



# PODER LEGISLATIVO

## ESTADO DE ZACATECAS

TOMO VI	101	Jueves 27 de marzo de 2025.
Segundo Periodo Ordinario		Sesión Ordinaria.

# GACETA

## ESTADO DE ZACATECAS



DIRECCIÓN DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS  
SUBDIRECCIÓN DE PROTOCOLO Y SESIONES

**PRESIDENTE:**

Dip. José David González Hernández

» **VICEPRESIDENTE:**

Dip. Jesús Eduardo Badillo Méndez

» **PRIMER SECRETARIO:**

Dip. Martín Álvarez Casio

» **SEGUNDO SECRETARIO:**

Dip. Marco Vinicio Flores Guerrero

» **DIRECCIÓN DE SERVICIOS  
PARLAMENTARIOS**

M. en D. J. Guadalupe Chiquito Díaz de  
León.

» **SUBDIRECCIÓN 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 de las actas de las sesiones ordinarias del día 27 de diciembre del 2024; discusión, modificaciones en su caso y aprobación.
4. Lectura de una síntesis de la correspondencia.
5. Lectura de la iniciativa de punto de Acuerdo, para exhortar respetuosamente, a la Secretaría General de Gobierno del Estado de Zacatecas para que, en ejercicio de sus facultades, revise que las y los concesionarios de transporte público de la entidad, cumplan con las obligaciones establecidas en la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas, respecto a las personas con discapacidad. **Que presenta la Diputada Susana Andrea Barragán Espinosa.**
6. Lectura de la iniciativa de punto de Acuerdo, por el que se hace un respetuoso exhorto al titular de Instituto de Cultura Física y Deporte en Zacatecas a través del Ejecutivo Estatal, a fin de que “Garantice la inclusión de las mujeres en estado de vulnerabilidad y que padecen alguna enfermedad crónico - degenerativa a la práctica segura de algún deporte con la finalidad de hacer efectivo su derecho a una vida y salud digna. **Que presenta la Diputada Karla Esmeralda Rivera Rodríguez.**
7. Lectura de la iniciativa con proyecto de Decreto, por el que se reforma la fracción XI del artículo 18 de la Ley de Educación del Estado de Zacatecas. **Que presenta la Diputada Maribel Villalpando Haro.**
8. Lectura de la iniciativa con proyecto de Decreto, por el que se reforma el cuarto párrafo del artículo 309 bis del Código Penal para el Estado de Zacatecas. **Que presenta la Diputada Maribel Villalpando Haro.**

9. Lectura de la iniciativa con proyecto de Decreto, por el que se reforma el artículo 349 bis del Código Penal para el Estado de Zacatecas. **Que presenta la Diputada Susana Andrea Barragán Espinosa.**
10. Lectura de la Iniciativa con proyecto de Decreto, por la que se reforman diversas disposiciones de la Ley de los Sistemas de Agua Potable, Alcantarillado y Saneamiento del Estado de Zacatecas, y la Ley del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente del Estado de Zacatecas, en materia de manejo sustentable del agua promoviendo el uso y aprovechamiento de sistemas de captación pluvial y modelos agroecológicos de producción. **Que presenta la Diputada Ana María Romo Fonseca.**
11. Lectura de la iniciativa con proyecto de Decreto, mediante el cual se adicionan los artículos 396 al 400 al Código Penal para el Estado de Zacatecas. **Que presenta la Diputada Ana María Romo Fonseca.**
12. Lectura de la iniciativa con proyecto de Decreto, mediante el cual se expide la Ley del Derecho a la Movilidad para el Estado de Zacatecas. **Que presenta el Diputado Marco Vinicio Flores Guerrero.**
13. Lectura de la iniciativa con proyecto de Decreto, por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Feria Nacional de la Ciudad de Zacatecas, de la Ley Orgánica del Municipio para el Estado de Zacatecas y de la Ley de Cultura del Estado de Zacatecas y sus Municipios. **Que presenta la Diputada Dayanne Cruz Hernández.**
14. Lectura de la iniciativa con proyecto de Decreto, por la que se reforma la Ley para la Atención de los Zacatecanos Migrantes y sus Familias, en materia de migrantes retornados. **Que presenta la Diputada María Dolores Trejo Calzada.**
15. Primera lectura del dictamen respecto de las iniciativas con proyecto de Decreto, por las que se reforma la Ley de Acceso de las Mujeres a una vida libre de violencia para el Estado de Zacatecas. **Que presenta la Comisión de Igualdad Sustantiva entre Mujeres y Hombres.**

16. Segunda lectura, discusión y aprobación en su caso, del dictamen relativo a diversas iniciativas mediante las cuales se reforma y adiciona la Ley de Educación del Estado de Zacatecas. **Que presenta la comisión de Educación.**

17. Asuntos generales, y

18. Clausura de la sesión.

**Diputado Presidente**

**José David González Hernández**

## 2. SÍNTESIS DE ACTAS

### 2.1

SÍNTESIS DEL **ACTA DE LA SESIÓN SOLEMNE** DE LA HONORABLE SEXAGÉSIMA QUINTA LEGISLATURA DEL ESTADO, CELEBRADA EL DÍA **27 DE DICIEMBRE DEL AÑO 2024**, DENTRO DEL **PRIMER PERÍODO EXTRAORDINARIO DE SESIONES**, CORRESPONDIENTE AL **PRIMER AÑO DE EJERCICIO CONSTITUCIONAL**; CON LA PRESIDENCIA DE LA **CIUDADANA DIPUTADA GUADALUPE ISADORA SANTIVÁÑEZ RÍOS**, AUXILIADA POR LOS LEGISLADORES: **MARTÍN ÁLVAREZ CASIO** Y **ANA MARÍA ROMO FONSECA**, COMO SECRETARIOS, RESPECTIVAMENTE.

LA SESIÓN DIO INICIO A LAS **16 HORAS CON 35 MINUTOS**; CON LA ASISTENCIA DE **23 DIPUTADOS PRESENTES**, Y BAJO **08 PUNTOS DEL ORDEN DEL DÍA**,

APROBADO EL MISMO POR UNANIMIDAD, QUEDÓ REGISTRADO EN EL **DIARIO DE DEBATES** Y LA **GACETA PARLAMENTARIA NÚMERO 0060**, DE FECHA **27 DE DICIEMBRE DEL 2024**.

NO HABIENDO MÁS ASUNTOS QUE TRATAR, SIENDO LAS **16 HORAS, CON 58 MINUTOS**, Y ESTANDO AGOTADO EL ORDEN DEL DÍA, SE **CLAUSURÓ LA SESIÓN SOLEMNE DE APERTURA DEL PRIMER PERÍODO EXTRAORDINARIO DE SESIONES**, CITANDO A LOS SEÑORES DIPUTADOS Y DIPUTADAS, PARA ESE MISMO DÍA **27 DE DICIEMBRE**, A LA SIGUIENTE SESIÓN EXTRAORDINARIA.

## 2.2

**SÍNTESIS DEL ACTA DE LA SEGUNDA SESIÓN EXTRAORDINARIA DE LA HONORABLE SEXAGÉSIMA QUINTA LEGISLATURA DEL ESTADO, CELEBRADA EL DÍA 27 DE DICIEMBRE DEL AÑO 2024, DENTRO DEL PRIMER PERÍODO EXTRAORDINARIO DE SESIONES, CORRESPONDIENTE AL PRIMER AÑO DE EJERCICIO CONSTITUCIONAL; CON LA PRESIDENCIA DE LA CIUDADANA DIPUTADA GUADALUPE ISADORA SANTIVÁÑEZ RÍOS, AUXILIADA POR LOS LEGISLADORES: MARTÍN ÁLVAREZ CASIO Y ANA MARÍA ROMO FONSECA, COMO SECRETARIOS, RESPECTIVAMENTE.**

**LA SESIÓN DIO INICIO A LAS 17 HORAS CON 02 MINUTOS; CON LA ASISTENCIA DE 20 DIPUTADOS PRESENTES, Y BAJO 05 PUNTOS DEL ORDEN DEL DÍA,**

**APROBADO EL MISMO POR UNANIMIDAD, QUEDÓ REGISTRADO EN EL DIARIO DE DEBATES Y LA GACETA PARLAMENTARIA NÚMERO 0061, DE FECHA 27 DE DICIEMBRE DEL 2024.**

**NO HABIENDO MÁS ASUNTOS QUE TRATAR, SIENDO LAS 17 HORAS, CON 09 MINUTOS, Y ESTANDO AGOTADO EL ORDEN DEL DÍA, SE CLAUSURÓ LA SESIÓN, CITANDO A LOS SEÑORES DIPUTADOS Y DIPUTADAS, PARA ESE MISMO DÍA 27 DE DICIEMBRE, A LA SIGUIENTE SESIÓN EXTRAORDINARIA.**

### 3. COMUNICADOS Y OFICIOS

No.	PROCEDENCIA	ASUNTO
01	Congreso del Estado de Aguascalientes.	Comunican la elección de la Mesa Directiva y la apertura del Segundo Período Ordinario de Sesiones, correspondiente al primer año de su Ejercicio Constitucional.
02	Congreso del Estado de Guerrero.	Comunican la clausura del primer Período de Receso, y la apertura e instalación del Segundo Período de Sesiones Ordinarias, correspondientes al primer año de su Ejercicio Constitucional.
03	Instituto Electoral del Estado de Zacatecas.	Remiten copia del oficio que presentan al Ejecutivo Estatal, mediante el cual le solicitan audiencia para una reunión de trabajo y exponerle que los Cuarenta y Cinco Millones de Pesos autorizados para llevar a cabo el proceso electoral extraordinario para la renovación de cargos en el Poder Judicial resultan insuficientes, colocándolos en severo riesgo de darle continuidad al proceso, y la celebración de la propia jornada electoral del primero de junio.



04	Instituto Electoral del Estado de Zacatecas.	Remiten el Informe contable y financiero del ejercicio presupuestal correspondiente al período del primero de enero al treinta y uno de diciembre de 2024.
05	Auditoría Superior del Estado.	Remiten el Informe General Ejecutivo, derivado de la revisión de la Cuenta Pública del Gobierno del Estado del ejercicio fiscal 2023, incluyendo los Informes individuales de 13 dependencias.
06	Auditoría Superior del Estado.	Remiten el Informe General Ejecutivo, derivado de la revisión de la Cuenta Pública del ejercicio fiscal 2023, de la Legislatura del Estado, incluyendo el resultado definitivo de la revisión.
07	Auditoría Superior del Estado.	Remiten los Informes Individuales, derivados de la revisión de las Cuentas Públicas del ejercicio fiscal 2023, de los Municipios de Cañitas de Felipe Pescador, Nochistlán de Mejía, Tabasco, Tepetongo y Trancoso, Zac., así como el Informe relativo al Sistema de Agua Potable y Alcantarillado de Nochistlán de Mejía.

08	Presidencias Municipales de Juchipila, General Pánfilo Natera, Valparaíso, Villa de Cos y Trinidad García de la Cadena, Zac.	Hacen entrega del Informe Anual de Cuenta Pública correspondiente al ejercicio fiscal 2024, debidamente aprobadas en Sesión de Cabildo. Y excepto el último, los demás incluyen el Informe de sus Sistemas de Agua Potable y Alcantarillado, debidamente aprobadas en reunión de su Consejo Directivo.
09	Presidencia Municipal de Noria de Ángeles, Zac.	Remiten copias certificadas del Acta de la Sesión de Cabildo celebrada el día 12 de febrero del 2025.
10	Presidencia Municipal de Loreto, Zac.	Remiten resumen y copias certificadas del Acta de la Sesión de Cabildo celebrada el día 27 de enero del 2025.
11	Cámara de Diputados del Congreso de la Unión.	Acusan recibo del oficio DSP/SPS/0296 emitido por esta Legislatura, el cual se turnó a la Comisión de Economía, Comercio y Competitividad para su atención procedente.

12	Secretaría de Seguridad Pública del Estado.	Acusan recibo del Acuerdo # 33 emitido por esta Legislatura, mismo que se difundirá entre las diversas áreas de la dependencia, buscando se adopten las medidas adecuadas para la protección jurídica de los derechos de las mujeres.
13	Ciudadano Jorge Rada Luévano.	Presenta escrito de denuncia por daños y perjuicios a la Hacienda Pública del Estado de Zacatecas, con motivo de la construcción del Viaducto Elevado; solicitando de esta Legislatura, se cite a comparecer a los titulares de las Secretarías de Obras Públicas y de la Función Pública, así como del Ayuntamiento de Zacatecas y de la Auditoría Superior y, deslindar, aclarar y detallar las probables responsabilidades administrativas de los servidores públicos involucrados.

## 4. INICIATIVAS

### 4.1

**INICIATIVA DE PUNTO DE ACUERDO PARA EXHORTAR, RESPETUOSAMENTE, A LA SECRETARÍA GENERAL DE GOBIERNO DEL ESTADO DE ZACATECAS PARA QUE, EN EJERCICIO DE SUS FACULTADES, REVISE QUE LAS Y LOS CONCESIONARIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA ENTIDAD, CUMPLAN CON LAS OBLIGACIONES ESTABLECIDAS EN LA LEY DE TRANSPORTE, TRÁNSITO Y VIALIDAD DEL ESTADO DE ZACATECAS, RESPECTO A LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD.**

**DIP. JOSÉ DAVID GONZÁLEZ HERNÁNDEZ  
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DE  
LA H. LXV LEGISLATURA DE ZACATECAS.  
PRESENTE.**

Quien suscribe, **DIP. SUSANA ANDREA BARRAGÁN ESPINOSA**, integrante de la LXV Legislatura de Zacatecas, y con fundamento en lo dispuesto por los artículos 60, fracción I, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Zacatecas; 52 fracción I, 55, 56 fracción I, 59 fracción III, 61 y 63 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Zacatecas; y 96, fracción I, 97 y 98 fracción II, 102, 103, 104 y 105 del Reglamento General del Poder Legislativo del Estado de Zacatecas, someto ante esta Honorable Asamblea la siguiente **INICIATIVA DE PUNTO DE ACUERDO** al tenor de la siguiente:

➤ **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.**

La Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas, tiene por objeto regular, en las vías públicas de la competencia del Estado, el tránsito de personas, vehículos y también el servicio público de transporte.

En el artículo 6 del mencionado ordenamiento jurídico estatal, se establece que la Secretaría General de Gobierno, garantizará espacios en los vehículos del servicio público de transporte a los usuarios que sean personas con discapacidad, las mujeres gestantes y los adultos mayores.

Lo anterior es particularmente relevante para las personas con discapacidad de Zacatecas que tiene que trasladarse en el transporte público para realizar sus actividades diarias. Sin negar que hay avances en la materia, lo cierto es que también existe mucho parque vehicular de camiones que brindan el servicio y no cumplen con esa disposición normativa, pues no tienen las condiciones que permitan a las personas con discapacidad acceder a un servicio digno y de calidad, lo cual vulnera sus derechos humanos, como: la no discriminación, la movilidad y hasta la propia seguridad.

Quien suscribe el presente documento, en reiteradas ocasiones ha sido abordada por ciudadanos y ciudadanas con discapacidad que han pasado situaciones desafortunadas en el transporte público en la entidad; que van desde la falta de espacios adecuados en los vehículos, pasando por malos tratos por parte de los conductores, hasta los desafortunados accidentes en las unidades.

Es por ello que nace la inquietud, a manera de sensibilidad y de solidaridad, para apoyar y ayudar a las personas con discapacidad que, repito, diario tienen que trasladarse en el servicio público sin condiciones o garantías óptimas de la flotilla de transporte ni por el personal que los opera.

No se trata de una concesión graciosa de los concesionarios, es una obligación legal cumplir con el mandato de Ley. El artículo 87, fracciones V, VI, VIII, XII y XIV, de la mencionada Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas, señalan, respectivamente, que es obligación de los concesionarios, las siguientes:

- Emplear personal que cumpla con los requisitos de eficiencia, exigidos por las autoridades de transporte público y vialidad.
- Dar a los usuarios el trato correcto, exigir y vigilar a su personal para que también ellos lo brinden.
- Garantizar a los usuarios y terceros el resarcimiento de los daños que pudieren serles causados con motivo de la prestación del servicio.
- Destinar el 10% de los asientos de la unidad de transporte público, para lugares exclusivos de personas con discapacidad, adultos mayores y mujeres embarazadas y contar con mecanismos adecuados de acceso y salida.
- Exigir de sus operadores un trato amable y respetuoso a los usuarios.

