “Servicios energéticos, pobreza energética y eficiencia energética: una perspectiva desde México”. CONUEE. Marzo 2022. Ver en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/710897/Cuaderno8_PobrezaEnergetica_V140322.pdf

²¹ INEGI. “Información de México para Niños” S.f. Ver en: <https://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/zac/poblacion/distribucion.aspx#:~:text=Distribuci%C3%B3n..Zacatecas&text=79%20%25%20de%20la%20poblaci%C3%B3n%20vive,de%20Poblaci%C3%B3n%20y%20Vivienda%202020>.

²² Blog CONEVAL. “¿Cuál fue el valor de las canastas alimentarias en julio de 2024?”. Agosto 12 2024. Ver en: <https://blog.coneval.org.mx/2024/08/12/cual-fue-el-valor-de-las-canastas-alimentarias-en-julio-de-2024/>

²³ TORRES RAMIREZ, Mireya y PADILLA, Juan Manuel. Pobreza rural multidimensional en Zacatecas. Migr. desarrollo [online]. 2015, vol.13, n.24 [citado 2024-11-04], pp.133-165. Ver en: https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-75992015000100005

consumo eléctrico en los hogares, un incremento en la demanda que sumado al encarecimiento de otros combustibles y diversos factores económicos se reflejaron en un alza del precio del 4 % durante 2019 y que al cierre de 2020 alcanzó el 5 % respecto a los años anteriores.²⁴ Tan solo en el año en curso (2023) la CFE dio a conocer que el precio del suministro eléctrico tendrá un aumento del 7.1%, es decir, los mexicanos pagaron 0.945 pesos por cada 75 kilowatts-hora; su mayor alza para un mes de enero desde 2017.²⁵ Todo ello hace a los nichos de población más precarizados de nuestro estado especialmente sensibles a cualquier variación tarifaria en el sector: un aumento en la tarifa en Zacatecas de 7.1%, como la del año pasado, puede poner en riesgo la estabilidad económica de cientos de hogares.²⁶

Empero, el asunto de las cuotas de suministro de la energía eléctrica no son el único obstáculo que se interpone entre la población zacatecana y su pleno ejercicio y goce del derecho a la energía. Otro elemento fundamental a contemplar es que, según datos del CONEVAL del 2020 la falta de acceso a energía eléctrica permanece como un problema para cerca de 7 mil personas (0.4% de la población) que aún carecen de acceso a este vital servicio.²⁷ Ello debido en parte a la inaccesibilidad para la infraestructura eléctrica convencional de los asentamientos humanos afectados. Se trata de una brecha de desigualmente que por pequeña que sea, los diferentes gobiernos estatales no han podido cerrar y que han mantenido a generaciones de zacatecanas y zacatecanos literalmente en la oscuridad.

Ello implica que **nuestra forma de producir energía no es sostenible ni 100% eficiente en el largo plazo** para las familias más necesitadas, que en nuestro país resultan ser una mayoría, ni para el Estado mexicano que tiene la responsabilidad de cargar en su presupuesto con los subsidios que a pesar de todo mantienen los precios de electricidad bajos y relativamente accesibles. Naturalmente que a las externalidades económicas negativas del sistema económico que hacen de la electricidad un lujo necesario hay que sumar las externalidades climáticas que tiene sobre nuestro entorno, en términos de emisiones de GEI, nuestra dependencia de combustibles fósiles para producir y consumir energía.

²⁴ Véase <https://www.sunnyday.mx/el-costo-de-la-electricidad-seguira-en-aumento-para-este-ano/#:~:text=La%20reciente%20pandemia%20por%20Covid,respecto%20a%20los%20a%C3%BIos%20anteriores>.

²⁵ Redacción, “Precio de luz sube en 2023: ¿Qué consume más energía en el hogar y cómo evitarlo?”, *El Financiero*, México, 2023. Ver en: <https://www.elfinanciero.com.mx/mis-finanzas/2023/01/17/precio-de-luz-sube-en-2023-que-consume-mas-energia-en-el-hogar-y-como-evitarlo/>

²⁶ Raul Garcia. “A partir de enero aumenta la tarifa de energía eléctrica”. *El sol Zacatecas*. 19 enero de 2023. Ver en: <https://www.elsoldezacatecas.com.mx/finanzas/a-partir-de-enero-aumenta-tarifa-de-energia-electrica-9488861.html>

²⁷ CONEVAL. “Informe de Pobreza y Evaluación 2020: Zacatecas”. s.f Ver en: https://www.coneval.org.mx/coordinacion/entidades/Documents/Informes_de_pobreza_y_evaluacion_2020_Documentos/Informe_Zacatecas_2020.pdf

A eso tal vez solo sería relevante agregar que, en contraste con el precio de la energía sucia que consumimos, según la ONU, el coste de la electricidad proveniente de la energía solar ha caído alrededor del 85 % entre los años 2010 y 2020, mientras que los costes relacionados con la energía eólica con ubicaciones en tierra y en alta mar bajaron cerca de un 56 % y un 48 %, respectivamente.²⁸ Por lo que las tecnologías que aprovechan los recursos renovables no solo contaminarían relativamente menos a la hora de producir energía sino que su energía producida sería considerablemente más barata, con costes de producción bajos que al final se traducirían en costes accesibles para todos los consumidores mexicanos.

6. Del Derecho humano a la energía eléctrica

Como menciona un informe del CONACYT publicado en el año 2022, la energía es un recurso indispensable para satisfacer necesidades básicas en los hogares, sin embargo, el 36.7% de la población mexicana vive en situación de pobreza energética, por lo que no es capaz de satisfacer sus requerimientos energéticos de manera segura y asequible.²⁹ En México hay 1.8 millones de personas que carecen de electricidad, lo que equivale al 1.5 por ciento de la población nacional, siendo Chihuahua, Chiapas, Durango, Guerrero y Veracruz, los cinco estados donde existe el mayor número de comunidades sin el servicio.³⁰ Zacatecas por su parte, presenta un 99% de cobertura energética en el papel, no obstante, ese servicio también presenta importantes problemas como el alza en precios de las cuotas de recuperación y la interrupción frecuente del servicio debido a apagones, causados a su vez por un alza histórica en la demanda tras sucesivas olas de calor para las cuales no están preparadas nuestras infraestructuras.³¹

Estos datos cobran especial relevancia y gravedad si partimos del hecho de que la energía eléctrica y el acceso a la misma son elementales para que las personas puedan hacer pleno goce de otros derechos fundamentales como el derecho a la educación de calidad, a la salud,

²⁸ ONU, “Energías renovables: energías para un futuro más seguro”, *ONU*, s.f.. Ver en: <https://www.un.org/es/climatechange/raising-ambition/renewable-energy#:~:text=Las%20energ%C3%ADas%20renovables%20son%20m%C3%A1s%20baratas&text=El%20coste%20de%20la%20electricidad,y%20un%2048%20%25%2C%20respectivamente.>

²⁹ Contreras, Serrano-Medrano y Maserá, *Op. Cit.*

³⁰ Enrique González Haas, “Hoy, la luz es vida. Día internacional de la luz”, *PV Magazine* 2020. Ver en: <https://www.pv-magazine-mexico.com/2020/05/14/hoy-la-luz-es-vida-dia-internacional-de-la-luz/>

³¹ Ana Vacío. “ ¡Otra vez! Zacatecas registra el segundo apagón de la semana”. *El sol Zacatecas*. 9 de mayo de 2024. Ver en; <https://www.elsoldezacatecas.com.mx/local/otra-vez-zacatecas-registra-el-segundo-apagon-de-la-semana-11894338.html>

a la vivienda digna o a un medio ambiente adecuado para su desarrollo. Así lo estableció una tesis jurisprudencial del Tercer Tribunal Colegiado en Materia Civil del Primer Circuito del Poder Judicial de la Federación bajo el rubro ACCESO A LA ENERGÍA ELÉCTRICA. DEBE RECONOCERSE COMO DERECHO HUMANO POR SER UN PRESUPUESTO INDISPENSABLE PARA EL GOCE DE MÚLTIPLES DERECHOS FUNDAMENTALES,³² señalando que:

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconoce derechos humanos económicos, sociales y culturales como la alimentación nutritiva, suficiente y de calidad; la educación de calidad; el acceso a los servicios de protección de la salud; un medio ambiente adecuado para el desarrollo y bienestar de las personas; la vivienda digna y decorosa; el acceso a la cultura; el acceso a la información y a sus tecnologías, así como a los servicios de radiodifusión y telecomunicaciones, incluido el Internet; la libertad de expresión e imprenta; la libertad de profesión, industria, comercio y trabajo; entre otros. El ejercicio de estos derechos depende cada vez y en mayor medida del suministro de energía eléctrica. En efecto, en el estado actual del desarrollo científico y tecnológico, los satisfactores materiales e inmateriales (tangibles e intangibles), se encuentran estrechamente ligados a la energía eléctrica, la cual es usada en prácticamente todos los ámbitos de la actividad humana para generar energía lumínica, mecánica y térmica, así como para el procesamiento de la información y la realización de las telecomunicaciones. **Por esta razón, el acceso a la energía eléctrica debe reconocerse como un derecho humano** por ser un presupuesto indispensable, al constituir una condición necesaria para el goce de múltiples derechos fundamentales.