A pesar de que la Ley es clara, en la práctica no se respeta, siendo las personas con discapacidad las que, tristemente, resienten el daño de ello.

De conformidad con lo que dispone el artículo 12, fracciones II y IV, de la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas, son facultades, respectivamente, de la Secretaría General de Gobierno, las siguientes:

- Vigilar, supervisar y promover lo necesario, en la esfera de su competencia, para el cabal cumplimiento de lo ordenado por esta Ley.
- Coordinar con los concesionarios y permisionarios la elaboración de programas que tiendan a mejorar el desarrollo del transporte público en Zacatecas.

También de conformidad con lo que disponen los artículos 92 y 93 de la multireferida Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas, son causas de suspensión o revocación de la concesión, el no cumplir con la normatividad establecida.

En pleno respeto a los derechos humanos de las personas con discapacidad, es que se propone a esta Soberanía hacer un exhorto respetuoso a la Secretaría General de Gobierno del Estado, que es la instancia competente y facultada, para que revise que las y los concesionarios de transporte público de la entidad, cumplan con las

obligaciones establecidas en la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas, respecto a las personas con discapacidad.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, someto a la consideración de esta Asamblea la presente **INICIATIVA DE PUNTO DE ACUERDO**, con lo siguiente:

**PRIMERO.-** La LXV Legislatura del Estado de Zacatecas exhorta, respetuosamente, a la Secretaría General de Gobierno del Estado de Zacatecas para que, en ejercicio de sus facultades, revise que las y los concesionarios de transporte público de la entidad, cumplan con las obligaciones establecidas en la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas, respecto a las personas con discapacidad.

**SEGUNDO.-** Con fundamento en el artículo 105 del Reglamento General del Poder Legislativo del Estado de Zacatecas, se solicita aprobar la presente iniciativa con el carácter de urgente resolución por las consideraciones mencionadas en la exposición de motivos.

**TERCERO.-** Infórmese por los conductos correspondientes.

**SUSCRIBEN**

**DIP. SUSANA ANDREA BARRAGÁN ESPINOSA.**

*Zacatecas, Zacatecas, a 20 de marzo de 2025*



## 4.2

DIP. JOSÉ DAVID GONZÁLEZ  
HERNÁNDEZ, PRESIDENTE DE LA  
MESA DIRECTIVA DEL PODER  
LEGISLATIVO DEL ESTADO DE  
ZACATECAS.

P R E S E N T E.

**MTRA. KARLA ESMERALDA RIVERA RODRÍGUEZ**, con fundamento en los artículos 71 fracción III de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 60 fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Zacatecas, 29, 31, 32 fracción II y 56 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Zacatecas, 96 fracción I, 97, 98 fracción III, 102 fracción II y III y 103 del Reglamento General del Poder Legislativo del Estado de Zacatecas, someto a su consideración la Iniciativa con Proyecto de Punto de Acuerdo por el que se hace un atento y respetuoso exhorto al titular de Instituto de Cultura Física y Deporte en Zacatecas a través del Ejecutivo Estatal, a fin de que **“Garantice la inclusión de las mujeres en estado de vulnerabilidad y que padecen alguna enfermedad crónico - degenerativa a la práctica segura de algún deporte con la finalidad de hacer efectivo su derecho a una vida y salud digna”**. Al tenor de lo siguiente:

## **Exposición de Motivos:**

Los impactos cualitativos y cuantitativos diversificados por el fenómeno lacerante de la discriminación perpetrada en nosotras las mujeres, son perfectamente identificados, palpables y diferenciados; la mella lacerante causada en las mujeres es exponencialmente alta y cada vez más notable, lo vemos por ejemplo en una zona rural o urbana donde se carece de atención médica pronta y expedita para mujeres con enfermedades crónico - degenerativas o en el caso de la nula atención a la salud mental por ansiedad, depresión, irritabilidad, insomnio, cambios en la memoria etc. en algo que pudiera ser tan común y natural en las mujeres como es la menopausia; por lo anterior, el daño, menoscabo o discriminación no es la misma al respecto de algunos otros padecimientos que sufre el resto de la población por accidentes o como resultado de alguna enfermedad general o laboral.

Por lo anterior, la constante en las mujeres de distintas edades, condiciones de salud y vida, es un ataque permanente a sus derechos humanos, acrecentando evidentemente esta condición, la falta de atención de parte de nuestras autoridades en materia de deporte o actividad física, ya que de acuerdo a numerosos estudios de frontera en la materia, estas enfermedades como la hipertensión, la enfermedad coronaria, los accidentes cerebrovasculares, la diabetes, el cáncer de mama, colon, la depresión etc. pueden prevenirse, revertirse, disminuir sus riesgos, mejorar la calidad de vida y evitar la muerte a través de la actividad física y por supuesto la alimentación.

En ese sentido, exhortamos a que se “Garantice la inclusión de las mujeres en estado de vulnerabilidad y que padecen alguna enfermedad crónico - degenerativa a la práctica segura de algún deporte con la finalidad de hacer efectivo su derecho a una vida y salud digna”.

Ahora bien, hasta el año 2022, el 52 % de la población en México fue de mujeres; mientras que en Zacatecas fue el 51.2% de esta población y el 48.8% fue de hombres, por lo que; no es lo mismo la atención y cobertura del servicio de programas para incentivar la actividad física que se recibe del Instituto de Cultura Física y Deporte en Zacatecas en este tema para hombres y mujeres, y sobre todo, ante la omisión de que “el deporte es un derecho fundamental para todos”, según los principios estipulados en el artículo 4 de la Ley de Cultura Física y Deporte del Estado de Zacatecas, esta dependencia a través de su titular, está incurriendo en discriminación al ser omiso en “Garantizar a todas las personas sin distinción de género, edad, discapacidad, condición social, religión, salud, opiniones, preferencias o estado civil, la igualdad de oportunidades dentro de los programas de desarrollo que en materia de cultura física y deporte se implementen”.

Y, más aún, en el tema de las mujeres que padecen alguna enfermedad crónica – degenerativa, la práctica segura de algún deporte con la finalidad de hacer efectivo el derecho a una vida y salud digna es nula, y no se contempla algún programa deportivo o de actividad física al respecto.

Como es del conocimiento de todos, y según la Organización Mundial de la Salud (OMS) “...A nivel mundial, las mujeres son menos activas (32%) que los hombres (23%), además, las poblaciones más pobres, las personas con discapacidad y con enfermedades crónicas y las poblaciones marginadas y las indígenas tienen menores oportunidades de mantenerse activos...”<sup>1</sup>

“En México, las mujeres se ejercitan menos que los hombres: 34.4% frente al 47.0% de ellos, según el INEGI.”<sup>2</sup>

Así también, la Agenda 2030 de las Naciones Unidas coloca en el centro de todas las políticas gubernamentales a la persona, por ello, la actividad física se ha convertido en una prioridad tanto regional como mundial, esto es sumamente importante pues sin el binomio mente-cuerpo no podremos lograr un desarrollo sostenible mundial.<sup>3</sup>

En esa dirección, es por demás evidente que una y otra vez por el sólo hecho de ser mujeres se nos antepone circunstancias y condiciones desiguales al respecto de los hombres; pues en el tema que nos ocupa, la terrible estadística de las razones por las que las mujeres se ejercitan menos es:

- En primer lugar, la falta de tiempo
- En segundo lugar, el cansancio por el trabajo dentro y fuera del hogar
- En tercer lugar los problemas de salud; obviamente resultado de los dos anteriores

Por otro lado y no menos importante es que; los espacios públicos o privados para ejercitarse en los centros deportivos no tienen las condiciones óptimas, pues no se sienten cómodas o seguras en estos lugares por las innumerables formas de acoso que existen dentro y sobre todo, porque siguen latentes los tan dañinos roles de género y estereotipos en esos espacios que han sido masculinizados.

Ahora bien, sin perder de vista que las mujeres son las que menos se ejercitan por la razones anteriores, el INEGI ha sido muy puntual y “...reveló recientemente que en el 2024 las tres principales causas de muerte en

mujeres fueron: Enfermedades cardíacas: con 67 mil 594 casos. Diabetes mellitus: con 42 mil 308 casos. Tumores malignos: principalmente de mama y cervicouterinos, con 37 mil 415 casos...”<sup>4</sup> por estas razones, las mujeres que padecen alguna enfermedad crónico – degenerativa y que no tienen acceso a la práctica segura de algún deporte en un centro adecuado, directamente ven vulnerada su salud y vida, y sin lugar a dudas, de prestarles el servicio para la práctica de algún deporte de parte del Instituto de Cultura Física y Deporte en Zacatecas de forma segura, permanente y oportuna, su estado de salud y condiciones de vida mejorarían sustancialmente, pues de no ejercer este derecho, sus enfermedades pasarían de ser todavía controlables o reversibles a ser graves, de estado terminal ocasionando la muerte.

Ahora bien, es importante recalcar que; los resultados arrojados en estudios implementados sobre programas completos y bien estructurados de actividad física regular y adecuada para la atención de las enfermedades crónico – degenerativas, como como la hipertensión, la enfermedad coronaria, los accidentes cerebrovasculares, la diabetes, el cáncer de mama y colon y la depresión, han indicado que en los pacientes con estas características se aumenta el ritmo cardíaco, fortalece los músculos, el buen funcionamiento de las articulaciones, se retrasa la pérdida de fuerza muscular relacionada con estas las enfermedades y muchos beneficios más que garantizan su recuperación y la calidad de vida.

Por lo que precede, es imperante que alcancemos a concebir y visualizar, que desde este poder legislativo y en favor de las mujeres en estado de vulnerabilidad, podemos impulsar el respeto a las normas, políticas y programas deportivos con enfoque a estas mujeres vulnerables para que se

cumpla la equidad y justicia para nuestro género, porque si bien es cierto, solo mencionamos los rubros de salud y deporte como ejemplo, se han de abordar muchos otros temas, ámbitos y espacios en los que juntas como legisladoras lucharemos para alcanzar un pleno adelanto para las mujeres ciudadanas de nuestro zacatecas.

En resumen, las mujeres que constituimos esta Honorable Legislatura del Estado de Zacatecas, refrendamos estas acciones para perfeccionar el marco normativo en las leyes competentes, y no sólo el pasado 8 de marzo día internacional de la mujer estamos presentes, si no que de forma permanente seremos ese apoyo para más y mejores leyes en beneficio de todas.

Por todo lo anterior, propongo a esta LXV Legislatura del Estado Libre y Soberano de Zacatecas Iniciativa con Proyecto de Punto de Acuerdo consistente en lo siguiente:

**ÚNICO.-** Se hace un respetuoso exhorto al titular de Instituto de Cultura Física y Deporte en Zacatecas a través del Ejecutivo Estatal, a fin de que **“Garantice la inclusión de las mujeres en estado de vulnerabilidad y que padecen alguna enfermedad crónico - degenerativa a la práctica segura de algún deporte con la finalidad de hacer efectivo su derecho a una vida y salud digna”**.

**ATENTAMENTE  
ZACATECAS, ZAC., 24 DE MARZO DE 2025.**

**MTRA. KARLA ESMERALDA RIVERA RODRÍGUEZ  
DIPUTADA DE LA LXV LEGISLATURA DEL ESTADO DE ZACATECAS**

**Fuentes:**

- 1.- Organización Mundial de la Salud (OMS)
- 2 y 4.- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), Módulo de Práctica Deportiva y Ejercicio Físico (MopradeF) 2023
- 3.- Organización de las Naciones Unidas
- 5.- Ley de Cultura Física y Deporte del Estado de Zacatecas
- 6.- Ley de Salud del Estado de Zacatecas

## 4.3

### **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA LA FRACCIÓN XI DEL ARTÍCULO 18 DE LA LEY DE EDUCACIÓN DEL ESTADO DE ZACATECAS**

**DIP. JOSÉ DAVID GONZÁLEZ HERNÁNDEZ  
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA  
DE LA H. LXV LEGISLATURA DE ZACATECAS.  
PRESENTE.**

La que suscribe, **DIP. MARIBEL VILLALPANDO HARO**, integrante de la LXV Legislatura de Zacatecas, y con fundamento en lo dispuesto por los artículos 60, fracción I, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Zacatecas; 51 fracción I, 52, 53, 54 fracción I, 55 y 56 fracción I, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Zacatecas; y 93 fracción I, 96 fracción I, 97 y 98 fracción II, del Reglamento General del Poder Legislativo del Estado de Zacatecas, someto a la consideración de esta Asamblea la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA LA FRACCIÓN XI DEL ARTÍCULO 18 DE LA LEY DE EDUCACIÓN DEL ESTADO DE ZACATECAS**, al tenor de la siguiente:

#### **➤ EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.**

La Agenda Digital Educativa, es un documento diseñado por el Gobierno Federal a través de la Secretaría de Educación Pública, mismo que recoge las propuestas de organismos internacionales como la Comisión Económica para América Latina y el Caribe y el Fondo para la Educación de la Organización de las Naciones Unidas, en el uso de las Tecnologías de la Información y Comunicación (TIC's) en el ámbito educativo.

Entre los múltiples objetivos que contiene la mencionada Agenda, se encuentra el de fortalecer la infraestructura física de las tecnologías de la información, el conocimiento y la comunicación digitales, así como los recursos educativos digitales existentes, con el fin de apoyar su desarrollo y uso intensivo en el sistema educativo.



Conforme se van dando los grandes avances en la denominada Industria 4.0 o también llamada sociedad digital, que es la que estamos viviendo, se hace más urgente dotar a las aulas educativas con el equipamiento tecnológico indispensable como: Internet, computadoras, tabletas electrónicas y monitores. Basta señalar que, un estudio realizado en 2018 por el entonces Instituto Nacional para la Evaluación de la Educación, encontró que a nivel nacional 46.2% de las escuelas primarias tenía conexión a Internet, el 52.8% contaba con computadora.

Los datos anteriores, dan cuenta del largo camino que aún tiene nuestro país y Zacatecas, para alcanzar la cobertura en conexión a internet y en equipamiento tecnológico, situación que se vino a agravar aún más con la Pandemia del Covid-19, que hizo aún más grandes las brechas educativas entre la población, aunque también es cierto que la misma Pandemia sirvió para demostrar la importancia y utilidad del internet, las computadoras y en general de las TIC's.

Este hecho implica un desafío para las autoridades educativas federales y estatal, pues se ha visto en estos años en la escuela mexicana que la educación depende de la tecnología y los planteles educativos carecen de ella. El contexto social, económico, cultural y científico del siglo XXI, exige a los sistemas educativos la preparación y generación de profesionistas con las habilidades, competencias y conocimientos acordes a la nueva etapa global del conocimiento.

Las condiciones estructurales en las que se encuentran los centros escolares en nuestro Estado, obligan a las autoridades educativas a dotar de equipamiento tecnológico suficiente y adecuado para que Zacatecas garantice el derecho a la educación, mismo que se encuentra garantizado en el artículo 3 de la Constitución Federal y en el artículo 27 de la Constitución local.

Adicionalmente, el noveno párrafo del mencionado artículo 3 de la Carta Magna, establece que los planteles educativos constituyen un espacio fundamental para el proceso de enseñanza aprendizaje, por lo que el Estado garantizará que los materiales didácticos, la infraestructura educativa, su mantenimiento y las condiciones del entorno,

sean idóneos y contribuyan a los fines de la educación. Mientras que el artículo 26, segundo párrafo, de nuestra Constitución local, establece que toda persona tiene derecho al acceso libre y universal a internet, para integrarse a la sociedad de la información y el conocimiento y, con ello, promover su desarrollo individual y el progreso social, por lo que el Estado lo garantizará.

Por lo tanto, propongo reformar la fracción XI del artículo 18 de la Ley de Educación del Estado de Zacatecas, para establecer que al Sistema Educativo Estatal lo componen y estará constituido por los muebles e inmuebles, servicios o instalaciones destinados a la prestación del servicio público de educación, dentro de los cuales se incluirá el equipamiento, infraestructura y conectividad de las tecnologías de la información, comunicación, conocimiento y aprendizaje digitales, a las que se considera infraestructura educativa.

Atender la problemática en este renglón, es un asunto imprescindible con el propósito de hacer cumplir el derecho a una educación inclusiva, equitativa de calidad y generar entornos de aprendizaje que contribuyan al desarrollo integral del educando, tal y como lo establece el objetivo 4 de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de la Organización de las Naciones Unidas.

En virtud de lo anteriormente expuesto, someto a la consideración de esta Asamblea la siguiente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA LA FRACCIÓN XI DEL ARTÍCULO 18 DE LA LEY DE EDUCACIÓN DEL ESTADO DE ZACATECAS.**

**ÚNICO.-** Se reforma la fracción XI del artículo 18 de la Ley de Educación del Estado de Zacatecas, para quedar como sigue:

**Artículo 18.** En el Sistema Educativo Estatal participarán, con sentido de responsabilidad social, los actores, instituciones y procesos que lo componen y será constituido por:

I. Los educandos;

II. Las maestras y los maestros;

III. Las madres y padres de familia o tutores, así como sus asociaciones;

IV. Las autoridades educativas del Estado;

V. Las autoridades escolares;

VI. Las personas que tengan relación laboral con las autoridades educativas del Estado en la prestación del servicio público de educación;

VII. Las instituciones educativas del Estado, los Sistemas y subsistemas establecidos en la presente Ley y demás disposiciones locales en materia educativa;

VIII. Las instituciones de los particulares con autorización o con reconocimiento de validez oficial de estudios;

IX. Las instituciones de educación superior a las que la ley otorga autonomía;

X. Los planes y programas de estudio;

**XI. Los muebles e inmuebles, servicios o instalaciones destinados a la prestación del servicio público de educación, dentro de los cuales se incluirá el equipamiento, infraestructura y conectividad de las tecnologías de la información, comunicación, conocimiento y aprendizaje digitales, a las que se considera infraestructura educativa y forma parte del Sistema Educativo Estatal.**

XII. Los Consejos de Participación Escolar, o sus equivalentes, creados conforme a esta Ley;

XIII. Los Comités Escolares de Administración Participativa que se conformen de acuerdo con las disposiciones aplicables, y

XIV. Todos los actores que participen en la prestación del servicio público de educación en el Estado.

La persona titular de la Secretaría o la instancia que, en su caso, se establezca para el ejercicio de la función social educativa presidirá el Sistema Educativo Estatal; los lineamientos para su funcionamiento y operación se determinarán en las disposiciones reglamentarias correspondientes.

<p style="text-align: center;"><b>TEXTO VIGENTE DE LA LEY DE EDUCACIÓN DEL ESTADO DE ZACATECAS</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>TEXTO PROPUESTO</b></p>
<p><b>Artículo 18.</b> En el Sistema Educativo Estatal participarán, con sentido de responsabilidad social, los actores, instituciones y procesos que lo componen y será constituido por:</p> <p>I. Los educandos;</p> <p>II. Las maestras y los maestros;</p> <p>III. Las madres y padres de familia o tutores, así como sus asociaciones;</p> <p>IV. Las autoridades educativas del Estado;</p> <p>V. Las autoridades escolares;</p> <p>VI. Las personas que tengan relación laboral con las autoridades educativas del Estado en la prestación del servicio público de educación;</p> <p>VII. Las instituciones educativas del Estado, los Sistemas y subsistemas establecidos en la presente Ley y demás disposiciones locales en materia educativa;</p> <p>VIII. Las instituciones de los particulares con autorización o con reconocimiento de validez oficial de estudios;</p> <p>IX. Las instituciones de educación superior a las que la ley otorga autonomía;</p> <p>X. Los planes y programas de estudio;</p> <p>XI. Los muebles e inmuebles, servicios o</p>	<p><b>Artículo 18.</b> En el Sistema Educativo Estatal participarán, con sentido de responsabilidad social, los actores, instituciones y procesos que lo componen y será constituido por:</p> <p>I. Los educandos;</p> <p>II. Las maestras y los maestros;</p> <p>III. Las madres y padres de familia o tutores, así como sus asociaciones;</p> <p>IV. Las autoridades educativas del Estado;</p> <p>V. Las autoridades escolares;</p> <p>VI. Las personas que tengan relación laboral con las autoridades educativas del Estado en la prestación del servicio público de educación;</p> <p>VII. Las instituciones educativas del Estado, los Sistemas y subsistemas establecidos en la presente Ley y demás disposiciones locales en materia educativa;</p> <p>VIII. Las instituciones de los particulares con autorización o con reconocimiento de validez oficial de estudios;</p> <p>IX. Las instituciones de educación superior a las que la ley otorga autonomía;</p> <p>X. Los planes y programas de estudio;</p> <p><b>XI. Los muebles e inmuebles, servicios o</b></p>

<p>instalaciones destinados a la prestación del servicio público de educación;</p> <p>XII. Los Consejos de Participación Escolar, o sus equivalentes, creados conforme a esta Ley;</p> <p>XIII. Los Comités Escolares de Administración Participativa que se conformen de acuerdo con las disposiciones aplicables, y</p> <p>XIV. Todos los actores que participen en la prestación del servicio público de educación en el Estado.</p> <p>La persona titular de la Secretaría o la instancia que, en su caso, se establezca para el ejercicio de la función social educativa presidirá el Sistema Educativo Estatal; los lineamientos para su funcionamiento y operación se determinarán en las disposiciones reglamentarias correspondientes.</p>	<p><b>instalaciones destinados a la prestación del servicio público de educación, dentro de los cuales se incluirá el equipamiento, infraestructura y conectividad de las tecnologías de la información, comunicación, conocimiento y aprendizaje digitales, a las que se considera infraestructura educativa y forma parte del Sistema Educativo Estatal.</b></p> <p>XII. Los Consejos de Participación Escolar, o sus equivalentes, creados conforme a esta Ley;</p> <p>XIII. Los Comités Escolares de Administración Participativa que se conformen de acuerdo con las disposiciones aplicables, y</p> <p>XIV. Todos los actores que participen en la prestación del servicio público de educación en el Estado.</p> <p>La persona titular de la Secretaría o la instancia que, en su caso, se establezca para el ejercicio de la función social educativa presidirá el Sistema Educativo Estatal; los lineamientos para su funcionamiento y operación se determinarán en las disposiciones reglamentarias correspondientes.</p>
---	---

## **TRANSITORIOS.**

**PRIMERO.-** Publíquese el presente Decreto en el Periódico Oficial Órgano del Gobierno del Estado de Zacatecas.

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

**TERCERO.-** Se derogan todas aquellas disposiciones de igual o menor rango, que se opongan al presente Decreto.

## **SUSCRIBE**

**DIP. MARIBEL VILLALPANDO HARO**

*Zacatecas, Zac., a la fecha de su presentación*

## 4.4

### **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL CUARTO PÁRRAFO DEL ARTÍCULO 309 BIS DEL CÓDIGO PENAL PARA EL ESTADO DE ZACATECAS**

**DIP. JOSÉ DAVID GONZÁLEZ HERNÁNDEZ  
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA  
DE LA H. LXV LEGISLATURA DE ZACATECAS.  
PRESENTE.**

La que suscribe, **DIP. MARIBEL VILLALPANDO HARO**, integrante de la LXV Legislatura de Zacatecas, y con fundamento en lo dispuesto por los artículos 60, fracción I, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Zacatecas; 51 fracción I, 52, 53, 54 fracción I, 55 y 56 fracción I, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Zacatecas; y 93 fracción I, 96 fracción I, 97 y 98 fracción II, del Reglamento General del Poder Legislativo del Estado de Zacatecas, someto a la consideración de esta Asamblea la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL CUARTO PÁRRAFO DEL ARTÍCULO 309 BIS DEL CÓDIGO PENAL PARA EL ESTADO DE ZACATECAS**, al tenor de la siguiente:

#### **➤ EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.**

La presente Iniciativa con proyecto de Decreto, es resultado de múltiples peticiones de mujeres zacatecanas que exigen justicia y paz, consecuentemente, la propuesta plantea hacer cambios al cuarto párrafo del artículo 309 Bis del Código Penal para el Estado de Zacatecas, a fin de hacer imprescriptible en delito de Femicidio.

Sin duda, el tipo penal antes mencionado es uno de los que más daña a la sociedad y, particularmente a nosotras: Las mujeres, porque constituye la materialización más extrema y radical de la violencia contra la mujer vinculada por su condición de género, entre las cuales se encuentran, de conformidad con el aludido artículo 309 Bis del Código Penal de nuestra entidad, las siguientes:

- Que la víctima presente signos de violencia sexual de cualquier tipo;
- Que se le hayan infligido lesiones o mutilaciones infamantes o degradantes, previas o posteriores a la privación de la vida o actos de necrofilia;

- Que existan antecedentes o datos de cualquier tipo de violencia de género del sujeto activo en contra de la víctima, en cualquiera de sus tipos y modalidades, entendida por violencia de género las que define la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia;
- Que haya existido entre el activo y la víctima una relación sentimental, afectiva, de confianza, de parentesco por consanguinidad o afinidad; de matrimonio; de concubinato; noviazgo o cualquier otra relación de hecho o amistad;
- Que se haya dado entre el activo y la víctima una relación laboral, docente o cualquiera que implique subordinación o superioridad o inclusive cuando implique deber de brindar cuidados;
- Que existan datos que establezcan que hubo amenazas relacionadas con el hecho delictuoso, acoso o lesiones del sujeto activo en contra de la víctima;
- Que la víctima haya sido incomunicada, cualquiera que sea el tiempo previo a la privación de la vida; y
- Que el cuerpo de la víctima sea expuesto o exhibido en un lugar público.

A la hora de analizar este tipo penal, debe tomarse en cuenta que los bienes jurídicos tutelados son la vida y la salud de la mujer. Durante los últimos años, el Estado mexicano ha recogido en su legislación interna, los criterios surgidos con motivo de las resoluciones de la Corte Interamericana de Derechos Humanos que le resultan obligatorios al haber sido parte en sentencias respectivas.

Así, la Corte Interamericana de Derechos Humanos, al resolver el caso *González y otras (campo algodnero) vs. México*, estableció un estándar para la protección de los derechos de la mujer en delitos que se relacionen con homicidios de mujeres, entre otros, con base en una perspectiva de género. En cumplimiento a esa obligación, no se puede invisibilizar bajo ninguna circunstancia la violencia de la que son víctimas las mujeres.

Al reconocer el carácter vinculatorio de dicho ente jurisdiccional, nuestro país está obligado a implementar mecanismos para prevenir, combatir y sancionar el fenómeno de ‘asesinatos’ en contra de mujeres por razones de género, a partir de los criterios de objetividad-constitucionalidad, racionalidad y proporcionalidad que, justifican el trato diferenciado y de mayor tutela de los bienes jurídicos concernientes a la vida de la mujer y su dignidad, cuando estén en peligro o sean lesionados en ciertas circunstancias.

Adicionalmente, dado su naturaleza, el delito de feminicidio sólo puede realizarse dolosamente, porque la exigencia de atentar contra su integridad y vida de la mujer por



razones de género encierra la idea de que el sujeto activo actúa con conocimiento de esa circunstancia y lo hace por odio hacia el género femenino, lo que sólo puede concretarse de manera dolosa y, consecuentemente, debe ser sancionado de manera implacable.

El Estado mexicano debe asumir como un deber jurídico el tema del feminicidio. La determinación eficiente de la verdad en el marco de la obligación de investigar y sancionar una muerte debe mostrarse, con toda acuciosidad, en todo momento, sin prescribir. En consecuencia, la valoración de la oportunidad y la oficiosidad de la investigación debe hacerse tanto de los actos urgentes, como del desarrollo de un plan o programa metodológico de la investigación.

Por todo lo argumentado, es claro que el delito de feminicidio es uno de los crímenes más graves que una persona puede cometer, debido a esto se le debe atribuir la característica de ser imprescriptible, ello, con la intención de adecuar nuestra legislación por la gravedad que representan tal delito. La gravedad de éste exige que el Estado responda con penas más enérgicas y severas.

En virtud de lo anteriormente expuesto, someto a la consideración de esta Asamblea la siguiente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL CUARTO PÁRRAFO DEL ARTÍCULO 309 BIS DEL CÓDIGO PENAL PARA EL ESTADO DE ZACATECAS.**

**ÚNICO.-** Se reforma el cuarto párrafo del artículo 309 Bis del Código Penal para el Estado de Zacatecas, para quedar como sigue:

## **CAPÍTULO VII BIS FEMINICIDIO**

**Artículo 309 Bis.-** Comete el delito de feminicidio quien prive de la vida a una mujer por razones de género. A quien cometa el delito de feminicidio se le impondrán de treinta a cincuenta años de prisión y multa de trescientas a trescientas sesenta y cinco veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización vigente en el momento en que se cometió el delito.

Se considera que existen razones de género cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias:

I. La víctima presente signos de violencia sexual de cualquier tipo;

II. A la víctima se le hayan infligido lesiones o mutilaciones infamantes o degradantes, previas o posteriores a la privación de la vida o actos de necrofilia;

III. Existan antecedentes o datos de cualquier tipo de violencia de género del sujeto activo en contra de la víctima, en cualquiera de sus tipos y modalidades; se entenderá por violencia de género en los términos definidos por la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia;

IV. Haya existido entre el activo y la víctima una relación sentimental, afectiva, de confianza, de parentesco por consanguinidad o afinidad; de matrimonio; de concubinato; noviazgo o cualquier otra relación de hecho o amistad;

V. Se haya dado entre el activo y la víctima una relación laboral, docente o cualquiera que implique subordinación o superioridad o inclusive cuando implique deber de brindar cuidados;

VI. Existan datos que establezcan que hubo amenazas relacionadas con el hecho delictuoso, acoso o lesiones del sujeto activo en contra de la víctima;

VII. La víctima haya sido incomunicada, cualquiera que sea el tiempo previo a la privación de la vida;

VIII. El cuerpo de la víctima sea expuesto o exhibido en un lugar público.

Además de las sanciones descritas en el presente artículo, el sujeto activo perderá todos los derechos con relación a la víctima, incluidos los de carácter sucesorio.

**El delito de feminicidio es imprescriptible.** La reparación del daño a la que alude el artículo 34 del presente código, en los casos de feminicidio deberá determinarse conforme al principio de integralidad contenido en la Ley General de Víctimas, así como atendiendo los parámetros de dicha norma.

En caso de que no se acredite el feminicidio, se aplicarán las reglas del homicidio.

Al servidor público que retarde o entorpezca maliciosamente o por negligencia la procuración o administración de justicia se le impondrá pena de prisión de tres a ocho años y de doscientos cincuenta a trescientos sesenta y cinco días de multa, además será destituido e inhabilitado de tres a diez años para desempeñar otro empleo, cargo o comisión públicos.