Esta tesis está en sintonía a nivel internacional con diversos tratados internacionales de los que México es parte:

- A. La **Declaración Universal de Derechos Humanos**: Aunque no menciona específicamente la energía eléctrica, reconoce el derecho a un nivel de vida adecuado, que incluye el acceso a servicios básicos como la vivienda, la alimentación y la atención médica, que a menudo dependen o están vinculados a la disponibilidad de energía eléctrica. En este sentido, el artículo 25 prevé expresamente que *“Toda persona tiene derecho a un nivel de vida adecuado que le asegure, así como a su familia, la salud y el bienestar, y en especial la alimentación, el vestido, la vivienda, la asistencia médica y los servicios sociales necesarios; tiene asimismo derecho a los seguros en caso de desempleo, enfermedad, invalidez, vejez u otros casos de pérdida de sus medios de subsistencia por circunstancias independientes de su voluntad.”*

³² Tesis jurisprudencial del Tercer Tribunal Colegiado en Materia Civil del Primer Circuito, ACCESO A LA ENERGÍA ELÉCTRICA. DEBE RECONOCERSE COMO DERECHO HUMANO POR SER UN PRESUPUESTO INDISPENSABLE PARA EL GOCE DE MÚLTIPLES DERECHOS FUNDAMENTALES, *Poder Judicial de la Federación*, México, 2018. Ver en: https://bj.scjn.gob.mx/doc/tesis/2PdvMHYBN_4klb4HF5pQ/%22Vivienda%20digna%22

- B. El **Convenio sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer (CEDAW)** que establece en su artículo 14 el derecho de las mujeres a disfrutar de los mismos derechos que los hombres en áreas como la vivienda y las condiciones de vida, lo que incluye el acceso a servicios de energía.
- C. El **Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales** en su artículo 11 indica que *“los Estados Partes en el presente Pacto reconocen el derecho de toda persona a un nivel de vida adecuado para sí y su familia, incluso alimentación, vestido y vivienda adecuados, y a una mejora continua de las condiciones de existencia. Los Estados Partes tomarán medidas apropiadas para asegurar la efectividad de este derecho, reconociendo a este efecto la importancia esencial de la cooperación internacional fundada en el libre consentimiento.”*
- D. A nivel regional, el **Protocolo Adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos en Materia de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (Protocolo de San Salvador)** establece el derecho a un medio ambiente adecuado, que incluye el acceso a servicios públicos, como la energía eléctrica. Al respecto el Artículo 11 menciona que: *“Toda persona tiene derecho a vivir en un medio ambiente sano y a contar con servicios públicos básicos. (...) Los Estados partes promoverán la protección, preservación y mejoramiento del medio ambiente”*.

7. Del potencial de las nuevas tecnologías para producir energía limpia, aprovechar los recursos y generar ahorro en los hogares

Ante este complicado escenario en el que nuestro país se ve inmerso, con acuerdos internacionales en materia ambiental por cumplir, con una industria energética todavía muy contaminante, con una gran cantidad de población que demanda cada vez más energía y con unos precios inasequibles para amplios sectores de la misma, se vuelve menester observar alternativas de transición que reduzcan nuestra dependencia de los combustibles fósiles, reduzcan los precios del mercado y fomenten la industria nacional.

Para ello, la implementación de ecotecnologías a nivel doméstico se presenta como una propuesta viable, tanto para reducir nuestra huella de carbono y nuestras emisiones de GEI, como para reducir en el mediano plazo los costes de la energía para los hogares vinculando su suministro a fuentes renovables e inagotables. Esto pues tan solo en el caso de la energía eléctrica o el agua, los costes de suministro serían reducidos drásticamente por la instalación de sistemas de aprovechamiento de los recursos renovables *in situ*, a los cuales solo habría que añadir el coste de instalación y periódicamente los costes de mantenimiento del equipo.

En este sentido, las ecotecnologías son dispositivos, métodos y procesos que permiten aprovechar los recursos naturales de manera sostenible, las cuales han sido diseñadas y construidas para cubrir las necesidades específicas en las viviendas o comunidades, en un contexto socio ecológico específico. Se utilizan como alternativas integrales sostenibles para la producción agrícola y pecuaria, el manejo de recursos naturales como el bosque, el agua, energía, suelo, la utilización de elementos para la construcción de vivienda y otras estructuras.³³ Estas ecotecnologías, combinadas con técnicas y procedimientos sencillos, pueden apoyar a las familias para su propio consumo energético y generación de ingresos y pueden ir desde paneles fotovoltaicos, sistemas de reciclaje de agua o pinturas ecológicas.

El Gobierno de México es consciente hasta cierto punto de las ventajas que podrían ofrecer este tipo de innovaciones a la población en general sobre todo implementándolas en los hogares mexicanos. Actualmente el Ejecutivo Federal cuenta con instrumentos de financiamiento y programas específicos para fomentar su instalación en los hogares a nivel nacional. Los más relevantes al respecto con el Fideicomiso para el Ahorro de Energía Eléctrica (FIDE), un organismo privado de participación mixta derivado de la SENER que opera con sus recursos y que busca desarrollar e implementar acciones que propicien el uso eficiente de la energía eléctrica, y el Programa de Vivienda Social en su modalidad de Mejoramiento Integral Sustentable.³⁴

Este último es un esquema operado de manera conjunta como la entidad ejecutora FIDE, que tiene por objetivo mejorar de manera integral las viviendas existentes mediante acciones directas a la envolvente térmica de la vivienda y sustitución o incorporación de ecotecnologías que contribuyan a reducir el gasto en gas, agua y energía eléctrica de familias de bajos ingresos.

Según la página web oficial del FIDE *“el programa está dirigido a familias con ingresos de hasta 5 veces la Unidad de Medida Actualizada (UMA) mensual vigente, para quienes la Comisión Nacional de Vivienda CONAVI, ha aprobado el otorgamiento de un incentivo energético equivalente al 30% del monto de las intervenciones a las viviendas, el cual se suma al 10% otorgado por la Secretaría de Energía.”*

No obstante, estos ejemplos son los más relevantes en cuanto a las alternativas que actualmente el Gobierno Federal ofrece para llevar la transición energética y tecnologías sustentables a los hogares, lo cierto es que, en los hechos, estos programas no dejan de ser en

³³ Instituto de Nutrición de Centroamérica y Canadá (INCAP), “Ecotecnologías”, *INCAP*, s.f.. Ver en: <https://www.incap.int/index.php/es/Ecotecnologias>

³⁴Ver <https://www.fide.org.mx/#:~:text=El%20Fideicomiso%20para%20el%20Ahorro,la%20preservaci%C3%B3n%20del%20medio%20ambiente.>

última instancia opcionales para los usuarios, muchos de los cuales ni siquiera llegan a enterarse de la existencia de estos programas. Tampoco incentivan al aparato de Estado a dar mayor impulso a la implementación de dichas ecotecnologías, más allá de la limitada demanda que pueden tener esos programas derivada de sus esquemas de difusión y publicidad institucionales.

La instalación masiva de dichas tecnologías, de paneles fotovoltaicos, por ejemplo, traería enormes beneficios, no solo para los usuarios que reciben el subsidio federal en energía eléctrica. Pues para los hogares mexicanos, un sistema fotovoltaico resulta conveniente cuando los consumos superan los 250 kilowatts hora al mes (dependiendo de la ubicación del hogar puede ser mayor o menor), con lo que se le cobra tarifa de alto consumo (DAC) que ya no cuenta con el subsidio de la Secretaría de Hacienda.³⁵

Entonces, según la Asociación Nacional de Energía Solar y el Centro de Capacitación Eléctrica y Energías Alternas (CCEEA), el consumidor puede ahorrar entre un 60% y un 90% de su consumo de energía simplemente al dejar la tarifa DAC, consumiendo menos.³⁶ Sobre la misma idea, si para un hogar de cuatro personas, una instalación de dos paneles solares con una vida útil de 15 años costaría como mínimo 14,500 pesos, con los apoyos financieros de instancias como el FIDE y el PVS MIS que hacen descuentos del 40% y cobran el restante al cargo de los recibos de energía eléctrica, los beneficios se hacen todavía más sustanciales.

De la iniciativa

La presente iniciativa postula que el gobierno estatal cuente con el marco jurídico adecuado para que las y los zacatecanos cuenten con eco tecnologías adecuadas en la vivienda a lo largo de todo el territorio con el principal objetivo de que los hogares tengan paneles fotovoltaicos, de manera que toda persona pueda gozar de una mejor calidad de vida y ejercer sus derechos a la energía eléctrica y a un medio ambiente sano.

Para lo anterior se busca, en primer lugar; que los requisitos generales para expedir licencias de construcción incluyan el uso de ecotecnologías de eficiencia energéticas e hídricas. Por otro lado, a través del Código Territorial y Urbano para el Estado de

³⁵ Karol García, “Ahorros de 60% en electricidad impulsan paneles solares en México”, *El Economista*, México, 2022. Ver en: <https://www.economista.com.mx/finanzaspersonales/Ahorros-de-60-en-electricidad-impulsan-paneles-solares-en-Mexico-20220509-0088.html>

³⁶ Centro de Capacitación Eléctrica y Energías Alternas (CCEEA). “ Paneles solares, una excelente alternativa para ahorrar energía”. s.f. Ver en: <https://ccea.mx/blog/energia-solar-fotovoltaica/paneles-solares-una-excelente-alternativa-para-ahorrar-energia#:~:text=La%20instalaci%C3%B3n%20de%20paneles%20solares,del%20costo%20de%20la%20electricidad.>

Zacatecas se pretende dar atribuciones a la Secretaría en coadyuvancia con demás actores para que impulsen la implementación gradual en las viviendas de ecotecnologías para ahorro de energía y de agua.

Finalmente, a través de la Ley General de Equilibrio Ecológico, se tiene como objetivo que la planeación del desarrollo urbano, de los asentamientos humanos y los programas de ordenamiento territorial pueda exista la incorporación de innovaciones tecnológicas ambientales como el uso de la energía solar en la vivienda zacatecana.

En virtud de que el cambio climático es un fenómeno que no podemos ignorar, esta legislatura local, debe promover acciones y medidas que mitiguen sus efectos, que mejoren la calidad de vida de la gente, que reduzcan los costes de la energía para las y los mexicanos en general, y que impulsen decididamente la transición energética a nivel nacional. Solo así daremos pasos decididos a combatir un problema tan trascendental para todas y todos, y crearemos una nueva cultura de cuidado por el medio ambiente que sostenga en el tiempo estos esfuerzos.

La presente iniciativa, con proyecto de decreto, pretende realizar reformas y adiciones a la normatividad, con el fin de que se establezcan obligaciones y facultades plenas para que el gobierno impulse los programas y mecanismos existentes y en su caso, desarrolle unos nuevos para suministrar a la población dichas tecnologías.

Fundamento Legal

POR LO ANTERIORMENTE EXPUESTO Y FUNDADO, se somete a la consideración del Pleno de la LXV Legislatura del Estado la siguiente INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR LAS QUE SE REFORMA la Ley de Construcción para el Estado y Municipios de Zacatecas, el Código Territorial y Urbano para el Estado de Zacatecas y sus Municipios y la Ley de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente del Estado de Zacatecas al tenor de lo siguiente:

Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Construcción para el Estado y Municipios de Zacatecas, el Código Territorial y Urbano para el Estado de Zacatecas y sus Municipios y la Ley de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente del Estado de Zacatecas Estado de Zacatecas.

Artículo Primero. Se adiciona la fracción XIX al Artículo 4 recorriéndose las subsecuentes en su orden y se añade un último párrafo al Artículo 28 a la Ley de Construcción para el Estado de Zacatecas y sus Municipios, para quedar como sigue:

Artículo 4

...

I. a XVIII. ...

XIX. Ecotecnologías: Dispositivos, métodos y procesos que permiten aprovechar los recursos naturales de manera sostenible, las cuales han sido diseñadas y construidas para cubrir las necesidades específicas en las viviendas o comunidades, en contexto socio ecológico específico;

Artículo 28

...

Los requisitos de los proyectos a que se refieren los incisos e y f de la fracción I de este artículo, serán establecidos en el Reglamento General y demás disposiciones legales aplicables. **No obstante, y sin perjuicio de lo que considere dicho Reglamento y demás disposiciones legales aplicables, estos requisitos también deberán contemplar por lo menos la implementación de dos ecotecnologías básicas: una de eficiencia energética y otra de eficiencia hídrica.**

Artículo Segundo. Se adiciona la fracción XXVIII recorriéndose las subsecuentes en su orden del Código Territorial y Urbano para el Estado de Zacatecas y sus Municipios para quedar como sigue:

Artículo 13.

La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:

I. a XXVII. ...

XXVIII. Diseñar, apoyar y llevar a cabo, en estrecha colaboración con el Gobierno Federal, la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), la Comisión Nacional de Vivienda, los Ayuntamientos y otras autoridades competentes, así como mediante la concertación con diversos grupos sociales, programas que impulsen la implementación gradual en las viviendas de ecotecnologías tales como sistemas de eficiencia energética, preferentemente paneles fotovoltaicos, y sistemas de ahorro de agua, preferentemente sistemas de captación pluvial, de reciclaje de aguas grises o de aprovechamiento de aguas tratadas.

Artículo Tercero. Se adiciona la fracción XXXIII al Artículo 6, la fracción IX al Artículo 34 y la fracción VIII al Artículo 55 recorriéndose las subsecuentes en su orden a la Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente del Estado de Zacatecas, para quedar como sigue:

Artículo 6

...

I. a XXXII. ...

XXXIII. Coadyuvar con la Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Ordenamiento Territorial del Estado de Zacatecas en el diseño y ejecución de programas que impulsen la implementación gradual en las viviendas de ecotecnologías.

...

Artículo 34

...

I. a VIII. ...

IX.- El desarrollo y la implementación de ecotecnologías que impulsen la transición energética y el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales en las viviendas.

Artículo 55

...

I. a VII. ...

VIII. En las construcciones habitacionales, el Ejecutivo del Estado y los Ayuntamientos fomentarán, en la esfera de su competencia y por medio de programas específicos, la incorporación de innovaciones tecnológicas ambientales, el uso de la energía solar, tanto para la iluminación como para el calentamiento, la utilización de letrinas o baños secos, la captación, recuperación y utilización de agua de lluvia, la ventilación natural, así como emplear para la construcción materiales apropiados a las condiciones regionales. Lo anterior se llevará a cabo debiendo atender los requerimientos de la zona geográfica en que se encuentren y la posibilidad física, técnica y financiera que resulte conveniente para cada caso;

...

Transitorio

Artículo primero. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial, Órgano del Gobierno del Estado de Zacatecas.

Atentamente.

Zacatecas, Zac., Noviembre de 2024.

Diputado Alfredo Femat Bañuelos

4.5

**DIP. SUSANA ANDREA BARRAGÁN ESPINOSA.
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DE LA
H. LXV LEGISLATURA DEL ESTADO DE ZACATECAS.
PRESENTE.**

La que suscribe, Diputada Ana María Romo Fonseca, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano de la H. LXV Legislatura del Estado de Zacatecas, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 60 fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Zacatecas; artículos 31 fracción I, 55, 56 fracción I, 59 fracción II y 60 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Zacatecas así como de los artículos 96 fracción I, 98 fracción I y 99 del Reglamento General del Poder Legislativo someto a la consideración de esta Honorable Legislatura la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO MEDIANTE LA CUAL SE REFORMAN, ADICIONAN Y DEROGAN DIVERSOS ARTÍCULOS DE LA LEY ORGÁNICA DEL PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE ZACATECAS EN MATERIA DE ATRIBUCIONES DE LA COMISIÓN DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS Y PRÁCTICAS PARLAMENTARIAS**, al tenor de la siguiente

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El ser humano se distingue de otros seres vivos por su capacidad de pensar e indagar sobre su entorno. La humanidad, a lo largo de su historia, ha creado lenguas, culturas, edificios, literatura y conocimiento; todo ello ha emanado de su necesidad de saber y reflexionar. El ámbito jurídico y parlamentario no ha sido ajeno a esta cualidad de la humanidad. Los primeros juristas nacieron como eruditos, sabios, jurisconsultos y filósofos, a ellos se les dio la tarea de crear los principios jurídicos y la doctrina sobre la que descansa el Derecho, y los parlamentos nacieron para dar voz a las diferentes corrientes de pensamientos y sectores de la sociedad; por ello es

imposible pensar en el actuar legislativo sin contemplar el estudio y análisis que emana de la investigación.