<p align="center"><b>TEXTO VIGENTE DEL CÓDIGO PENAL PARA EL ESTADO DE ZACATECAS</b></p>	<p align="center"><b>TEXTO PROPUESTO</b></p>
<p align="center"><b>CAPÍTULO VII BIS FEMINICIDIO</b></p> <p><b>Artículo 309 Bis.-</b> Comete el delito de feminicidio quien prive de la vida a una mujer por razones de género. A quien cometa el delito de feminicidio se le impondrán de treinta a cincuenta años de prisión y multa de trescientas a trescientas sesenta y cinco veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización vigente en el momento en que se cometió el delito.</p> <p>Se considera que existen razones de género cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias:</p> <p>I. La víctima presente signos de violencia sexual de cualquier tipo;</p> <p>II. A la víctima se le hayan infligido lesiones o mutilaciones infamantes o degradantes, previas o posteriores a la privación de la vida o actos de necrofilia:</p> <p>III. Existan antecedentes o datos de</p>	<p align="center"><b>CAPÍTULO VII BIS FEMINICIDIO</b></p> <p><b>Artículo 309 Bis.-</b> Comete el delito de feminicidio quien prive de la vida a una mujer por razones de género. A quien cometa el delito de feminicidio se le impondrán de treinta a cincuenta años de prisión y multa de trescientas a trescientas sesenta y cinco veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización vigente en el momento en que se cometió el delito.</p> <p>Se considera que existen razones de género cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias:</p> <p>I. La víctima presente signos de violencia sexual de cualquier tipo;</p> <p>II. A la víctima se le hayan infligido lesiones o mutilaciones infamantes o degradantes, previas o posteriores a la privación de la vida o actos de necrofilia:</p> <p>III. Existan antecedentes o datos de</p>

<p>cualquier tipo de violencia de género del sujeto activo en contra de la víctima, en cualquiera de sus tipos y modalidades; se entenderá por violencia de género en los términos definidos por la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia;</p> <p>IV. Haya existido entre el activo y la víctima una relación sentimental, afectiva, de confianza, de parentesco por consanguinidad o afinidad; de matrimonio; de concubinato; noviazgo o cualquier otra relación de hecho o amistad;</p> <p>V. Se haya dado entre el activo y la víctima una relación laboral, docente o cualquiera que implique subordinación o superioridad o inclusive cuando implique deber de brindar cuidados;</p> <p>VI. Existan datos que establezcan que hubo amenazas relacionadas con el hecho delictuoso, acoso o lesiones del sujeto activo en contra de la víctima;</p> <p>VII. La víctima haya sido incomunicada, cualquiera que sea el tiempo previo a la privación de la vida;</p> <p>VIII. El cuerpo de la víctima sea expuesto o exhibido en un lugar público.</p> <p>Además de las sanciones descritas en</p>	<p>cualquier tipo de violencia de género del sujeto activo en contra de la víctima, en cualquiera de sus tipos y modalidades; se entenderá por violencia de género en los términos definidos por la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia;</p> <p>IV. Haya existido entre el activo y la víctima una relación sentimental, afectiva, de confianza, de parentesco por consanguinidad o afinidad; de matrimonio; de concubinato; noviazgo o cualquier otra relación de hecho o amistad;</p> <p>V. Se haya dado entre el activo y la víctima una relación laboral, docente o cualquiera que implique subordinación o superioridad o inclusive cuando implique deber de brindar cuidados;</p> <p>VI. Existan datos que establezcan que hubo amenazas relacionadas con el hecho delictuoso, acoso o lesiones del sujeto activo en contra de la víctima;</p> <p>VII. La víctima haya sido incomunicada, cualquiera que sea el tiempo previo a la privación de la vida;</p> <p>VIII. El cuerpo de la víctima sea expuesto o exhibido en un lugar público.</p> <p>Además de las sanciones descritas en</p>
---	---

<p>el presente artículo, el sujeto activo perderá todos los derechos con relación a la víctima, incluidos los de carácter sucesorio.</p> <p>La reparación del daño a la que alude el artículo 34 del presente código, en los casos de feminicidio deberá determinarse conforme al principio de integralidad contenido en la Ley General de Víctimas, así como atendiendo los parámetros de dicha norma.</p> <p>En caso de que no se acredite el feminicidio, se aplicarán las reglas del homicidio.</p> <p>Al servidor público que retarde o entorpezca maliciosamente o por negligencia la procuración o administración de justicia se le impondrá pena de prisión de tres a ocho años y de doscientos cincuenta a trescientos sesenta y cinco días de multa, además será destituido e inhabilitado de tres a diez años para desempeñar otro empleo, cargo o comisión públicos.</p>	<p>el presente artículo, el sujeto activo perderá todos los derechos con relación a la víctima, incluidos los de carácter sucesorio.</p> <p><b>El delito de feminicidio es imprescriptible.</b> La reparación del daño a la que alude el artículo 34 del presente código, en los casos de feminicidio deberá determinarse conforme al principio de integralidad contenido en la Ley General de Víctimas, así como atendiendo los parámetros de dicha norma.</p> <p>En caso de que no se acredite el feminicidio, se aplicarán las reglas del homicidio.</p> <p>Al servidor público que retarde o entorpezca maliciosamente o por negligencia la procuración o administración de justicia se le impondrá pena de prisión de tres a ocho años y de doscientos cincuenta a trescientos sesenta y cinco días de multa, además será destituido e inhabilitado de tres a diez años para desempeñar otro empleo, cargo o comisión públicos.</p>
--	--

## **TRANSITORIOS.**

**PRIMERO.-** Publíquese el presente Decreto en el Periódico Oficial Órgano del Gobierno del Estado de Zacatecas.

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

**TERCERO.-** Se derogan todas aquellas disposiciones de igual o menor rango, que se opongan al presente Decreto.

**CUARTO.-** Los procedimientos que hayan iniciado con anterioridad a la entrada en vigor del presente Decreto, se seguirán conforme a la normatividad aplicable.

## **SUSCRIBE**

**DIP. MARIBEL VILLALPANDO HARO**

*Zacatecas, Zac., a la fecha de su presentación*

## 4.5

### **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 349 BIS DEL CÓDIGO PENAL PARA EL ESTADO DE ZACATECAS.**

**DIP. JOSÉ DAVID GONZÁLEZ HERNÁNDEZ  
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DE  
LA H. LXV LEGISLATURA DE ZACATECAS.  
PRESENTE.**

Quien suscribe, **DIP. SUSANA ANDREA BARRAGÁN ESPINOSA**, integrante de la LXV Legislatura de Zacatecas, y con fundamento en lo dispuesto por los artículos 60, fracción I, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Zacatecas; 51 fracción I, 52, 53, 54 fracción I, 55 y 56 fracción I, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Zacatecas; y 93 fracción I, 96 fracción I, 97 y 98 fracción II, del Reglamento General del Poder Legislativo del Estado de Zacatecas, sometemos a la consideración de esta Asamblea la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 349 BIS DEL CÓDIGO PENAL PARA EL ESTADO DE ZACATECAS**, al tenor de la siguiente:

#### **➤ EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.**

El 11 de enero de 2014, se publicó en el Periódico Oficial Órgano de Gobierno del Estado de Zacatecas, el Decreto 23, mediante el cual se adicionó el artículo 349 Bis al Código Penal para el Estado de Zacatecas.

En su momento, esta modificación al Código Penal sustantivo de nuestra entidad se denominó en los medios de comunicación y en la opinión pública como: “Ley Antigraffiti”.

Lo que sin duda fue una exigencia de la población por atender una problemática que crecía y afectaba el patrimonio de las personas y, en muchos casos la imagen urbana, derivó en un tipo penal que si bien es cierto fue un avance, hoy, a más de 10 años de distancia, se puede decir que ya es insuficiente y está rebasado. Una lectura del tipo penal en comento, así lo demuestra.

A la letra el artículo 349 Bis del Código Penal para el Estado de Zacatecas, dice:

*“Artículo 349 Bis.- Al que dañe, pinte, grabe o talle, dibujos, signos, mensajes o gráficos de cualquier otro tipo, usando pinturas o cualquier otra sustancia similar, en bienes muebles o inmuebles ajenos, sin el consentimiento de quien tenga la facultad de otorgarlo, se le impondrán una multa de cincuenta a cien cuotas y las jornadas de trabajo necesarias para reparar hasta donde sea posible el daño ocasionado.*

*Si las conductas antes previstas recaen en bienes de valor científico, histórico, cultural, edificios públicos, monumentos, equipamiento urbano o bienes de utilidad pública, la sanción antes mencionada se triplicará y deberá realizar de treinta a noventa jornadas de trabajo a favor de la comunidad”.*



Las sanciones, como se aprecia, para quien o quienes cometan este delito, van de multas muy bajas que en muchos casos no alcanzan a cubrir el daño a veces sufrido en el patrimonio de las personas, hasta jornadas de trabajo a favor de la comunidad que también difícilmente repararán el daño ocasionado.

Lo anterior, no es una afirmación “hecha a la ligera”. Quien suscribe el presente documento, de manera constante visita y recorre el Distrito V, con Cabecera en Guadalupe, Zacatecas, por el cual fui electa Diputada para esta LXV Legislatura, y una de las principales preocupaciones que ya se ha tornado en exigencia para las personas de mi Distrito al que represento, es la relacionada con el daño que resienten en su patrimonio por este tipo de actos, que incluso esta problemática también es motivo de alarma en otros centros urbanos del Estado, como la propia Capital o Fresnillo, por mencionar algunos casos.

En consecuencia, se propone a esta Asamblea modificar el tipo penal del artículo 349 Bis del Código Penal para el Estado de Zacatecas, a fin de establecer que se aplicará de 6 meses a 2 años de prisión y de 100 a 150 jornadas de trabajo a favor de la comunidad o multa de 100 a 250 Unidades de Medida y Actualización, al que utilizando cualquier tipo de sustancia o medio, realice pintas, escrituras, dibujos, signos, códigos, mensajes, figuras y gráficos de todo tipo, que alteren o modifiquen su presentación original, en bienes muebles e inmuebles, sin consentimiento del dueño o quien legalmente posea la cosa.

Cuando el daño se cometa en bienes inmuebles destinados para planteles educativos, monumentos, sitios o bienes considerados como patrimonio cultural o con valor histórico, arqueológico, científico o arquitectónico, hospitales, centros deportivos, parques, áreas recreativas o cualquier otro bien inmueble propiedad del Estado o los municipios que esté destinado a prestar servicios públicos, o el daño se cause sobre pinturas, lienzos, murales o bienes de cantera, piedra, madera o cualquier otro material de difícil o imposible reparación, se sancionará con pena de 2 a 3 años de prisión y de 100 a 150 jornadas de trabajo a favor de la comunidad o multa de 100 a 250 Unidades de Medida y Actualización.

Los supuestos señalados en los dos párrafos anteriores, serán perseguibles por querrela.

En virtud de lo anteriormente expuesto, sometemos a la consideración de esta Asamblea la siguiente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 349 BIS DEL CÓDIGO PENAL PARA EL ESTADO DE ZACATECAS.**

**ÚNICO.-** Se reforma el artículo 349 Bis del Código Penal para el Estado de Zacatecas, para quedar como sigue:

**Artículo 349 Bis.-** Se aplicará de seis meses a dos años de prisión y de cien a ciento cincuenta jornadas de trabajo a favor de la comunidad o multa de cien a doscientas cincuenta Unidades de Medida y Actualización, al que utilizando cualquier tipo de sustancia o medio, realice pintas, escrituras, dibujos, signos, códigos, mensajes, figuras y gráficos de todo tipo, que alteren o modifiquen su presentación

**original, en bienes muebles e inmuebles, sin consentimiento del dueño o quien legalmente posea la cosa.**

**Cuando el daño se cometa en bienes inmuebles destinados para planteles educativos, monumentos, sitios o bienes considerados como patrimonio cultural o con valor histórico, arqueológico, científico o arquitectónico, hospitales, centros deportivos, parques, áreas recreativas o cualquier otro bien inmueble propiedad del Estado o los municipios que esté destinado a prestar servicios públicos, o el daño se cause sobre pinturas, lienzos, murales o bienes de cantera, piedra, madera o cualquier otro material de difícil o imposible reparación, se sancionará con pena de dos a tres años de prisión y de cien a ciento cincuenta jornadas de trabajo a favor de la comunidad o multa de cien a doscientas cincuenta Unidades de Medida y Actualización.**

**Los supuestos señalados en los dos párrafos anteriores, serán perseguibles por querrela.**

<b>TEXTO VIGENTE DEL CÓDIGO PENAL PARA EL ESTADO DE ZACATECAS</b>	<b>TEXTO PROPUESTO</b>
<b>Artículo 349 Bis.-</b> Al que dañe, pinte, grave o talle, dibujos, signos, mensajes o gráficos de cualquier otro tipo, usando pinturas o cualquier otra sustancia similar, en bienes muebles o inmuebles ajenos, sin el consentimiento de quien tenga la facultad de otorgarlo, se le impondrán una multa de cincuenta a cien cuotas y las	<b>Artículo 349 Bis.-</b> Se aplicará de seis meses a dos años de prisión y de cien a ciento cincuenta jornadas de trabajo a favor de la comunidad o multa de cien a doscientas cincuenta Unidades de Medida y Actualización, al que utilizando cualquier tipo de sustancia o medio, realice pintas, escrituras, dibujos,

<p>jornadas de trabajo necesarias para reparar hasta donde sea posible el daño ocasionado.</p> <p>Si las conductas antes previstas recaen en bienes de valor científico, histórico, cultural, edificios públicos, monumentos, equipamiento urbano o bienes de utilidad pública, la sanción antes mencionada se triplicará y deberá realizar de treinta a noventa jornadas de trabajo a favor de la comunidad.</p>	<p><b>signos, códigos, mensajes, figuras y gráficos de todo tipo, que alteren o modifiquen su presentación original, en bienes muebles e inmuebles, sin consentimiento del dueño o quien legalmente posea la cosa.</b></p> <p><b>Cuando el daño se cometa en bienes inmuebles destinados para planteles educativos, monumentos, sitios o bienes considerados como patrimonio cultural o con valor histórico, arqueológico, científico o arquitectónico, hospitales, centros deportivos, parques, áreas recreativas o cualquier otro bien inmueble propiedad del Estado o los municipios que esté destinado a prestar servicios públicos, o el daño se cause sobre pinturas, lienzos, murales o bienes de cantera, piedra, madera o cualquier otro material de difícil o imposible reparación, se sancionará con pena de dos a tres años de prisión y de cien a ciento cincuenta jornadas de trabajo a favor de la</b></p>
---	---

	<p><b>comunidad o multa de cien a doscientas cincuenta Unidades de Medida y Actualización.</b></p> <p><b>Los supuestos señalados en los dos párrafos anteriores, serán perseguibles por querrela.</b></p>
--	---

### **TRANSITORIOS.**

**PRIMERO.-** Publíquese el presente Decreto en el Periódico Oficial Órgano del Gobierno del Estado de Zacatecas.

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

**TERCERO.-** Los procesos penales que hayan iniciado antes de entrada en vigor el presente Decreto, se substanciarán y resolverán conforme a las disposiciones anteriores en la materia.

### **SUSCRIBE**

**DIP. SUSANA ANDREA BARRAGÁN ESPINOSA**

*Zacatecas, Zacatecas, a 20 de marzo de 2025.*

## 4.6

### **PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA H. SEXAGÉSIMA QUINTA LEGISLATURA DEL ESTADO DE ZACATECAS P R E S E N T E**

Quien suscribe, **Diputada Ana María Romo Fonseca**, integrante de la H. LXV Legislatura del Estado de Zacatecas, en ejercicio de las facultades que me confieren los artículos 60 fracción I de la Constitución Política del Estado; 32 fracción II, 55, 56 fracción I, 59 fracción II y 60 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo; 93 fracción I, 94, 95, 96 fracción I, 97 y 98 fracción II del Reglamento General del Poder Legislativo, someto a la consideración de esta Asamblea Popular, la presente **Iniciativa con proyecto de decreto por la que se reforman diversas disposiciones de la Ley de los Sistemas de Agua Potable, Alcantarillado y Saneamiento del Estado de Zacatecas, y la Ley del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente del Estado de Zacatecas, en materia de manejo sustentable del agua promoviendo el uso y aprovechamiento de sistemas de captación pluvial y modelos agroecológicos de producción**, conforme a la siguiente:

#### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:**

##### **I**

Uno de los grandes desafíos que tenemos en este siglo XXI es el manejo equitativo, transparente y sustentable del agua porque no hay otra alternativa con viabilidad a futuro para nuestra sociedad.<sup>1</sup> La Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) advierte que para el año 2050 la demanda de agua podrá llegar a superar en más de 40 por ciento los recursos hídricos disponibles. Por tanto, resulta urgente revertir los modelos de derroche y contaminación que durante años han prevalecido para dar paso a una gestión integral del vital líquido, fomentando su ahorro y suministro por medio de

---

<sup>1</sup> El derecho humano al agua tiene como fundamento jurídico la Observación General Número 15 del Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales y los artículos 11 y 12 del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales de la Organización de las Naciones Unidas (ONU); este último artículo señala que "el agua es un recurso natural limitado y un bien público fundamental para la vida y la salud. El derecho humano al agua es indispensable para vivir dignamente y es condición previa para la realización de otros derechos humanos".

fuentes alternativas y devolviéndola al medio ambiente con la calidad adecuada. Hoy en día, una de cada seis personas en el mundo no tienen acceso a la cantidad mínima (entre 20 y 50 litros de agua al día) para satisfacer sus necesidades básicas. Además, todos los días 3,800 niños mueren por enfermedades asociadas a la falta de agua potable; y se calcula que 2,600 millones carecen de instalaciones de saneamiento básicas.