Nuestro congreso nació hace más de 200 años y aunque su origen fue administrativo evolucionó hasta convertirse en el poder encargado de ostentar la soberanía del pueblo; así logró construir el andamiaje jurídico e institucional que daría vida al Estado Moderno mediante su primera constitución. Una de las primeras tareas de nuestro primer constituyente fue organizarse y administrarse así mismo, creó y organizó sus trabajos mediante reglamentos además se compró su edificio y creó la primera biblioteca pública de la entidad. Es decir, tenemos más de 200 años de historia que avalan los cambios y la reestructuración administrativa del poder legislativo del estado de Zacatecas; el estudio de la historia de esta institución muestra que la mayoría de los cambios han obedecido a las necesidades propias del Congreso así como a los nuevos retos que la sociedad, la tecnología y la ciudadanía demandan.

La comisión de Estudios Legislativos y Prácticas Parlamentarias nació mediante el Acuerdo #77 de la LVIII legislatura; fue creada para profesionalizar el trabajo legislativo y mejorar la calidad de la actividad parlamentaria. Esa legislatura y sus promoventes creyeron que era momento de dotar de conocimientos técnicos, especializados y académicos al actuar parlamentario pero también se le brindó a esta comisión la atribución para conocer y analizar todo lo relacionado a la organización interna del Congreso.

En sus inicios la comisión de Estudios Legislativos y Prácticas Parlamentarias tuvo dos tareas principales: 1) profesionalizar el trabajo parlamentario, a través del Instituto de Investigaciones Legislativas así como mediante la vinculación con instituciones académicas y 2) ser la comisión legislativa encargada de evaluar y dictaminar todo lo referente a la organización interna del congreso. El acuerdo #77 se fortaleció con el decreto #230 de esa misma legislatura, mediante el cual se incluyó a esta comisión en la Ley Orgánica del Poder Legislativo y posteriormente con el decreto #346 mediante el cual se creó un nuevo reglamento para el Congreso.

A partir de ese momento la comisión de Estudios Legislativos y Prácticas Parlamentarias ha transitado por diversas reformas sin perder su esencia: procurar la profesionalización del trabajo parlamentario mediante la

investigación científica y jurídica así como el análisis técnico de todas las reformas que impactan en la organización interna del poder legislativo del estado de Zacatecas. Pero estas tareas nodales no fueron las únicas que se le otorgaron a esta comisión legislativa también se le encargó velar, incrementar y modernizar el acervo bibliográfico del congreso. Esta tarea inició primero mediante la tutela del Instituto de Investigaciones Legislativas y después bajo la dirección de la comisión.

Es fundamental explicar la evolución de la biblioteca para entender su impacto en el quehacer de la investigación legislativa y de la administración interna del congreso. Cuando la LVIII legislatura creó la comisión de Estudios y Prácticas Parlamentarias adjuntó la labor bibliográfica del congreso pero entendió este espacio como un área técnica encargada del resguardo de los libros donados o adquiridos; con el tiempo se incorporó el patrimonio hemerográfico pero a la fecha no se ha contemplado todo lo que comprende esa área ahora conocida como el Archivo General del Poder Legislativo de Zacatecas.

El Archivo del Poder Legislativo de Zacatecas, pese a que tiene una existencia equiparable a nuestra institución es decir más de 200 años, durante décadas fue concebido únicamente como la biblioteca “Ing. Julián Adame Alatorre”. Fue, a partir de la LXI legislatura que se implementó un proyecto para rescatar y organizar el archivo histórico del Congreso; este rescate propició el descubrimiento de una fuente documental importante y única para explicar la historia de Zacatecas de la segunda mitad del siglo XIX y principios del XX. Ello dio pie a que la LXII legislatura pusiera en marcha una serie de acciones administrativas y legales a fin de impulsar el desarrollo del archivo para poder salvaguardar la información y acercar a los ciudadanos a la documentación histórica.

Fue así como la LXII legislatura impulsó una reforma para crear el Archivo General del Poder Legislativo con las obligaciones y facultades para dar cumplimiento a lo establecido en la Ley General y Estatal de Archivos. Desde ese momento el Archivo ha estado bajo la conducción administrativa de instancias como el Instituto de Investigaciones Legislativas, Secretaría General, la Dirección de Asuntos Jurídicos, la Dirección de Apoyo Parlamentario o de manera conjunta las dos últimas.

Mientras los cambios administrativos han sido variados, el trabajo en comisiones ha permanecido intacto; la comisión de Estudios Legislativos y

Prácticas Parlamentarias ha ostentado desde su origen la obligación y facultad de velar por el patrimonio bibliográfico y hemerográfico del congreso dejando aún lado la labor archivística. Actualmente el Archivo General es el área encargada del correcto manejo, resguardo y preservación de la documentación que generan las diferentes áreas administrativas del congreso; su eje de trabajo es la implementación del Sistema Institucional de Archivos, como mecanismo que garantizará el correcto orden y respeto del ciclo vital del documento en los procesos administrativos que realiza la legislatura del estado. Por ello, cada una de las instancias del Archivo General tiene un trabajo técnico específico que opera a través de las siguientes instancias: archivo histórico, archivo de concentración (en proceso de consolidación), preservación digital y biblioteca “Ing. Julián Adame Alatorre” que contempla la Hemeroteca “Centenario de la Constitución de 1917”.

Además de las tareas técnicas, en los últimos años el Archivo ha migrado a ser una instancia creadora de conocimiento mediante la realización de Diplomados, conferencias, cursos (de manera conjunta con universidades), investigaciones históricas y ha sido un espacio que ha albergado a estudiantes de posgrado para sus estancias de investigación. Por ello, sus tareas están vinculadas a la investigación científica y a la divulgación de la misma.

Sin embargo observamos que, pese a los esfuerzos de las legislaturas anteriores, las atribuciones y tareas del archivo del Congreso continúan oscilando entre las obligaciones administrativas y los trabajos en diversas comisiones legislativas. Por ello, esta iniciativa pretende unificar en la Comisión de Estudios Legislativos y Prácticas Parlamentarias las tareas primarias del Archivo General de manera que sea esta comisión la encargada de velar por el patrimonio documental del congreso y no sólo del bibliográfico. Con ello, se garantizará que las áreas encargadas de generar investigación científica (el Centro de Investigaciones y Estudios Legislativos así como el Archivo General) estén vinculadas bajo la dirección de esta comisión.

La Ley Orgánica del Poder Legislativo de Zacatecas vigente, en las tres primeras fracciones del artículo 170, referente a las atribuciones de la comisión de Estudios Legislativos y Prácticas Parlamentarias, establece que esta comisión deberá atender, analizar y resolver lo relacionado con la organización interna y el funcionamiento del poder legislativo; por ello

resulta necesario que la implementación del Sistema Institucional de Archivos recaiga en esta comisión a fin de generar la reglamentación y mecanismos para poner en marcha el sistema de gestión documental, ya que ello implica la organización total de los procesos administrativos y como se documentan.

Esta reforma fortalecerá el trabajo de la comisión de Estudios Legislativos y Prácticas Parlamentarias pues permitirá un avance técnico para la organización administrativa y documental del congreso además de que logrará la vinculación de las tareas de investigación y rescate de la memoria histórica de nuestra institución, que actualmente realiza el Archivo General, para evitar que estén dispersas en varias comisiones. Por ello se pretende realizar las siguientes adecuaciones a la Ley Orgánica del Poder Legislativo:

Ley Orgánica del Poder Legislativo de Zacatecas	
Texto Vigente	Texto Propuesto
Art. 170. Corresponde a la Comisión de Estudios Legislativos y Prácticas Parlamentarias el conocimiento y dictamen de los siguientes asuntos:	Art. 170. Corresponde a la Comisión de Estudios Legislativos y Prácticas Parlamentarias el conocimiento y dictamen de los siguientes asuntos:
I al VIII. ...	I al VIII. ...
IX. Aprobar el programa de trabajo del Centro de Investigaciones y Estudios Legislativos;	IX. Aprobar el programa de trabajo del Centro de Investigaciones y Estudios Legislativos así como el Plan de Desarrollo Archivístico del Congreso;
X. Coordinarse con instituciones académicas y de investigación para el apoyo de las tareas del Centro de Investigaciones y Estudios Legislativos;	X. Coordinarse con instituciones académicas y de investigación para el apoyo de las tareas del Centro de Investigaciones y Estudios Legislativos así como del Archivo General;
XI al XV.	XI al XV.
	XVI. Impulsar, a través de la Subdirección de Archivos, la implementación del Sistema Institucional de Archivos del Poder Legislativo de Zacatecas así como el programa de

	capacitación en materia de archivos;
	XVII. Presidir, a través de su Presidencia, el grupo interdisciplinario del Poder Legislativo, y
	XVIII. Impulsar, a través de la Subdirección de Archivos, un programa de Investigación y de Memoria Histórica del Congreso de Zacatecas.
Artículo 185. Corresponde a la Comisión de Transparencia y Acceso a la Información Pública, el conocimiento y dictamen de los asuntos siguientes:	
I al IX...	I al IX...
X. Presidir, a través de su Presidencia, el grupo interdisciplinario en materia de archivos del Poder Legislativo;	X. Se Deroga
XI. Impulsar a través de la Subdirección de Archivos programas de capacitación en materia de archivos,	XI. Se Deroga
XII. Coordinarse con instituciones académicas y de investigación con el objeto de realizar eventos destinados a difundir las investigaciones históricas y programas para divulgar la memoria histórica del Poder Legislativo	XII. Se Deroga

Como se puede observar, la propuesta desarrollada en esta iniciativa busca organizar adecuadamente las áreas técnicas del Congreso que propician el desarrollo de investigaciones académicas y fortalece el impulso así como adecuado manejo de las fuentes documentales, hemerográficas y bibliográficas del Congreso.

Por lo anteriormente expuesto y con base en lo establecido en los artículos 60 fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Zacatecas, así como por los artículos 22 fracción I, 31 fracción I, 52 fracción I, 55 y 60 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Zacatecas, se somete a consideración de esta H. Asamblea, la siguiente:

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO MEDIANTE LA CUAL SE REFORMAN, ADICIONAN Y DEROGAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY ORGÁNICA DEL PODER LEGISLATIVO DE ZACATECAS EN MATERIA DE ATRIBUCIONES DE LA COMISIÓN DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS Y PRÁCTICAS PARLAMENTARIAS.

Artículo Único. Se reforman las fracciones IX y X y se adicionan las fracciones XVI, XVII y XVIII al artículo 170 y se derogan las fracciones X, XI y XII del artículo 185, ambos de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Zacatecas para quedar de la siguiente manera:

Art. 170. Corresponde a la Comisión de Estudios Legislativos y Prácticas Parlamentarias el conocimiento y dictamen de los siguientes asuntos:

I al VIII. ...

IX. Aprobar el programa de trabajo del Centro de Investigaciones y Estudios Legislativos así como el **Plan de Desarrollo Archivístico del Congreso;**

X. Coordinarse con instituciones académicas y de investigación para el apoyo de las tareas del Centro de Investigaciones y Estudios Legislativos **así como del Archivo General;**

XI al XV. ...

XVI. Impulsar, a través de la Subdirección de Archivos, la implementación del Sistema Institucional de Archivos del Poder Legislativo de Zacatecas así como el programa de capacitación en materia de archivos;

XVII. Presidir, a través de su Presidencia, el grupo interdisciplinario del Poder Legislativo, y

XVIII. Impulsar, a través de la Subdirección de Archivos, un programa de Investigación y de Memoria Histórica del Congreso de Zacatecas.

Artículo 185. ...

I al IX...

X. Se Deroga

XI. Se Deroga

XII. Se Deroga

TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Zacatecas

Zacatecas, Zac., 29 de octubre de 2024

Atentamente

DIP. ANA MARÍA ROMO FONSECA

5. DICTAMEN

5.1

SEGUNDA LECTURA, DISCUSIÓN Y APROBACIÓN, EN SU CASO DEL DICTAMEN DE IDONEIDAD, POR EL CUAL SE PROPONE A LAS PROFESIONISTAS QUE SE CONSIDERAN ELEGIBLES PARA INTEGRAR LA LISTA DE OCHO CANDIDATAS QUE SE REMITIRÁ AL EJECUTIVO DEL ESTADO, DENTRO DEL PROCESO DE DESIGNACIÓN DE UNA MAGISTRADA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA ADMINISTRATIVA DEL ESTADO DE ZACATECAS.

DICTAMEN DE IDONEIDAD DE LA COMISIÓN JURISDICCIONAL, POR EL CUAL SE PROPONE A LAS PROFESIONISTAS QUE SE CONSIDERAN ELEGIBLES PARA INTEGRAR LA LISTA DE OCHO CANDIDATAS QUE SE REMITIRÁ AL EJECUTIVO DEL ESTADO, DENTRO DEL PROCESO DE DESIGNACIÓN DE UNA MAGISTRADA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA ADMINISTRATIVA DEL ESTADO DE ZACATECAS.

HONORABLE ASAMBLEA:

A la Comisión Jurisdiccional le fueron turnados, para su estudio y dictamen, los expedientes individuales de las aspirantes al cargo de Magistrada del Tribunal de Justicia Administrativa del Estado de Zacatecas, en el marco del proceso de designación iniciado por esta Soberanía Popular.

Vistos y estudiados que fueron los expedientes en cita, sometemos a la consideración del Pleno, el presente dictamen de idoneidad, con base en los siguientes

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

PRIMERO. El 27 de mayo de 2015 se publicó, en el Diario Oficial de la Federación, el Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de combate a la corrupción, en la cual se creó el Sistema Nacional Anticorrupción.

Mediante la citada reforma se facultó al Congreso de la Unión para expedir la legislación secundaria en la materia, vgr. la Ley General del Sistema Nacional Anticorrupción y la Ley General de Responsabilidades Administrativas, además de establecer las bases para reglamentar el funcionamiento de los órganos internos de control.

Respecto a las entidades federativas, se modificó la fracción V del artículo 116, con el objeto siguiente:

Artículo 116. ...

I. a IV. ...

V. Las Constituciones y leyes de los Estados deberán instituir Tribunales de Justicia Administrativa, dotados de plena autonomía para dictar sus fallos y establecer su organización, funcionamiento, procedimientos y, en su caso, recursos contra sus resoluciones. Los Tribunales tendrán a su cargo dirimir las controversias que se susciten entre la administración pública local y municipal y los particulares; imponer, en los términos que disponga la ley, las sanciones a los servidores públicos locales y municipales por responsabilidad administrativa grave, y a los particulares que incurran en actos vinculados con faltas administrativas graves; así como fincar a los responsables el pago de las indemnizaciones y sanciones pecuniarias que deriven de los daños y perjuicios que afecten a la Hacienda Pública Estatal o Municipal o al patrimonio de los entes públicos locales o municipales.

...

Con la finalidad de cumplir el mandato constitucional, el constituyente estatal aprobó el Decreto número 128 por el cual se reforman, adicionan y derogan, diversas disposiciones de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Zacatecas, en materia de Sistema Estatal Anticorrupción, publicado en el Suplemento al número 23 del Periódico Oficial, Órgano del Gobierno del Estado, correspondiente al día 22 de marzo de 2017.

Con base en las modificaciones contenidas en el citado Decreto, se reformó el artículo 112, para el objeto de crear el Tribunal de Justicia Administrativa del Estado de Zacatecas –en sustitución del tribunal contencioso– con el carácter de organismo constitucional autónomo, como se observa a continuación:

Artículo 112. El Tribunal de Justicia Administrativa del Estado de Zacatecas, es un organismo jurisdiccional con personalidad jurídica y patrimonio propio, dotado de plena autonomía para dictar sus fallos y establecer su organización, funcionamiento, procedimientos y, en su caso, recursos contra sus resoluciones. Conocerá y resolverá las controversias de carácter administrativo y fiscal que se susciten entre la Administración Pública estatal o municipal e intermunicipal y los particulares; asimismo impondrá, de acuerdo a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Ley General de Responsabilidades Administrativas, la presente Constitución, la ley de responsabilidades del Estado y demás leyes aplicables, las sanciones a los servidores públicos por responsabilidad administrativa grave; así como fincar a los responsables el pago de las indemnizaciones y sanciones pecuniarias que deriven de los daños y perjuicios que afecten a la hacienda pública estatal o municipal o al patrimonio de los entes públicos locales o municipales e impondrán a los particulares que intervengan en actos vinculados con faltas administrativas graves, con independencia de otras responsabilidades, las sanciones económicas, la inhabilitación para participar en adquisiciones, arrendamientos, servicios u obras públicas, así como el resarcimiento de los daños y perjuicios ocasionados a los entes o la hacienda pública.