Desgraciadamente, el acceso al agua y al saneamiento es uno de los Objetivos de Desarrollo Sostenible que más se vieron afectados por la pandemia del COVID-19 y aún hoy se resienten sus efectos negativos. Además, su salvaguarda está directamente ligada a la erradicación de la pobreza, porque el bienestar de la población empieza con el derecho a un ambiente sano y en el acceso de todos al vital líquido.

La crisis del agua también afecta a nuestro país y forma parte del conjunto de problemas ambientales que enfrentamos junto con los efectos nocivos del cambio climático; la pérdida de la biodiversidad; la erosión y desertificación de los suelos; la contaminación atmosférica; el agotamiento y contaminación de los acuíferos, así como la desecación de cuerpos superficiales de agua, entre otros.

En particular, la crisis generada por la contaminación del agua está presente en la mayoría los espacios en que se almacena o se distribuye en México. Asimismo, nuestro país ocupa el cuarto lugar mundial con mayor extracción de agua del subsuelo, sólo después de China, Estados Unidos e Indonesia, mientras que el 60 por ciento del agua potable proviene de los cuerpos de agua superficiales y el principal problema de estas aguas es, precisamente, la contaminación. En particular, a causa de las aguas residuales que en la mayoría de los casos son vertidas sin tratamiento previo y que contienen elementos y sustancias contaminantes disueltas.

La contaminación de los cuerpos de agua es un problema muy severo en México, ya que el 70 por ciento de ellos presentan algún grado de contaminación, mientras que el 24 por ciento de las aguas superficiales están tan contaminadas que resulta imposible darles un uso directo. En cuanto a las aguas subterráneas, de los 653 acuíferos identificados, para el año de 1970 sólo 32 tenían algún grado de sobreexplotación, mientras que hoy en día asciende a 102 el número de acuíferos sobreexplotados. Cabe señalar que en nuestro país, el 85 por ciento del agua que se consume proviene de los mantos freáticos.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> "De mantos freáticos, 85% del líquido que se consume en México", Gaceta UNAM / Sección Academia (corresponsal Laura Romero), Universidad Nacional Autónoma de México, 19 de

La extracción de agua fuera de control ha provocado en los últimos años que los pozos sean un riesgo para la población mexicana, al intensificar la liberación de arsénico y fluoruro en el líquido que transita por el país. La presencia de arsénico en el agua de uso doméstico ha sido alertada por los especialistas desde hace más de una década y en regiones hídricas de estados como Zacatecas, Querétaro, San Luis Potosí, Sinaloa y Aguascalientes, ha aumentado el registro de este elemento nocivo. Datos de la Red Nacional de Medición de la Calidad del Agua (RENAMECA), señalan que “el 57.2 por ciento del agua subterránea cuenta con partículas de coliformes fecales, metales pesados, nitratos, arsénico y sólidos disueltos”.<sup>3</sup>

A final de cuentas, tal como lo manifiesta el especialista en sustentabilidad ambiental de la Universidad Iberoamericana, Dr. Juan Manuel Núñez:

*La escasez de agua, la contaminación, la gestión inadecuada, los conflictos socioambientales y la infraestructura hidráulica inadecuada son algunos de los principales obstáculos que requieren un enfoque integral y colaborativo por parte del gobierno, la sociedad civil y el sector privado.*<sup>4</sup>

En Zacatecas, el problema de contaminación del agua y el estrés hídrico resultan muy preocupantes porque el arsénico, fluoruro y otros metales pesados han contaminado los mantos acuíferos, pozos y demás cuerpos de agua, debido principalmente a las actividades mineras. Desgraciadamente, la norma oficial mexicana de arsénico tolera un riesgo de más del doble internacional: “en el mundo la norma es 0.01 miligramos por litro, mientras que en México, 0.025.

Por otra parte, los usos del agua en México son: 76 por ciento agricultura, 14 por ciento abastecimiento público urbano, 5 por ciento industria y 5 por ciento generación de energía eléctrica, de acuerdo con el INEGI.<sup>5</sup> Sin embargo, el crecimiento demográfico a un ritmo acelerado ha incrementado la demanda de agua, la cual asciende a 78.4 miles de millones de metros cúbicos al año y se calcula que para el año 2030 se incrementará a 91.2 millones. A la fecha, la

---

febrero de 2018. Dirección electrónica: <https://www.gaceta.unam.mx/de-mantos-freaticos-85-del-liquido-que-se-consume-en-mexico/> [consultada 03/10/2024]

<sup>3</sup> "Arsénico: el enemigo invisible del agua potable en México", portalambiental.com.mx. Sección Noticia, 16 de julio de 2024. Dirección electrónica: <https://www.portalambiental.com.mx/impacto-ambiental/20240716/arsenico-el-enemigo-invisible-del-agua-potable-en-mexico> [consultada 23/09/2024]

<sup>4</sup> "Opinión: Los desafíos de México frente a la crisis por escasez de agua", 5 de abril de 2024, Ibero. Ciudad de México. Dirección electrónica: <https://ibero.mx/prensa/opinion-los-desafios-de-mexico-frente-la-crisis-por-escasez-de-agua> [consultada 03/10/2024]

<sup>5</sup> "Usos del Agua en México", INEGI. Cuéntame de México, México. Dirección electrónica: <https://cuentame.inegi.org.mx/territorio/agua/ usos.aspx?tema=T> [consultada 03/10/2024]



cantidad y calidad del agua están disminuyendo en muchas regiones del país debido a que los ecosistemas y el ciclo del agua están siendo profundamente afectados por diversos factores, principalmente, el sobreuso de este recurso natural, la falta de reúso de agua, las deficiencias de infraestructura, la falta de cultura de conservación del agua y las sequías.

México cuenta con 757 cuencas hidrológicas de las cuales 649 están disponibles, teniendo más de 100 cuencas sobreexplotadas. Según cifras del INEGI, en un siglo la disponibilidad de agua ha disminuido de manera considerable en nuestro país: en el año de 1910 era de 31 mil metros cúbicos (m<sup>3</sup>) por habitante al año; para 1950 había disminuido hasta un poco más de 18 mil m<sup>3</sup>; en 1970 se ubicó por debajo de los 10 mil m<sup>3</sup>; en 2005 fue de 4,573 m<sup>3</sup>; en 2010 pasó a 4,433 m<sup>3</sup> y para 2019 disminuyó a 3,586 m<sup>3</sup> anuales por cada mexicano.<sup>6</sup>

A pesar de que en México, el artículo 4º constitucional establece que “toda persona tiene derecho al acceso, disposición y saneamiento de agua para consumo personal y doméstico en forma suficiente, salubre, aceptable y asequible”; en diversas regiones del país no se cuenta con la cobertura adecuada y alrededor de 9 millones de habitantes no tienen servicio de agua potable, según datos de la CONAGUA. No obstante, las ciudades de nuestro país cuentan con más de 95.4 por ciento de cobertura.

Por otra parte, la reutilización de las aguas residuales captadas en los centros urbanos es de apenas 27.6 por ciento, siendo que su importancia es de primer orden para la protección ambiental por el ahorro en el consumo de agua, lo que supone un ahorro en el costo de producción por la conservación del agua y la prevención de la contaminación al evitarse los vertidos tóxicos. En México, contamos con un gran potencial para el reúso del agua, sobre todo para fines industriales: las empresas y fábricas “pueden conseguir hasta un 70 por ciento de ahorro en el consumo de agua. Con la infraestructura adecuada, tecnologías y un sistema eficaz, se puede llegar a reciclar hasta un 80 por ciento del agua y en algunos casos alcanzar niveles de hasta el 90 ciento”.<sup>7</sup> Hoy en día, es posible tratar el agua no sólo para retornarla al ambiente, cuidando que no tenga ningún efecto nocivo en él, sino también para darle nuevos usos.

---

<sup>6</sup> "Agua potable y drenaje", INEGI. Cuéntame de México / Territorio / Agua. Dirección electrónica: <http://cuentame.inegi.org.mx/territorio/agua/dispon.aspx?tema=T#:~:text=Debido%20al%20crecimiento%20de%20la,disminuy%C3%B3%20a%203%2C586%20m%C2%B3%20anuales> [consultada 06/10/2024]

<sup>7</sup> "La Importancia Del Reúso Del Agua Y La Situación Hídrica En México", Estrategia Sustentable. Sección Mundo Verde, 24 de mayo de 2021. Dirección electrónica: <https://www.estrategia-sustentable.com.mx/2021/05/24/la-importancia-del-reuso-del-agua-y-la-situacion-hidrica-en-mexico/> [consultada 11/010/2024]

## II

El agua constituye el recurso natural más importante para cualquier sociedad. En Zacatecas, su disposición es escasa y depende, en buena medida, de las condiciones físicas y climáticas propias de nuestra entidad. Históricamente, siendo un recurso renovable, el agua se ha explotado de manera irracional sin considerar su capacidad natural de reposición, lo que ha generado una tendencia hacia el estrés hídrico por su agotamiento y la contaminación de los mantos acuíferos existentes. Hoy en día, en Zacatecas padecemos un serio problema de escasez de agua y con una demanda creciente, tanto para el consumo humano como para las actividades productivas, principalmente la agricultura, la ganadería, la minería y otras actividades extractivas.

Zacatecas, igual que Nuevo León, se encuentra entre los 15 estados con riesgo extremadamente alto de quedarse sin agua, tal como lo señalan datos del Instituto de Recursos Mundiales (WRI por sus siglas en inglés). Asimismo, Nadiezhda Ramírez Cabral, especialista en Ciencias Ambientales de la Universidad de Nueva Inglaterra, Australia, advierte que de continuar esta tendencia, "estaríamos a punto de llegar al día cero, algo que ya ha ocurrido en varias ciudades del mundo en donde se aplican recortes importantes de agua". Por su parte, el también especialista Guillermo Medina García, afirma que el déficit de disposición de agua en el estado de Zacatecas se debe en gran medida a causa de actividades humanas, principalmente por la sobreexplotación y advierte que ésta "tiene que ver con el uso que le hemos dado como humanos al acuífero, la sobreexplotación, como se extrae más agua de lo que se recarga, los pozos se tienen que hacer más profundos porque estamos gastando más de lo que se recarga".<sup>8</sup>

Según datos de la CONAGUA, nuestra entidad cuenta con 31 acuíferos, de los cuales 21 presentan déficit y además en los últimos años han sido severamente sobreexplotados 10 de ellos, a grado tal que hoy son cinco los cuerpos de agua subterráneos que están siendo explotados al límite de su capacidad. La mayoría de ellos están ubicados en el centro del estado donde se encuentra la mayoría de la población, siendo los más sobreexplotados los de Guadalupe, Bañuelos, Calera y Chupaderos. De esta forma, la disponibilidad actual de agua en el estado es reducida, ya que apenas rebasa los 100 millones de metros cúbicos anuales, los

---

<sup>8</sup> "Zacatecas en riesgo de llegar al 'día cero'", Diario El Sol de Zacatecas / Sección Municipios, miércoles 22 de junio de 2022. Dirección electrónica: <https://www.elsoldezacatecas.com.mx/local/municipios/zacatecas-en-riesgo-de-llegar-al-dia-cero-8478477.html> [consultada 04/10/2024]

cuales se encuentran en 20 acuíferos sobreexplotados que permanecen en riesgo de agotamiento o mineralización.

La zona con mayor cantidad de población en Zacatecas es abastecida por 14 acuíferos que abarcan los municipios de la Zona Metropolitana, además de Fresnillo, Jerez, Ojocaliente y Loreto, entre otros, donde existe un déficit de abasto por el orden de los 383 millones de metros cúbicos. Por lo que concierne a la actividad industrial, destaca la minería y otras empresas extractivas que utilizan enormes cantidades de agua en sus operaciones.

Debido a lo anterior, “actualmente se extrae agua del acuífero Guadalupe Bañuelos para abastecer la zona conurbada de Zacatecas y Guadalupe, y también los pueblos ubicados al sur de ésta, a pesar de que contiene concentraciones de flúor, arsénico y otros metales pesados por encima de los valores máximos permitidos por la ley. El mismo acuífero se explota para fines agrícolas. Con todo, se encuentra sobreexplotado y conforme bajan los niveles piezométricos se empeora la calidad del agua”.<sup>9</sup> Desde luego, será difícil revertir los problemas de escasez y contaminación del agua pero contamos con el conocimiento científico, la capacidad tecnológica y financiera para enfrentar esta problemática, si la sociedad y gobierno nos comprometemos a emprender acciones conjuntas para un óptimo manejo, conservación y reúso del agua. De ahí la importancia de las acciones locales y las iniciativas que surjan desde cada comunidad; como parte medular de la solución global al cambio climático y al deterioro ecológico.

En México, los recursos hídricos son de orden público, interés social y por su importancia su gestión es considerada como un asunto de seguridad nacional. La distribución, manejo y salvaguarda del agua están directamente ligadas a la salud y al bienestar de la población, así como con los derechos de las futuras generaciones, por lo que requiere un manejo responsable, innovador y con la participación directa de los ciudadanos en su aprovechamiento.

Nuestro marco jurídico constitucional nos permite favorecer el desarrollo de políticas ambientales a nivel local, sentando las bases sobre el que los estados,

---

<sup>9</sup> Aguilar Ortega, Francisco. "Problemática de la calidad del agua que abastece a la zona conurbada Zacatecas-Guadalupe", Revista Observatorio del Desarrollo, Volumen 7, Número 21, Septiembre-diciembre, Zacatecas, 2018, Zacatecas, p. 86. [https://www.researchgate.net/profile/Francisco-Aguilar-20/publication/354223796\\_Problematica\\_de\\_la\\_calidad\\_del\\_agua\\_que\\_abastece\\_a\\_la\\_zona\\_conurbada\\_Zacatecas-Guadalupe\\_TEMAS\\_CRITICOS/links/612d31e8c69a4e48796bd2c4/Problematica-de-la-calidad-del-agua-que-abastece-a-la-zona-conurbada-Zacatecas-Guadalupe-TEMAS-CRITICOS.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Francisco-Aguilar-20/publication/354223796_Problematica_de_la_calidad_del_agua_que_abastece_a_la_zona_conurbada_Zacatecas-Guadalupe_TEMAS_CRITICOS/links/612d31e8c69a4e48796bd2c4/Problematica-de-la-calidad-del-agua-que-abastece-a-la-zona-conurbada-Zacatecas-Guadalupe-TEMAS-CRITICOS.pdf) [consultada 07/10/2024]

regiones, municipios y comunidades establezcan sus propias estrategias de mitigación y adaptación al cambio climático, así como para revertir el deterioro ambiental y salvaguardar los recursos naturales estratégicos. En este caso, la presente iniciativa se enmarca dentro marco regulatorio en la gestión del agua, cuyo fundamento encontramos en los artículos 1°, 2°, 3°, 4°, 25°, 27° párrafos primero, tercero y quinto, 73° fracciones XVI, XVII, XXIX, G; 115° fracción III incisos a, e, i; 116°, 124° y 133° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEM). Asimismo, en los artículos 30° y 119°, fracción VI, inciso a, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Zacatecas. A nivel municipal, las instancias responsables de proporcionar agua potable y saneamiento a la ciudadanía son los Organismos Operadores de Agua y Saneamiento, para el caso urbano y en municipios rurales existen los Comités de Agua o las Juntas Locales de Agua y Alcantarillado.

### III

La gestión integrada y sustentable de los recursos hídricos involucra participación coordinada de los sectores público, privado y social en beneficio de la población más vulnerable.<sup>10</sup> Bajo esta perspectiva, esta propuesta normativa se enmarca dentro de los siguientes lineamientos y ejes conceptuales:

- Favorecer el acceso al agua potable como Derecho Humano y concientizar a los ciudadanos sobre la necesidad de su ahorro mediante un uso responsable.
- Subordinar el interés general a intereses particulares y avanzar hacia el cumplimiento de las recomendaciones de la Asamblea General de la ONU que considera al agua potable como un bien social y no una mercancía para su lucro.
- Conciliar los intereses económicos, sociales, culturales y ambientales, tanto de los usuarios directos de agua como de la sociedad en su conjunto.
- Diseñar y establecer políticas públicas hídricas transversales de largo plazo y bajo una concepción integral y sustentable, buscando una estrecha coordinación entre los diferentes órdenes de gobierno.