...

Asimismo, en el diverso 113 de la propia Constitución estatal, se precisó la forma de integración del Tribunal y el procedimiento de designación de sus Magistrados:

Artículo 113. El Tribunal se integra por tres Magistrados, los cuales serán designados por la Legislatura del Estado, durarán en su encargo siete años y deberán satisfacer los mismos requisitos que se exigen para los Magistrados del Tribunal Superior de Justicia del Estado.

El procedimiento de designación de los Magistrados, deberá comenzar treinta días previos a la conclusión del periodo por el que fueron nombrados.

La Legislatura del Estado, contará con veinte días para integrar una lista de ocho candidatos, la cual deberá ser aprobada por las dos terceras partes de los miembros presentes y será enviada al Gobernador. Si el Gobernador no recibe la lista en el plazo señalado, enviará libremente a la Legislatura una lista de cinco personas y designará provisionalmente a los tres Magistrados, quienes ejercerán sus funciones hasta en tanto se realice la designación definitiva conforme a lo establecido en este artículo. En este caso, los Magistrados designados podrán formar parte de la lista.

...

SEGUNDO. La Sexagésima Segunda Legislatura del Estado aprobó el Decreto número 275 mediante el cual se designó a los Magistrados del Tribunal de Justicia Administrativa del Estado de Zacatecas, instrumento legal que fue publicado en el Suplemento 17 al número 104 del Periódico Oficial, Órgano del Gobierno del Estado, correspondiente al día 30 de diciembre de 2017.

En el artículo segundo del referido Decreto se mencionó lo siguiente:

ARTÍCULO SEGUNDO. En sesión ordinaria de **fecha 7 de diciembre del 2017**, el Pleno de esta Legislatura erigido en Colegio Electoral, designó con la votación requerida, de entre las personas que integraron las listas para tal efecto, a los

siguientes profesionistas, Magistrada por tres años a la Licenciada Raquel Velasco Macías, Magistrado por cinco años al Licenciado Uriel Márquez Cristerna y **Magistrado por siete años al Licenciado Gabriel Sandoval Lara.**

Con base en el Decreto citado, corresponde iniciar el procedimiento para sustituir al Magistrado Gabriel Sandoval Lara, cuyo periodo concluye el próximo 6 de diciembre de 2024.

TERCERO. En los términos expresados, en su sesión del 22 de noviembre del año en curso, esta Soberanía Popular aprobó el Acuerdo #17, por el cual emitió la Convocatoria Pública al Procedimiento de Designación de una Magistrada del Tribunal de Justicia Administrativa del Estado de Zacatecas.

En ese tenor, esta Comisión Jurisdiccional emite el presente dictamen de idoneidad, conforme a los siguientes

CONSIDERANDOS:

PRIMERO. COMPETENCIA. La Comisión Jurisdiccional de la Honorable Sexagésima Cuarta Legislatura del Estado de Zacatecas, sustentada en lo previsto por los artículos 154, fracción XIX; 155 y 176, fracción IX, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Zacatecas, es competente para emitir el presente dictamen de idoneidad.

SEGUNDO. TRIBUNAL DE JUSTICIA ADMINISTRATIVA. El 27 de mayo de 2017 se publicó, en el Diario Oficial de la Federación, la reforma constitucional en materia de combate a la corrupción,

la cual, entre otras cosas, determina la creación de tribunales de justicia administrativa.

En el estado, con fecha 22 de marzo de 2017, también se reformó la Constitución local, con la finalidad de crear el Sistema Estatal Anticorrupción, emitiéndose diversos ordenamientos secundarios, entre ellos, la Ley de Justicia Administrativa del Estado de Zacatecas, del 15 de julio de 2017.

El Tribunal de Justicia Administrativa está integrado por tres magistrados, con la finalidad de sustituir al Tribunal Contencioso Administrativo que contaba solo con un Magistrado, además, se le otorgaron atribuciones para conocer de las faltas graves cometidas por los servidores públicos.

De acuerdo con lo anterior, el Tribunal de Justicia Administrativa es parte fundamental del Sistema Estatal Anticorrupción descansa, su carácter colegiado permite una mayor certeza al momento de estudiar los expedientes y emitir las sentencias.

La integración inicial del Tribunal permitió la sustitución escalonada de sus integrantes, determinación legislativa que, a juicio de esta Comisión, fortalece el papel del citado órgano jurisdiccional en el marco del combate a la corrupción, toda vez que mediante ella se posibilita un equilibrio entre la experiencia y la incorporación de puntos de vista novedosos.

Conforme a lo señalado, los Magistrados que integraron el Tribunal, en primer momento, fueron designados por la H. LXII Legislatura del Estado, el 7 de diciembre de 2017, por los periodos siguientes:

Licenciada Raquel Velasco Macías, para el periodo de tres años;

Licenciado Uriel Márquez Cristerna, para el periodo de cinco años, y

Licenciado Gabriel Sandoval Lara, para el periodo de siete años.

Para hacer constar lo anterior, el Poder Legislativo emitió el Decreto número 275, publicado en el Periódico Oficial, Órgano de Gobierno del Estado, del 30 de diciembre de 2017.

La Magistrada Raquel Velasco Macías, concluyó su periodo en el año 2020, virtud a ello, en cumplimiento al artículo 113 de la Constitución del Estado, la H. LXIII Legislatura del Estado designó como Magistrada del referido órgano jurisdiccional a la Dra. Aída Alicia Lugo Dávila, por un periodo de siete años.

De la misma forma, en diciembre de 2022, concluyó su periodo de ejercicio el Magistrado Uriel Márquez Cristerna, para sustituirlo, la H. LXIV Legislatura del Estado designó al Licenciado Guadalupe Alejandro González Navarro, por un periodo de siete años.

Conforme a lo señalado, corresponde a esta Legislatura llevar a cabo el procedimiento para la sustitución del Magistrado Gabriel Sandoval Lara, quien concluye su encargo el próximo mes de diciembre, y con fundamento en lo establecido por los artículos 112 y 113 de la Constitución Política del Estado, resulta indispensable elegir una persona que lo sustituya.

Por lo anterior, el pasado 8 del presente mes y año, se publicó el Acuerdo Legislativo #17 que contiene la Convocatoria Pública al Procedimiento de Designación de una Magistrada del Tribunal de Justicia Administrativa del Estado de Zacatecas.

En la propuesta, la Junta de Coordinación Política estimó que la convocatoria debía ser, exclusivamente, dirigida a mujeres profesionistas del área del Derecho, con la finalidad de dar cumplimiento al principio de paridad de género previsto en los artículos 41 y 94 de nuestra Carta Magna, así como 35 y 90 de la Constitución del Estado.

Sobre el particular, la Sala Superior del Tribunal electoral del Poder Judicial de la Federación ha sostenido el criterio siguiente:

Tesis IX/2021

PARIDAD DE GÉNERO Y ACCIONES AFIRMATIVAS. PUEDEN COEXISTIR EN LA INTEGRACIÓN DE ÓRGANOS COLEGIADOS, CUANDO BENEFICIEN A LAS MUJERES.-

De conformidad con los artículos 1º, párrafo quinto, 4º, párrafo primero, 41, párrafo segundo, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 3 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos; 24 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos; 5 de la Ley

Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación; así como 5, fracción I, y 12, fracción V, de la Ley General para la Igualdad entre Mujeres y Hombres, se concluye que las acciones afirmativas son medidas temporales que permiten acelerar la presencia, en los espacios públicos y de toma de decisiones, de quienes forman parte de sectores sociales subrepresentados o en situación de vulnerabilidad. Por otra parte, la paridad de género es un principio rector permanente que rige en la integración, entre otros, de los institutos y los tribunales electorales locales. Sin embargo, **tanto las acciones afirmativas como el principio de paridad tienen como fin el logro de la igualdad sustantiva o de facto. Por tanto, en determinados contextos, ambos pueden coexistir en cualquier escenario de integración de órganos colegiados, cuando beneficien a las mujeres y no se ponga en riesgo la integración paritaria de aquellos.**

Sexta Época:

Recurso de reconsideración. SUP-REC-277/2020.— Recurrente: Ana Isabel García Calderón.—Autoridad responsable: Sala Regional del Tribunal Electoral del Poder Judicial de la Federación, correspondiente a la Segunda Circunscripción Plurinominal, con sede en Monterrey, Nuevo León.—29 de diciembre de 2020.—Unanimidad de votos.—Ponente: Mónica Aralí Soto Fregoso.—Ausentes: Indalfer Infante Gonzales y Reyes Rodríguez Mondragón.—Secretarios: José Alfredo García Solís y Omar Espinoza Hoyo. La Sala Superior en sesión pública celebrada el treinta de junio de dos mil veintiuno, aprobó por unanimidad de votos, con la ausencia del Magistrado Presidente José Luis Vargas Valdez, la tesis que antecede.