---

<sup>10</sup> Una de las definiciones más aceptadas en torno a la "gestión integrada de los recursos hídricos", es la que proporciona la *Ley de Aguas Nacionales* como "el proceso que promueve la gestión y desarrollo coordinado del agua, la tierra, los recursos relacionados con éstos y el ambiente, con el fin de maximizar el bienestar social y económico equitativamente sin comprometer la sustentabilidad de los ecosistemas vitales. Dicha gestión está íntimamente vinculada con el desarrollo sustentable. Para la aplicación de esta Ley en relación con este concepto se consideran primordialmente agua y bosque".

- Promover la modernización de las líneas de distribución de agua potable y la apertura de nuevas fuentes de abastecimiento mediante la captación y almacenamiento de agua de lluvia.
- Impulsar los procesos de tratamiento y reutilización de aguas.
- Fomentar los modelos de gestión agroecológicos para un uso racional del agua en el campo.

Bajo esta perspectiva , la presente iniciativa plantea reformas y adiciones a diversas disposiciones a la *Ley de los Sistemas de Agua Potable, Alcantarillado y Saneamiento del Estado de Zacatecas* y la *Ley del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente del Estado de Zacatecas*, a fin de promover la recuperación de nuestras aguas superficiales y subterráneas, además de establecer el uso de sistemas de captación de agua de lluvia como una solución a problemáticas relacionadas a la escasez y contaminación del agua.

Esta iniciativa pretende coadyuvar a resolver las problemáticas ocasionadas por la excesiva extracción de aguas subterráneas, buscando abatir los niveles de precariedad hídrica mediante la captación del agua de lluvia, aprovechándola como una herramienta que logre dotar al estado de mejores capacidades para garantizar a los ciudadanos su acceso al agua para uso, tanto doméstico como productivo. En función de lo anterior, se incorporan lineamientos específicos para la cosecha de agua, así como diversas obligaciones de las autoridades competentes para tal efecto.

Los sistemas de captación o cosecha de lluvia sistemas contienen tuberías, accesorios y equipos que recolectan y almacenan el agua de lluvia para después utilizarla y conllevan toda una serie de beneficios ambientales, entre los que destacan: contar con una fuente alternativa de suministro de agua con calidad para labores domésticas que no impliquen el consumo humano, ni para la preparación de alimentos; reducen la demanda de agua proveniente de los mantos acuíferos para evitar la sobreexplotación y propiciar su recuperación; disminuyen el flujo de agua a los drenajes, previniendo inundaciones y focos de infección, y generan ahorros de energía en el bombeo y transportación del agua a las viviendas.

Esta iniciativa también promueve la dotación de infraestructura para la captación pluvial en las azoteas y los domos que cubren los edificios pertenecientes a los poderes públicos del Estado. Esta medida es pertinente porque por estas superficies escurre el agua que posteriormente se concentra en las tuberías que conducen los escurrimientos hacia las grietas naturales o pozos de absorción. Por tanto, resulta indispensable fortalecer la seguridad hídrica en nuestras reservas mediante la conservación y mantenimiento de las fuentes de

abastecimiento de aguas superficiales y subterráneas, la recarga de mantos acuíferos y la captación de aguas pluviales.

Con esta propuesta normativa busco facilitar el acceso de las personas al agua para el consumo doméstico; proteger el medio ambiente y abrir alternativas para mejorar el manejo de los recursos hídricos conforme a la legislación vigente, entre los sectores público, privado y social. En función de lo anterior, se pretenden fortalecer los esquemas para preservar, sanear, captar y reusar y restaurar el agua, mediante técnicas, procesos y materiales que no deterioren el entorno natural.

De manera paralela, también propongo modificar algunas disposiciones de *Ley del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente del Estado de Zacatecas*, empezando por ampliar el glosario al integrar las definiciones de *Aguas crudas*, *Aguas residuales tratadas*, *Reúso del Agua*, *Saneamiento del Agua*, y *Seguridad hídrica*, a fin de dotarla de mayor claridad conceptual en lo relativo a la gestión integral de los recursos hídricos.

En la misma tesitura, a la Secretaría del Agua y Medio Ambiente se le asigna la obligación de diseñar y ejecutar programas de asesoría técnica a todos los poderes públicos del estado para que lleven a cabo una gestión sustentable de los recursos hídricos, mediante:

- La Identificación, clasificación y priorización de los problemas específicos relacionados con la calidad del agua y el control de la contaminación en las diferentes regiones de la Entidad.
- La conservación y mantenimiento de las fuentes de abastecimiento de aguas superficiales y subterráneas.
- La promoción articulada de la gestión sostenible del suelo, la reforestación y la conservación de cuencas hidrográficas.
- La instalación de sistemas y metodologías sustentables, tales como: las tecnologías de riego inteligente, sistemas de captación y purificación de agua, entre otras.
- La realización de estudios de investigación sobre el estado que guardan los mantos freáticos, dirigidos a determinar si cuentan con posibilidades de extracción procedentes del escurrimiento subterráneo y, si es el caso, lograr su recarga.
- La ejecución de acciones de monitoreo preventivos mediante la utilización de señales de alarma temprana.
- La apertura de más pozos de absorción o infiltración para lograr un mayor volumen de captación y recargar los mantos acuíferos.

Paralelamente, se instituye la obligación del Ejecutivo del Estado, para que a través de la Secretaría del Agua y Medio Ambiente y la Secretaría del Campo, así como los Ayuntamientos; fomenten modelos de gestión agroecológicos para un uso racional y sustentable de los recursos naturales en medio rural, principalmente del agua. Lo anterior, mediante el diseño de esquemas de desarrollo rural sustentable basados en la generación de tecnologías, aprovechando las habilidades locales y el conocimiento tradicional de los productores.

También se establecen criterios para que cada orden de gobierno y la sociedad emprendan acciones de prevención de la contaminación en todos los cuerpos de agua, incluyendo las aguas del subsuelo; para lo cual, tendrán que promover el establecimiento e instalación de sistemas de captación de agua de lluvia.

Finalmente, estas pautas de sustentabilidad en el manejo de los recursos hídricos que aquí propongo, están coherentemente alineadas con los principales derechos reconocidos, tanto en la CPEUM como en nuestra Constitución local. De igual forma, contribuyen con los ejes programáticos del Gobierno estatal, así como a fortalecer el desarrollo local y darle viabilidad a nuestra sociedad de cara al futuro.

Por todo lo anteriormente expuesto, someto a la consideración de esta Honorable Soberanía Popular, la siguiente:

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR LA QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE LOS SISTEMAS DE AGUA POTABLE, ALCANTARILLADO Y SANEAMIENTO DEL ESTADO DE ZACATECAS, Y LA LEY DEL EQUILIBRIO ECOLÓGICO Y LA PROTECCIÓN AL AMBIENTE DEL ESTADO DE ZACATECAS, EN MATERIA DE MANEJO SUSTENTABLE DEL AGUA PROMOVRIENDO EL USO Y APROVECHAMIENTO DE SISTEMAS DE CAPTACIÓN PLUVIAL Y MODELOS AGROECOLÓGICOS DE PRODUCCIÓN.**

**ARTÍCULO PRIMERO:** Se reforma la fracción IX del **artículo 4**; se reforman los párrafos primero, segundo con las fracciones I, II y III, y se adiciona un tercer párrafo al **artículo 5**; se reforma la fracción II

del **artículo 7**; todos ellos de la **Ley de los Sistemas de Agua potable, Alcantarillado y Saneamiento del Estado de Zacatecas**, para quedar como sigue:

**ARTÍCULO 4o.-** I a VIII. ...

IX. La conservación de fuentes de abastecimiento de agua y de los recursos hidráulicos, superficiales y subterráneos de que se disponga en el Estado, que se le asignen por la autoridad competente, **promoviendo la implementación de sistemas de captación de agua de lluvia;**

X. a XII.

**ARTÍCULO 5o.-** El Gobierno del Estado y los Ayuntamientos de los Municipios, en su respectivo ámbito de competencia, deberán coordinarse **con la Comisión Nacional del Agua**, para su participación en el establecimiento, conservación y desarrollo de los sistemas de agua potable, alcantarillado y saneamiento **en las ciudades y comunidades rurales, así como promover el uso eficiente y sustentable del agua en el riego y la industria en la Entidad.**

**También deberán:**

- I. **Emprender acciones de prevención y mitigación de la contaminación de las aguas localizadas en el Estado, que de conformidad con el párrafo quinto del artículo 27 constitucional no son consideradas aguas nacionales, así como tratándose de aguas nacionales que hayan sido asignadas al Estado;**
- II. **Proteger el medio ambiente conforme a la legislación vigente, entre los sectores público, privado y social, la preservación, conservación, saneamiento, reúso y restauración de las aguas residuales, mediante técnicas, procesos y materiales que no deterioren el entorno natural; y**



- III. Implementar, de acuerdo a sus posibilidades presupuestarias, operativas y logísticas, sistemas de captación pluvial en las azoteas y los domos que cubren los edificios que albergan sus dependencias y áreas de trabajo.**

**Las administraciones centralizada y municipal participarán en los sistemas de agua potable, alcantarillado, captación y saneamiento, en los términos previstos en la presente Ley.**

**ARTÍCULO 7o.-** El Gobierno del Estado tendrá a su cargo:

- I. ...
- II. Establecer los lineamientos, las políticas, estrategias, objetivos, programas y normas que propicien el aprovechamiento racional del agua en el Estado; **su óptima captación, justa distribución, uso, reúso y saneamiento** entre las diversas comunidades del Estado;
- III.a VII.

**ARTÍCULO SEGUNDO:** Se adicionan las fracciones I.1, III.1, LVIII1., LVIII2. y LIX1. **del artículo 3**; se reforma la fracción IX del **artículo 6**, adicionándole los incisos a), b), c) y d); se adiciona un segundo párrafo y las fracciones I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX y X al **artículo 57**, y se adiciona un párrafo segundo la fracción III del **artículo 146**; todos ellos de la **Ley del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente del Estado de Zacatecas**, para quedar como sigue:

### **Artículo 3**

Para los efectos de esta Ley se entiende por:

- I. . ...
- II. Aguas crudas: Son las aguas residuales sin tratamiento;**
- II. a III. ...
- III.1. Aguas residuales tratadas: Son aquellas que mediante procesos individuales o combinados de tipo físicos, químicos, biológicos u**

**otros, se han adecuado para hacerlas aptas para su reúso en servicios al público;**

IV. a LVIII. ...

**LVIII1. Reúso del agua: La explotación, uso o aprovechamiento de aguas residuales con o sin tratamiento previo;**

**LVIII2. Saneamiento del agua: Son todas las técnicas necesarias para recoger, transportar, tratar, alejar, descargar y eliminar de manera higiénica y segura, los residuos sólidos, excretas y aguas residuales, con el fin de generar un ambiente limpio y sano;**

LIX. ...

**LIX1. Seguridad hídrica: La capacidad del Estado y su sociedad para garantizar el agua suficiente en calidad y cantidad para diversos usos, a precios asequibles y en equidad, protegiendo el abasto de agua para la población y el desarrollo social y económico sustentable para preservar un clima de paz y estabilidad política, social, ambiental y económica; asegurando también la mitigación y adaptabilidad ante fenómenos naturales y antropogénicos que puedan poner en riesgo el abastecimiento del líquido;**

LX. a LXIV.

## **Artículo 6**

I. a VIII.

IX. Promover y auxiliar a las dependencias y entidades competentes, respecto de la prevención y control de la contaminación de las aguas de jurisdicción estatal, así como de las aguas nacionales que tengan asignadas. **Para lo cual, la Secretaría deberá diseñar y ejecutar programas e instrumentos de gestión sustentable de los recursos hídricos, a fin de:**

**a) Identificar, clasificar y priorizar los problemas específicos relacionados con la calidad del agua y el control de la contaminación en las diferentes regiones de la Entidad;**

- b) Conservar y mantener las fuentes de abastecimiento de aguas superficiales y subterráneas;**
- c) Promover de manera articulada, la gestión sostenible del suelo, la reforestación y la conservación de cuencas hidrográficas;**
- d) Instalar sistemas y metodologías sustentables, tales como: las tecnologías de riego inteligente, sistemas de captación y purificación de agua, entre otras;**
- e) Realizar estudios de investigación sobre el estado que guardan los mantos freáticos, dirigidos a determinar si cuentan con posibilidades de extracción procedentes del escurrimiento subterráneo y, si es el caso, lograr su recarga;**
- f) Ejecutar acciones de monitoreo preventivos mediante la utilización de señales de alarma temprana;**
- g) Abrir más pozos de absorción o infiltración para lograr un mayor volumen de captación y recargar los mantos acuíferos;**

X. a XXXIV.

### **Artículo 57**

Para contribuir al logro de los objetivos de la política ambiental, en el desarrollo de las actividades agropecuarias, deberá considerarse el ordenamiento ecológico del territorio y el uso de tecnologías ambientalmente sanas, apegándose a las normas oficiales mexicanas correspondientes al uso y manejo de agroquímicos.

**Asimismo, el Ejecutivo del Estado, a través de la Secretaría y la Secretaría del Campo, así como los Ayuntamientos en sus respectivas áreas administrativas, deberán fomentar el establecimiento de modelos de gestión agroecológicos para un uso racional y sustentable de los recursos naturales, especialmente del agua en las actividades agropecuarias, a partir de las siguientes prácticas:**

- I. Adaptar los sistemas agrícolas a los ambientes locales y micro-ecosistemas naturales;**

- II. Asesorar a los productores locales en el desarrollo de tecnologías agroecológicas, aprovechando sus habilidades y conocimientos tradicionales;**
- III. Realizar diagnósticos en torno a la salud ambiental y la salud humana del entorno rural;**
- IV. Minimizar y eliminar el uso de productos y fertilizantes agrotóxicos;**
- V. Aprovechar al máximo los recursos renovables y sustituir los insumos externos;**
- VI. Preservar los recursos naturales en la agricultura que son el suelo, agua, nutrientes, plantas y semillas, a partir de técnicas que sustituyen insumos, aumentan la eficiencia de transferencia y minimizan las pérdidas;**
- VII. Promover el uso de fertilizantes orgánicos y no tóxicos para mejorar las propiedades y mantener el contenido de la materia orgánica, los minerales y la actividad biológica del suelo;**
- VIII. Realizar evaluaciones comparativas de eficiencia en el uso del agua y de la energía en los sistemas productivos, aprovechando las fuentes renovables y las energías limpias;**
- IX. Impulsar el reciclaje de los nutrientes mediante diversos métodos, como el compostaje, el vermicompostaje y la digestión anaeróbica, entre otros, y**
- X. Promover prácticas de asociación y rotación de cultivos para conservar la salud del suelo, garantizando la permanencia de su balance hidráulico y favoreciendo el desarrollo natural de los vegetales sin utilizar agregados químicos.**

#### **Artículo 146**

- I. a II. ...

III. De acuerdo a sus competencias, en las aguas de su jurisdicción, cada orden de gobierno y la sociedad deberá prevenir la contaminación de ríos, cuencas, vasos y demás depósitos y corrientes de agua, incluyendo las aguas del subsuelo.

**Además, promoverán la instalación de sistemas de captación de agua de lluvia.**

IV. a V.

## **T R A N S I T O R I O S**

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

**Artículo Segundo.-** Se derogan todas las disposiciones que contravengan al presente Decreto.

**Zacatecas, Zac., a la fecha de su publicación**

**A T E N T A M E N T E**

**DIP. ANA MARÍA ROMO FONSECA**

## 4.7

**DIP. DAVID GONZÁLEZ HERNANDEZ**  
**PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA**  
**DE LA SEXAGÉSIMA QUINTA LEGISLATURA**  
**DEL ESTADO**  
**P r e s e n t e.**

La que suscribe, diputada Ana María Romo Fonseca, 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 III de su Reglamento General, elevamos a la consideración de esta Asamblea Popular, la presente Iniciativa con Proyecto de Decreto al tenor de la siguiente

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

El cuidado del medio ambiente es sin duda una tarea fundamental del género humano, a efecto de generar

condiciones de sustentabilidad que permitan el desarrollo a plenitud de la vida social, sin sacrificar de por medio la salud, los recursos y el entorno de las generaciones futuras.

Por su parte el cuidado de la fauna, juega en este tenor un rol en extremo relevante, pues de su integral conservación, depende el cuidado y equilibrio de los ecosistemas, además claro de la humanidad que ve relegada por el género humano, en razón de si se les da un trato digno a los animales.

Con ello en consideración y por lo que toca al Estado de Zacatecas, dicha temática se encuentra plasmada fundamentalmente en la Ley para el Bienestar y Protección de los Animales en el Estado De Zacatecas, no obstante, por lo que toca al Código Penal para el Estado de Zacatecas, resulta de especial consideración, el hecho de que todo lo que concierne a la materia ambiental y de cuidado al maltrato animal, en el orden penal, se encuentra contenida fundamentalmente en un Tipo Penal, a saber los "Delitos de Medio Ambiente y la Gestión Ambiental"; mismos que se encuentran previstos en el artículo 386, ya que a su letra postulan:

#### Artículo 386:

Se impondrá pena de uno a nueve años de prisión y multa de cien a trescientas cuotas, al que sin contar con la autorización de Impacto Ambiental de competencia estatal, o teniendo dicha autorización, ordene o realice obras o actividades que ocasionen daños o riesgos graves a la salud pública, la flora, la fauna o los ecosistemas.

Cuando las obras o actividades a que se refiere el párrafo anterior se lleven a cabo en un centro de población, las penas se incrementarán hasta en una tercera parte.

#### Artículo 387:

Se impondrá pena de uno a nueve años de prisión y multa de cien a trescientas cuotas, al que sin autorización de la autoridad estatal o municipal competente o contraviniendo los términos en que ésta haya sido concedida, fabrique, transporte, comercie, distribuya, almacene, posea, use, reúsa, recicle, recolecte, trate, deseche, descargue, disponga o, en general, realice actos con materiales o residuos no peligrosos que ocasionen daños o riesgos graves a la salud pública, la flora, la fauna o los ecosistemas.



### Artículo 393

Al que cometa actos de maltrato o crueldad injustificados en contra de cualquier especie animal que no constituyan plaga, provocando o no lesiones evidentes, se le impondrá de seis meses a dos años de prisión y de cien a doscientas veces la unidad de medida y actualización, así como el aseguramiento de todos los animales que pudiera tener bajo su cuidado o resguardo.

En caso de que las lesiones pongan en peligro la vida del animal, se aumentará en una mitad la pena señalada.

En ese tenor, y al margen de seguir promoviendo políticas públicas que aborden la temática de una manera integral, es que se somete ante la recta consideración de esta Asamblea, la presente iniciativa, a efecto de adicionar el artículo 396 del Código Penal para el Estado de Zacatecas.

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 LOS ARTÍCULOS 396 AL 400 AL CÓDIGO PENAL PARA EL ESTADO DE ZACATECAS.**

**ARTICULO ÚNICO.-** Se adicionan los artículos 396 al 400 del Código Penal para el Estado de Zacatecas, para quedar como sigue:

**ARTÍCULO 396.-** Abandono a Animal Doméstico. El abandono de un animal doméstico, consiste en su transportación dolosa por cualquier medio, y posterior liberación, por sí o través de cualquier persona, en un lugar distinto al domicilio o lugar donde resida habitualmente, y con el propósito de producir su extravió o desorientación. Lo anterior con independencia que el animal doméstico tenga o no propietario o persona responsable de su custodia.

Al responsable se le aplicaran de 1 a 3 años de prisión y de 50 a 150 veces del valor diario de la Unidad de Medida de Autorización como multa.

Si el Abandono a Animal Doméstico recae en animales enfermos, con alguna discapacidad, o que por su edad no

puedan alimentarse por sí mismos, la penas se incrementarán hasta en una mitad más de los mínimos y los máximos.

El rescate voluntario y oportuno del animal abandonado, por parte de quien realizó u ordenó la conducta, regresándolo a su resguardo reduce la pena al mínimo previsible. Si el rescate se realiza y el animal presente lesiones o daños en su integridad física, se aplicará un tercio de los mínimos y máximos previstos.

**ARTÍCULO 397.-** Lesiones a Animal Doméstico. Las Lesiones Dolosas consisten en provocar dolosamente cualquier otro daño en el cuerpo de un animal doméstico, de manera ilícita o injustificada, por utilización de cualquier agente externo.

Al responsable se le aplicarán:

I- De 3 a 6 meses de prisión y de 10 a 50 días multa, y al pago total de la reparación de los daños y perjuicios ocasionados, si no ponen en peligro la vida y tardan en sanar hasta 15 días;

II-. De 6 meses a 2 años de prisión y de 20 a 100 días multa, y al pago total de la reparación de los daños y perjuicios ocasionados, si no ponen en peligro la vida y tardan en sanar más de 15 días;

III. De 1 a 4 años de prisión y de 20 a 200 días multa, y al pago total de la reparación de los daños y perjuicios ocasionados, si no ponen en peligro la vida pero dejan al animal cicatriz notable y permanente;

IV. De 1 a 6 años de prisión y de 25 a 250 días multa, y al pago total de la reparación de los daños y perjuicios ocasionados, si no ponen en peligro la vida y le provocan al animal la disminución de facultades visuales o motoras o el normal funcionamiento de órganos o miembros;

V. De 2 a 8 años de prisión y de 30 a 300 días multa, y al pago total de la reparación de los daños y perjuicios ocasionados, si ponen en peligro la vida y le provocan al animal la pérdida definitiva de cualquier función orgánica, miembro, órgano o facultad, o le causan quemaduras por fuego, abrasivos o explosivos, independientemente del tiempo que tarde en sanar; o

VI. De 4 a 8 años de prisión y de 25 a 250 días multa, y al pago total de la reparación de los daños y perjuicios ocasionados, en el caso de que las lesiones produjesen la necesidad de proceder al sacrificio humanitario del animal doméstico, para evitar su sufrimiento.

Si las Lesiones Dolosas provocaran varias de las consecuencias aquí establecidas, sólo se tomará en cuenta la punibilidad prevista para las de mayor gravedad.

**ARTÍCULO 398.-** Muerte a Animal Doméstico. La Muerte a Animal Doméstico consiste en privar dolosamente por cualquier medio, de la vida a un animal doméstico.

Al responsable de esta conducta se le aplicarán de 4 a 8 años de prisión y de 25 a 250 días multa, y al pago total de la reparación de los daños y perjuicios ocasionados.

Si la muerte se produce mediando tortura o sufrimiento físico, o con brutalidad, saña o mediante el uso de sustancias tóxicas, abrasivas o por asfixia u cualquier otro mecanismo que produzcan un dolor irracional y deliberado, la sanciones se incrementaran en una mitad en sus mínimos y máximos.

## **TRANSITORIOS**

**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., 05 de marzo de 2025

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

**DIP. ANA MARÍA ROMO FONSECA**

# 4.8

**DIP. JOSÉ DAVID GONZÁLEZ HERNÁNDEZ**  
**PRESIDENTE 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**

### **Contexto histórico:**

El concepto de movilidad está íntimamente relacionado con el surgimiento de la civilización. Cuando una cultura humana levanta su primer muro, construye su primer templo, edifica su primer mercado y delimita el terreno que será una plaza, inherentemente genera una necesidad de conectar todos estos espacios de manera funcional. En esa necesidad reside el germen de la movilidad.

La relación entre movilidad y ordenamiento urbano es un tema clave para entender la evolución de las ciudades y los desafíos actuales en la planificación urbana. Desde las primeras ciudades preindustriales hasta las metrópolis del siglo veintiuno, el desarrollo de la infraestructura de transporte y la organización del espacio urbano han estado estrechamente vinculados. A medida que las ciudades han crecido y cambiado, también lo han hecho las formas en que nos movemos dentro de ellas. La movilidad sostenible juega un papel crucial en la construcción de ciudades más inclusivas, eficientes y adaptadas a los retos del futuro.

**La forma en que las sociedades organizan el espacio urbano, influye directamente en la movilidad de sus habitantes.** De aquí la importancia de reconocer que, las decisiones sobre la infraestructura de transporte, tienen un impacto significativo en la estructura urbana.

En las primeras ciudades, la movilidad fue por regla general limitada y caminaba al ritmo de las necesidades de sus habitantes. Las civilizaciones antiguas, como las de Mesopotamia, Grecia y Roma, configuraron sus urbes de forma que la mayoría de las actividades cotidianas se realizaban a pie. En estas ciudades, la movilidad estaba determinada por factores como la cercanía de los espacios habitacionales a los centros de comercio, templos y demás servicios esenciales. El ordenamiento urbano de estas ciudades estaba marcado por la organización jerárquica del espacio: el centro de la ciudad con sus edificios más importantes, estaba rodeado de zonas residenciales y, en algunos casos, zonas de comercio e industria.

Durante la Edad Media, las ciudades europeas crecieron de manera orgánica y sin una planificación centralizada. El crecimiento desorganizado de las urbes medievales estaba estrechamente relacionado con el aumento del comercio y la expansión de las rutas mercantiles. Un buen ejemplo de estos modelos de urbanización está en Toledo: las calles estrechas, los mercados y los edificios densamente agrupados, definían un espacio urbano congestionado, lo que afectaba directamente a la movilidad de las personas. Más aún: las murallas que rodeaban -y rodean la ciudad-, ha sido una barrera tanto para la expansión urbana como para la movilidad, limitando el acceso al interior de las murallas a ciertos horarios o puntos de control. La ciudad de Zacatecas muestra elementos de esta forma de ordenamiento urbano, y aunque no es propiamente una ciudad del medievo, su conformación irregular y sus estrechas callejuelas son vestigios del modelo urbano antes descrito.

Con la llegada de la Revolución Industrial -desde finales del siglo dieciocho y hasta el bien entrado el siglo diecinueve-, se marcó un cambio radical en la relación entre movilidad y ordenamiento urbano. La aparición de nuevas formas de transporte, como el ferrocarril, el tranvía y más tarde el automóvil, provocaron una profunda transformación en las ciudades. La urbanización masiva impulsada por la industrialización, generó una migración que redundó en una mayor densidad poblacional y la expansión de los límites ciudadanos. **Se puede decir que este es el momento en la historia, en que el ordenamiento urbano comenzó a centrarse en la infraestructura de transporte.**

La planificación urbana de las grandes ciudades como Londres, París, Nueva York y la Ciudad de México, comenzó a tomar en cuenta la necesidad de conectar centros residenciales con zonas industriales; áreas comerciales y de servicios con rutas de acceso eficiente a las viviendas. Las calles, antes diseñadas de



manera informal, se redibujaron para dar cabida a una circulación más fluida de los vehículos; la ciudad comenzó a entenderse como una red de conexiones, donde la movilidad se convirtió en un elemento crucial para la economía y la vida cotidiana.

La aparición y auge del automóvil a principios del siglo veinte, transformó aún más la movilidad urbana. Las ciudades comenzaron modelarse en torno al creciente número de vehículos privados: la construcción de autopistas, puentes, rotondas, túneles, cruceros y sistemas de carreteras que atravesaban las zonas urbanas, fue la marca fundamental del desarrollo territorial y urbano del siglo, no solo en Occidente sino en todo el planeta. Pese al sentimiento de bonanza que acompaña siempre el desarrollo en las infraestructuras de una sociedad, esta expansión de la misma, trajo consigo nuevos desafíos en términos de congestión, contaminación y seguridad vial.

A mediados del siglo veinte la planificación urbana comenzó a adoptar un enfoque más sistemático y científico, basado en teorías de urbanismo funcional. Los modelos de urbanismo moderno promovían la separación de usos del suelo (residencial, comercial, industrial) y la creación de zonas específicas para cada tipo de actividad.

Le Corbusier, considerado por muchos como el padre de la arquitectura moderna, fue uno de los principales defensores del urbanismo contemporáneo: propuso el concepto de "ciudad vertical", donde las funciones urbanas se concentran en rascacielos rodeados de amplias áreas de circulación y parques. Este modelo reflejaba una visión en la que la movilidad de las personas y los vehículos debía ser optimizada mediante el uso eficiente del espacio. Empero, la expansión de la infraestructura vial y el aumento del uso del automóvil, provocaron una serie de problemas, como la segregación entre habitantes, la expansión descontrolada de los suburbios y la falta de conectividad entre diferentes partes de la ciudad. Las grandes autopistas, diseñadas para facilitar la circulación de vehículos, a menudo desintegraban comunidades y cortaban el acceso a ciertos barrios, lo que ha sido motivo fundamental del problema de fragmentación urbana.

En respuesta a estos problemas, en las últimas décadas del siglo veinte surgió un enfoque más integrador y sostenible en la planificación urbana. Las ciudades comenzaron a explorar alternativas al modelo centrado en el automóvil; los planes de movilidad sostenible promovieron el uso del transporte público; la creación de ciclo vías y la mejora de las condiciones para los peatones se volvió una preocupación patente, en la búsqueda de reducir la dependencia del automóvil y fomentar una mayor accesibilidad al espacio público.

El cambio de los modelos de movilidad entre el siglo veinte y veintiuno, refleja una transformación profunda en las necesidades sociales, económicas y ambientales de la gente. A lo largo del siglo veinte, el modelo de transporte predominante en muchas partes del mundo fue el automóvil privado. Este modelo, impulsado por el auge de la industrialización y el desarrollo de infraestructuras, permitió una rápida expansión de las ciudades y un aumento sin precedentes en la movilidad de las personas. Sin embargo, este modelo de transporte trajo consigo una serie de consecuencias negativas para los derechos humanos y el medio ambiente.

Hoy en día, la relación entre movilidad y ordenamiento urbano sigue evolucionando en función de los avances tecnológicos y las demandas sociales. Las ciudades enfrentan nuevos retos en relación al cambio climático, la urbanización acelerada y el aumento de la población. En este contexto, la movilidad sostenible ha adquirido una importancia central: el uso de vehículos eléctricos, el fomento del transporte público y la mejora de la infraestructura para los desplazamientos no motorizados, son algunas de las estrategias clave que buscan reducir la huella de carbono, mejorar la calidad de vida urbana y dar salida a las exigencias de diversidad, que un modelo de movilidad democrático y con especial énfasis en los derechos humanos exige.

#### **Antecedentes Legislativos:**

- En sesión celebrada el treinta de abril de dos mil diecinueve, la Senadora Patricia Mercado Castro del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano y el Senador Martí Batres Guadarrama, del grupo parlamentario de Morena, presentaron la iniciativa con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Seguridad Vial. Ese mismo día, mediante oficio DGPL-2P1A-8429, se recibió el turno en las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos.
- En sesión celebrada el veintidós de mayo de dos mil diecinueve, el Senador Primo Dothé Mata, del Grupo Parlamentario de Morena, presentó la iniciativa con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Seguridad Vial.
- El diecisiete de marzo de dos mil veintiuno, la Senadora Nancy de la Sierra Arámburo, del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo, presentó la iniciativa con proyecto de decreto por el que se

expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial; en misma fecha se recibió el turno en las Comisiones Dictaminadoras.