Pendiente de publicación en la Gaceta de Jurisprudencia y Tesis en materia electoral del Tribunal Electoral del Poder Judicial de la Federación.

TERCERO. REQUISITOS DE ELEGIBILIDAD. El procedimiento para la designación de una Magistratura del Tribunal de Justicia Administrativa se encuentra establecido en el artículo 113 de la Constitución Política del Estado, donde se previene lo siguiente:

Artículo 113. El Tribunal se integra por tres Magistrados, los cuales serán designados por la Legislatura del Estado, durarán en su encargo siete años y deberán satisfacer los mismos requisitos que se exigen para los Magistrados del Tribunal Superior de Justicia del Estado.

El procedimiento de designación de los Magistrados, deberá comenzar treinta días previos a la conclusión del periodo por el que fueron nombrados.

La Legislatura del Estado, contará con veinte días para integrar una lista de ocho candidatos, la cual deberá ser aprobada por las dos terceras partes de los miembros presentes y será enviada al Gobernador. Si el Gobernador no recibe la lista en el plazo señalado, enviará libremente a la Legislatura una lista de cinco personas y designará provisionalmente a los tres Magistrados, quienes ejercerán sus funciones hasta en tanto se realice la designación definitiva conforme a lo establecido en este artículo. En este caso, los Magistrados designados podrán formar parte de la lista.

De ser enviada por la Legislatura la lista en el plazo señalado en el párrafo anterior, dentro de los diez días siguientes el Gobernador formulará una lista de cinco personas y la enviará a la consideración de la Legislatura.

Con base en la lista, la Legislatura previa comparecencia de las personas propuestas, designará a los tres Magistrados que integrarán el Tribunal por el voto de las dos terceras partes de los miembros presentes dentro del plazo de diez días.

En caso de que el Gobernador no envíe la lista a que se refiere el párrafo anterior, la Legislatura tendrá diez días para designar a los Magistrados de entre los candidatos de la lista que en un principio envió al Gobernador.

Si la Legislatura no hace la designación en los plazos que establecen los párrafos anteriores, el Ejecutivo designará a los Magistrados de entre los candidatos que integren la lista a que se refiere el párrafo anterior o, en su caso, de la lista de cinco personas que puso a consideración de la Legislatura.

Los Magistrados solo podrán ser removidos de sus cargos por las causas graves que señale la ley.

Con la finalidad de dar cumplimiento a las diversas etapas que integran el procedimiento de designación mencionado, en la base cuarta de la ya mencionada Convocatoria se estableció que el periodo para el registro sería el comprendido del 23 al 27 de noviembre del año en curso.

Conforme a ello, las aspirantes debían cumplir diversos requisitos, previstos en la base segunda y, para su comprobación, debían entregar los documentos exigidos en la base tercera, mismas que a la letra rezan:

SEGUNDA. Requisitos.

Las interesadas en participar en la conformación de la lista de ocho candidatas que remitirá esta Legislatura al Ejecutivo Estatal, deberán cumplir los siguientes requisitos:

1. Ser ciudadana mexicana por nacimiento y estar en pleno goce de sus derechos políticos y civiles;
2. Tener cuando menos 35 años de edad al día de la designación;
3. Poseer al día de la designación, con antigüedad mínima de diez años, título profesional de licenciado en derecho, expedido por autoridad o institución legalmente facultada para ello;
4. No tener parentesco de consanguinidad hasta el tercer grado con los Magistrados del Tribunal Superior de Justicia ni con el Fiscal General de Justicia del Estado, y
5. No pertenecer al estado eclesiástico ni ser ministra de algún culto religioso, a menos que se separe formal, material y definitivamente de su ministerio en la forma y con la anticipación que establece la Ley Reglamentaria del Artículo 130 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

TERCERA. Documentación a entregar.

Las interesadas deberán presentar la siguiente documentación:

- 1.** Solicitud de registro con firma autógrafa, manifestando expresamente su aceptación a las bases que integran esta convocatoria y señalar domicilio para recibir notificaciones en el municipio de Zacatecas y su zona conurbada Guadalupe, Zacatecas;
- 2.** Copia certificada del acta de nacimiento;
- 3.** Constancia que acredite una residencia efectiva en la entidad de, por lo menos, dos años anteriores a la fecha de designación establecida en la convocatoria, la cual deberá ser expedida por autoridad competente;
- 4.** Original de la credencial para votar vigente y copia del anverso y reverso, para su cotejo;
- 5.** Dos fotografías recientes tamaño infantil a color;
- 6.** Copia de comprobante de domicilio que corresponda con el asentado en la solicitud, con una antigüedad máxima de tres meses;
- 7.** Copia certificada del título o cédula profesional que la acredite como Licenciada en Derecho, con fecha de expedición mínima de 10 años, anteriores al día de la designación;
- 8.** Carta de no antecedentes penales, expedida por el Tribunal Superior de Justicia del Estado o la Fiscalía General de Justicia;
- 9.** Curriculum vitae con firma autógrafa de la aspirante, el cual deberá contener, entre otros datos: nombre y apellidos completos, domicilio, teléfonos y correo electrónico, estudios realizados, trayectoria laboral, académica, docente y profesional, publicaciones, organizaciones de cualquier tipo a las que pertenezca y el carácter de su participación, así como el empleo, cargo o comisión que, en su caso, desempeñe al momento del registro;
- 10.** Resumen curricular con una extensión máxima de una cuartilla con letra Arial 12, para su eventual publicación, por lo que no deberá contener datos personales de carácter privado;
- 11.** Declaración bajo protesta de decir verdad, con firma autógrafa, en la que manifieste:
 - a)** Ser ciudadana mexicana por nacimiento y estar en pleno goce de sus derechos civiles y políticos;

- b)** No haber sido condenada por delito alguno, salvo que hubiese sido de carácter no intencional o imprudencial;
- c)** No pertenecer al estado eclesiástico ni ser ministra de algún culto religioso, a menos que se separe formal, material y definitivamente de su ministerio en la forma y con la anticipación que establece la Ley Reglamentaria del Artículo 130 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;
- d)** No estar inhabilitada para ejercer cargos públicos por resolución de autoridad competente federal o estatal;
- e)** Toda la información que con motivo del procedimiento de selección a que se refiere esta Convocatoria, ha proporcionado o llegue a proporcionar es veraz y toda la documentación que ha entregado o llegue a entregar es auténtica, y
- f)** Consentimiento para que sus datos personales sean utilizados únicamente para los fines de la convocatoria.

En atención a las bases mencionadas, **dieciséis** profesionistas se inscribieron y en estricto orden de registro, fueron los siguientes:

- 1.** Claudia Angélica Salas Reyes
- 2.** Aída Araceli Barbosa Galaviz
- 3.** Erica del Carmen Velázquez Vacio
- 4.** Silvia Priscila Esparza Rodarte
- 5.** Carolina de la Luz González Luna
- 6.** Angélica Carina de la Cruz de la Portilla
- 7.** Elizabeth Jiménez Castro
- 8.** Dalila Emérita Salas Limas
- 9.** Elsa Cristina Apolinar Contreras
- 10.** Maribel Galván Jiménez
- 11.** Alicia Contreras Chávez

- 12.** Hilda Lorena Anaya Álvarez
- 13.** Alma Arianna Luévano Bocanegra
- 14.** Perla del Sagrario Cepeda Bernal
- 15.** Yadira Torres Muhech
- 16.** Erica Cristina Ramírez Román

En relación con las profesionistas que se registraron, esta Comisión procedió a verificar que todas y cada una de ellas hubiera acompañado a su expediente la documentación exigida por la Convocatoria, con la finalidad de comprobar que cumplieran con los requisitos previstos en la Ley de la materia.

Sobre el particular, es necesario señalar que la convocatoria exige el cumplimiento de requisitos de elegibilidad específicos para ser designada como Magistrada del Tribunal de Justicia Administrativa, con la finalidad de garantizar que las aspirantes al citado cargo cuenten con los conocimientos y habilidades necesarios para ejercer las atribuciones específicas del cargo.

De acuerdo con ello, los requisitos de elegibilidad son elementos que debe reunir cualquier aspirante a desempeñar un cargo determinado, toda vez que, mediante ellos, se garantiza que el mejor perfil sea el designado para su ejercicio; de la misma forma, permiten que el órgano responsable del nombramiento pueda llegar a una decisión razonada y sustentada en la preparación y capacidad de los candidatos.

En tales términos, y de conformidad con el primer párrafo del artículo 113 de nuestra Constitución local –transcrito líneas arriba–, los *requisitos* que deben cumplir las aspirantes a desempeñar el cargo en comento son los mismos que los previstos para ser Magistrado del Tribunal Superior de Justicia, los que se encuentran establecidos en el artículo 97 del propio texto constitucional:

Artículo 97. Para ser Magistrado se requiere:

- I.** Ser mexicano por nacimiento y ciudadano zacatecano, en pleno ejercicio de sus derechos políticos y civiles;
- II.** Tener cuando menos treinta y cinco años cumplidos el día de la designación;
- III.** Poseer el día de la designación, con antigüedad mínima de diez años, título profesional de licenciado en derecho, expedido por la autoridad o la institución legalmente facultada para ello;
- IV.** Gozar de buena reputación y no haber sido condenado por delito que amerite pena corporal de más de un año de prisión; pero si se tratare de robo, fraude, falsificación, abuso de confianza u otro que lastime seriamente la buena fama en el concepto público, inhabilitará para el cargo, cualquiera que haya sido la pena;
- V.** No tener parentesco de consanguinidad hasta el tercer grado con los demás Magistrados del Tribunal Superior ni con el Fiscal General de Justicia; y
- VI.** No pertenecer al estado eclesiástico ni ser ministro de algún culto religioso, a menos que se separe formal, material y definitivamente de su ministerio en la forma y con la anticipación que establece la Ley Reglamentaria del Artículo 130 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Después de haber revisado con detenimiento los expedientes personales de las aspirantes, esta Comisión Jurisdiccional

expresa que las **dieciséis** profesionistas registradas cumplen con los requisitos previstos en el artículo 97 de nuestra Constitución Política estatal y reiterados en la base segunda de la Convocatoria, lo cual se comprobó mediante la revisión física de los documentos que integran sus expedientes personales.

CUARTO. IDONEIDAD DE LAS ASPIRANTES. Para el ejercicio de determinados cargos públicos, como el que nos ocupa, es indispensable que se cumplan no solo con los requisitos formales, lo que se comprueba, como se ha señalado, con los documentos que acreditan la preparación profesional y que obran en los expedientes de las aspirantes; a juicio de esta Comisión, resulta indispensable demostrar la idoneidad para el desempeño de las funciones propias del puesto específico que se va a ocupar.

Conforme a ello, la cualidad de idóneo implica que alguien es adecuado, apropiado o conveniente, para desempeñar determinados cargos o funciones dentro de una organización; como sinónimos de idoneidad se entiende competencia, aptitud, capacidad o suficiencia, así como conveniencia o adecuación.

En el caso que nos atañe, la *idoneidad* exigida radica en que las aspirantes posean los conocimientos jurídicos, tengan un pleno conocimiento de la función administrativa y en la impartición de justicia, es decir, las cualidades que les permitan desempeñar el cargo de Magistrada del Tribunal de Justicia Administrativa.

De la revisión de los expedientes de las aspirantes, esta Comisión Jurisdiccional estima que tienen el perfil académico exigido para integrar la lista de **ocho** candidatas que, en términos del artículo 113 de la Constitución del Estado, se remitirá al titular del Ejecutivo, en el marco del proceso de selección de una Magistratura del Tribunal de Justicia Administrativa, pues todas ellas cuentan con la Licenciatura en Derecho.

Asimismo, con la documentación acompañada a su solicitud de inscripción, se demuestra que las aspirantes se han desempeñado en ámbitos relacionados con la administración pública, hacendario y fiscal, así como en la impartición y administración de justicia y, algunas, en la docencia, con lo que se garantiza que tienen la experiencia y los conocimientos adecuados para el desempeño del cargo.

Los legisladores que integramos esta Comisión consideramos que la función jurisdiccional es fundamental para el fortalecimiento y consolidación del Estado de derecho, virtud a ello, es indispensable que las personas responsables de administrar e impartir justicia cuenten con la preparación académica indispensable y con la experiencia suficiente para ejercer las atribuciones del cargo que se va a desempeñar.

Conforme a lo precisado, el Tribunal de Justicia Administrativa forma parte del Sistema Estatal Anticorrupción, en ese sentido, esta Soberanía Popular debe asumir la responsabilidad de

contribuir al cumplimiento de sus atribuciones y, por ello, es indispensable que en su integración nos sujetemos, primero, al marco legal vigente y, segundo, elijamos los mejores perfiles profesionales, tomando en cuenta la experiencia en el ámbito administrativo y en el jurisdiccional.

En ese orden de ideas, esta Comisión legislativa expresa que las **dieciséis** profesionistas que se registraron y cumplieron con los requisitos son idóneas y se consideran elegibles para continuar con el proceso de integración de una lista de **ocho** candidatas o candidatos que esta Sexagésima Quinta Legislatura del Estado remitirá al titular del Ejecutivo Estatal, dentro del proceso de designación de una Magistrada del Tribunal de Justicia Administrativa del Estado de Zacatecas, ya que cumplen con las previsiones contenidas en los artículos 97 y 113 de la Constitución Política estatal, así como en las bases segunda y tercera de la Convocatoria aprobada el 22 de noviembre del año en curso, emitida por esta Soberanía Popular.

Por lo expuesto, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 66, 67, 154, fracción XIX; 155 y 176, fracción IX, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Zacatecas; 107, 165, fracciones II y III, y demás relativos y aplicables del Reglamento General del Poder Legislativo, se propone:

Artículo primero. Esta Comisión Jurisdiccional expresa que las **dieciséis** profesionistas que se registraron y cumplieron con los requisitos en el marco de la Convocatoria del 22 de noviembre del año en curso, emitida por esta H. Sexagésima Quinta Legislatura

del Estado, son idóneas y se consideran elegibles para integrar la lista de ocho candidatas que se remitirá al Ejecutivo del Estado, en el marco del proceso de designación de una Magistratura del Tribunal de Justicia Administrativa del Estado de Zacatecas.

Artículo segundo. Las profesionistas que se proponen por parte de esta Comisión Jurisdiccional para integrar la lista de **ocho** candidatas que se remitirá al Ejecutivo del Estado, en el marco del proceso de referencia, son las siguientes:

1. Claudia Angélica Salas Reyes
2. Aída Araceli Barbosa Galaviz
3. Erica del Carmen Velázquez Vacio
4. Silvia Priscila Esparza Rodarte
5. Carolina de la Luz González Luna
6. Angélica Carina de la Cruz de la Portilla
7. Elizabeth Jiménez Castro
8. Dalila Emérita Salas Limas
9. Elsa Cristina Apolinar Contreras
10. Maribel Galván Jiménez
11. Alicia Contreras Chávez
12. Hilda Lorena Anaya Álvarez
13. Alma Arianna Luévano Bocanegra
14. Perla del Sagrario Cepeda Bernal
15. Yadira Torres Muhech
16. Erica Cristina Ramírez Román

Artículo tercero. Una vez aprobado el presente instrumento legislativo, remítase a la Junta de Coordinación Política, para los efectos precisados en el artículo 165, fracción IV, del Reglamento General del Poder Legislativo del Estado, y la base séptima de la Convocatoria del 22 de noviembre de 2024.

Así lo dictaminaron y firman los diputados integrantes de la Comisión Jurisdiccional, de la Honorable Sexagésima Quinta Legislatura del Estado de Zacatecas, a los veintiocho días del mes de noviembre del año dos mil veinticuatro.

COMISIÓN JURISDICCIONAL

PRESIDENTE

DIP. PEDRO MARTÍNEZ FLORES

SECRETARIO

**DIP. ELEUTERIO RAMOS
LEAL**

SECRETARIO

**DIP. JAIME MANUEL
ESQUIVEL HURTADO**

SECRETARIA

**DIP. SUSANA ANDREA
BARRAGÁN ESPINOSA**

SECRETARIO

**DIP. MARCO VINICIO
FLORES GUERRERO**

SECRETARIA

DIP. GUADALUPE ISADORA SANTIVÁÑEZ RÍOS