- En sesión de la Comisión Permanente del dieciséis de junio de dos mil veintiuno, se dio turno directo a la iniciativa de la Senadora Xóchitl Gálvez Ruiz, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, y se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano y de la Ley de Coordinación Fiscal.
- En sesión celebrada el catorce de diciembre de dos mil veintiuno, el Pleno del Senado de la República aprobó el Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad que contiene el proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. En la misma fecha, se remitió a la Cámara de Diputados, mediante Oficio No. DGLP-1P1A-3922, firmado por la senadora Verónica Noemi Camino Farjat, la minuta con proyecto de Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad vial, para los efectos del artículo 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- En sesión celebrada el dos de febrero de dos mil veintidós, la Cámara de Diputados recibió la Minuta con Proyecto de Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, misma que se turnó a la Comisión de Movilidad. También se tomó consulta y opinión de la Comisión de Comunicaciones y Transportes.
- En fecha diez de marzo de dos mil veintidós, la Comisión de Movilidad de la Cámara de Diputados aprobó el Dictamen de la Comisión de Movilidad, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.
- Se determinó que en un plazo que no exceda de ciento ochenta días, contados a partir la entrada en vigor del mismo, el Congreso de la Unión deberá expedir la Ley General en materia de Movilidad y Seguridad Vial, así como en el artículo transitorio tercero, se estipuló que el Congreso de la Unión tenía un plazo que no excediera de ciento ochenta días contados a partir de la entrada en vigor de la Ley respectiva para armonizar en lo que corresponde la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.
- En virtud del reconocimiento del derecho a la movilidad y atendiendo a las consideraciones enviadas por el Senado de la República, la dictaminadora consideró a bien retomar lo establecido

en el diagnóstico normativo en materia de Movilidad del Gobierno de México, dónde se establece que: “El derecho a la movilidad representa una evolución del derecho a la libertad de tránsito, en su relación con el derecho a un medio ambiente sano, entre otros relacionados e interdependientes como vida y salud, desarrollo sostenible, vivienda, cultura, educación y trabajo...”, de lo que se colige que la homologación de las normas aplicables en todo el país que rigen el comportamiento de las personas usuarias de la vía pública, de donde se busca otorgar mayor protección a la ciudadanía tomando en cuenta los principios constitucionales referidos.

- Por otra parte, el Estado Mexicano suscribió la Agenda 2030 sobre el desarrollo sostenible, cuyos objetivos dotarán de mayores herramientas a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Dichos objetivos son los siguientes:
  - ODS 1: Fin de la Pobreza.
  - ODS 3: Garantizar una vida saludable y promover el bienestar universal.
  - ODS 9: Industria, innovación e Infraestructura.
  - ODS 10: Reducción de desigualdades.
  - ODS 11: Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.
  - ODS 13: Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos.
  - ODS 16: Paz, justicia e instituciones sólidas.
- Respecto a las resoluciones de las Naciones Unidas en materia de seguridad vial, de las que México forma parte, se analizó la situación de Seguridad Vial a nivel mundial y se exhortó al Secretario General de la Organización de las Naciones Unidas para atender los hechos, por lo que se diseñó el Primer Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 – 2020, donde se obligan los estados integrantes en llevar a cabo actividades en materia de seguridad vial, basándose en los siguientes cinco pilares: gestión de la seguridad vial, infraestructura vial, seguridad de los vehículos, el comportamiento de las personas usuarias de las vías de tránsito y la atención después de los siniestros viales.
- De igual modo la Organización Mundial de la Salud, reconoció en su Plan Global para el decenio 2021-2030, tres acciones fundamentales para evitar siniestros viales:

- Garantizar la seguridad al caminar, andar en bicicleta y utilizar el transporte público;
  - Garantizar carreteras, vehículos y comportamientos seguros; y
  - Garantizar atención de emergencias oportuna y eficaz.
- Lo anterior es importante examinarlo en relación al estado actual de la legislación en México sobre la movilidad y la seguridad vial, de donde es importante destacar que:
    - Cada estado y municipio establece sus propios límites de velocidad para carreteras estatales, calles, avenidas y libramientos municipales, lo que no permite contar con un límite homogéneo de velocidad en todo el país que apele a la seguridad de las personas usuarias de la vía.
    - México no tiene leyes aplicables en todo el país que permitan pruebas de alcoholemia y sustancias psicoactivas. Las normas que abarcan mayor territorio son las del ámbito federal, es decir, carreteras y autopistas federales y para personas conductoras de transporte público con licencia federal, ya que cada entidad federativa o municipio determina si establece o no, pruebas de alcoholemia o drogas.
    - México no cuenta con leyes que regule, a nivel nacional, el uso de casco obligatorio para motociclistas. Ni tampoco aquellas que hagan obligatorio el uso de cinturón de seguridad y de asientos con sistemas de retención infantil o que prohíban que la niñez viaje en el asiento delantero.
  - México, como Estado integrante de los objetivos del segundo decenio para la seguridad vial 2021-2030, está obligado a llevar a cabo actividades en materia de seguridad vial, basándose en enfoque de sistema seguro que se integra por los siguientes elementos:
    - Transporte multimodal y planificación del uso del territorio;
    - Infraestructura vial y segura;
    - Vehículos seguros; y,
    - Uso seguro de las vías de tránsito y respuesta de los siniestros.

**Consideraciones:**

- Con la publicación el pasado 18 de diciembre de 2020 en el Diario Oficial de la Federación, del decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial.
  - Se reconoció en el último párrafo del artículo 4to constitucional, que: *“Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.”*.
  - Se realizaron reformas a los artículos 115 y 122, con el fin de establecer planes municipales y de zonas metropolitanas, así como para la Ciudad de México en la materia, de donde se destaca lo siguiente:
    - Artículo 115...
 

*Fracción V. Los municipios, en los términos de las leyes federales y estatales relativas, estarán facultados para:*

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

*Fracción VI. Cuando dos o más centros urbanos situados en territorios municipales de dos o más entidades federativas formen o tiendan a formar una continuidad demográfica, la Federación, las entidades federativas y los municipios respectivos, en el ámbito de sus competencias, planearán y regularán de manera conjunta y coordinada el desarrollo de dichos centros, **incluyendo criterios para la movilidad y la seguridad vial**, con apego a las leyes federales de la materia.*
- Las comisiones dictaminadoras manifestaron su convicción de que el avance en la materialización de los derechos humanos, requiere una labor de reflexión y de aprendizaje atendiendo a los más altos estándares nacionales e internacionales. El carácter inédito de una legislación nacional en esta materia, coincide con una etapa en que la comunidad global ha alcanzado consensos para considerar la sostenibilidad en las políticas públicas y el desarrollo, en especial tratándose de los espacios públicos y las vialidades.
- Se considera en las observaciones de especialistas en diversas disciplinas, la coincidencia en la proyección sobre la tendencia al crecimiento de las ciudades en las décadas por venir, su impacto

en el cambio climático y la necesidad de evitar una crisis severa que contravenga la habitabilidad del planeta:

- Se estima que cerca de cuatro mil millones de personas viven en ciudades y se prevé que ese número se aumente mil millones más para el año 2030. Se necesita por tanto mejorar, la planificación y la gestión urbanas para que los espacios urbanos del mundo sean más inclusivos, seguros y sostenibles.
- Se considera entre los Objetivos de Desarrollo Sustentable, particularmente relevante el número tres, el cual versa sobre la garantía de una vida saludable y la promoción universal del bienestar. De dicho objetivo se derivan las siguientes metas:
  - Meta 3.6.- Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por siniestros de tráfico en el mundo.
  - Meta 3.9.- Para 2030, reducir sustancialmente el número de muertes y enfermedades producidas por productos químicos peligrosos y la contaminación del aire, el agua y el suelo; así como reforzar la capacidad de todos los países, en particular los países en desarrollo, en materia de alerta temprana, reducción de riesgos y gestión de los mismos para la salud nacional y mundial.
- También de relieve particular sobre el tema, el objetivo número once, el cual versa sobre la necesidad de lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles. De aquí se desprenden las siguientes metas:
  - Meta 11.2.- Proporcionar para 2030, el acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad y las personas de mayor edad.
  - Meta 11.5.- Reducir significativamente el número de muertes causadas por desastres y reducir considerablemente las pérdidas económicas directas provocadas por desastres haciendo especial hincapié en la protección de los pobres y las personas en situaciones de vulnerabilidad.

- Meta 11.6.- Reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades, incluso prestando especial atención a la calidad del aire y la gestión de los desechos municipales y de otro tipo.
- Meta 11.7.- Proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles en particular para las mujeres y los niños, las personas de mayor edad y las personas con discapacidad.
  - 11.7 b.- De aquí a 2020 aumentar considerablemente el número de ciudades y asentamientos humanos que adoptan e implementan políticas y planes integrados para promover la inclusión, el uso eficiente de los recursos, la mitigación del cambio climático y la adaptación a él y la resiliencia ante los desastres y desarrollar y poner en práctica, en consonancia con el Marco de Sendai para la Reducción del Riesgo de desastre a todos los niveles.
- De igual manera el Objetivo para el Desarrollo Sostenible número trece, trata de adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos. A este respecto, resaltan las siguientes metas:
  - Meta 13.1.- Fortalecer la resiliencia y la capacidad de adaptación a los riesgos relacionados con el clima y los desastres naturales en todos los países.
  - Meta 13.2.- Incorporar medidas relativas al cambio climático en las políticas estratégicas y planes nacionales.
  - Meta 13.3.- Mejorar la educación, la sensibilización y la capacidad humana e institucional respecto de la mitigación del cambio climático, la adaptación a él, la reducción de sus efectos y la alerta temprana.
- Es importante señalar también la existencia, además de los instrumentos internacionales anteriormente citados, otras resoluciones de órganos internacionales y multilaterales en materia de seguridad vial que podrían guiar la acción del Estado en la materia. Tal es el caso de la Resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre la “Mejora de la seguridad vial mundial”, con el objetivo de estabilizar y posteriormente reducir las cifras previstas de víctimas mortales en siniestros de tránsito en todo el mundo. Las actividades en materia de seguridad vial, particularmente en los ámbitos de la gestión de la seguridad vial, la infraestructura vial, la



seguridad de los vehículos, el comportamiento de las personas usuarias de las vías de tránsito, la educación para la seguridad vial y la atención después de los siniestros.

- Entre las medidas en materia de seguridad vial que los Estados pueden realizar para responder a los efectos negativos que provocan los siniestros de tránsito en el orden mundial, se consideran particularmente importantes prestar atención a los siguientes datos:
  - 1,3 millones de personas mueren cada año
  - Se estiman más de 3 mil defunciones diarias y más de la mitad de estas no viajaban en automóvil
  - Entre 20 y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales, pero que constituyen una causa importante de discapacidad.
  - Entre las tres causas principales de defunciones de personas de 5 a 44 años figuran en los traumatismos.
  - Dentro de nuestro Estado, es importante reconocer que no estamos exentos de los siniestros de tránsito. Atendiendo a información que se recaba desde el año 2019, podemos considerar:
    - 12,033 siniestros de tránsito.
    - 445 de los siniestros mencionados resultaron ser fatales.
    - 3,378 lesionados.
    - 8,210 solo daños materiales.
    - Se desglosa más a fondo en las tablas del apartado de Justificación.
- También en la declaración de Estocolmo y la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, donde se refrendó el compromiso para reducir cincuenta por ciento las muertes y lesiones por siniestros viales, y que nuestro país se ha suscrito, se incluye destacadamente la promoción de la movilidad activa como estrategia de seguridad vial para el año 2030.
- Por su parte, la Organización Mundial de la Salud abordó de forma transversal los aspectos de seguridad vial en su documento: “Salve Vidas”, haciendo énfasis en las metas 3.6 y 11.2 de los

Objetivos de Desarrollo Sostenible. Lo anterior coincide con el Plan Mundial para el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, particularmente en cinco actividades principales:

- I. Establecer un organismo coordinador y mecanismos de coordinación conexos sobre seguridad vial que cuente con la participación de interlocutores de una variedad de sectores;
  - II. Elaborar una estrategia nacional coordinada por el organismo principal;
  - III. Fijar a las actividades nacionales metas realistas y a largo plazo basadas en el análisis de datos nacionales sobre accidentes de tránsito;
  - IV. Trabajar para garantizar que se disponga de fondos suficientes para la ejecución de actividades, y
  - V. Establecer y respaldar sistemas de datos para el seguimiento y evaluación continuas, a fin de incorporar varios procesos e indicadores de resultados, con inclusión del establecimiento y apoyo de sistemas locales y nacionales.
- De lo anterior se colige que, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, establezca en su artículo cinco, que las autoridades federales y locales, en el ámbito de sus respectivas competencias, deberán coordinarse para establecer sistemas de movilidad y gestión de la seguridad vial locales, considerando que:
    - I. Las muertes o lesiones graves ocasionadas por un siniestro de tránsito son prevenibles;
    - II. Los sistemas de movilidad y de transporte y la infraestructura vial deberán ser diseñados para tolerar el error humano para que no se produzcan lesiones graves o muerte, así como reducir los factores de riesgo que atenten contra la integridad y dignidad de los grupos en situación de vulnerabilidad;
    - III. Las velocidades vehiculares deben mantenerse de acuerdo con los límites establecidos en la presente Ley para reducir muertes y la gravedad de las lesiones;
    - IV. La integridad física de las personas es responsabilidad compartida de quienes diseñan, construyen, gestionan, operan y usan la red vial y los servicios de transporte;

- V. Las soluciones cuando se produzca un siniestro de tránsito, deben buscarse en todo el sistema, en lugar de responsabilizar a alguna de las personas usuarias de la vía;
- VI. Los derechos de las víctimas se deben reconocer y garantizar de conformidad con lo establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en la Ley General de Víctimas y los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte;
- VII. Las decisiones deben ser tomadas conforma a las bases de datos e indicadores del Sistema de Información Territorial y Urbano, para lo cual se deben establecer sistemas de seguimiento, información documentación y control de lo relativo a la seguridad de los sistemas de movilidad. En caso de que no exista evidencia local, se deberá incorporar el conocimiento generado a nivel internacional;
- VIII. Las acciones de concentración son necesarias entre los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, a través de mecanismos eficientes y transparentes de participación; y
- IX. El diseño vial y servicio de transporte debe ser modificado o adaptado, incorporando acciones afirmativas sin que se imponga una carga desproporcionada o indebida, a fin de que se garantice la seguridad integral y accesibilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad, con base en las necesidades de cada territorio.
- En la conferencia de las Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sustentable se discutió con diversos sectores convocados la Nueva Agenda Urbana, donde puede encontrarse la interrelación entre transporte público, privado y opciones de movilidad sustentable en la planeación, de tal manera que: "el desarrollo de infraestructura debe ir de la mano con la planeación de un uso adecuado del territorio". Esto significa que la accesibilidad debe primar por encima de la creación de espacios para automóviles.
- En la conferencia de las Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sustentable se discutió con diversos sectores convocados la Nueva Agenda Urbana, donde puede encontrarse la interrelación entre transporte público, privado y opciones de movilidad sustentable en la planeación, de tal manera que: "el desarrollo de infraestructura debe ir de la mano con la planeación de un uso adecuado del territorio". Esto significa que la accesibilidad debe primar por encima de la creación de espacios para automóviles.

- Por otra parte, se reconocen los esfuerzos que se han imprimido en las entidades federativas, hasta antes de la reforma constitucional en materia de movilidad y seguridad vial, y de acuerdo con un estudio publicado por el Instituto Belisario Domínguez en 2021, se reconoció que prácticamente la mitad de las entidades federativas ya habían reconocido el derecho a la movilidad en una ley local, y un número importante la habían vinculado con el transporte y la seguridad vial.
- Resaltan además en las entidades de Nayarit, Sinaloa, Colima, Estado de México y Ciudad de México, los esfuerzos para incorporar propuestas planteadas por la ciudadanía y la sociedad civil que ocurrieron en los ejercicios de parlamento abierto del Senado, de donde se han inspirado procesos similares para realizarse en otras entidades federativas. Este trabajo en conjunto con la sociedad civil no solo ha orientado a las comisiones unidas, sino también a la legisladora y sus respectivas comisiones.
- De relieve también el consenso que ha existido en ambas cámaras acerca de la inclusión de la perspectiva de género en la ley en cuestión, de donde se destacan los esfuerzos de los programas de ciudades y espacios públicos seguros para mujeres y niñas, de donde se colige que un elemento preponderante de la reducción de riesgo, recae en la inclusión de los diversos medios de transporte como espacios seguros, por ello se considera fundamental que: “Los transportes públicos tienen que dar respuesta a la variedad de horarios del mundo reproductivo que genera recorridos no lineales ni uniformes. Tenemos que pensar la movilidad respondiendo a la diversidad y a la seguridad en todos sus aspectos, para facilitar la planificación de todas las actividades de la vida cotidiana y hacer posible la igualdad de oportunidades en el acceso a la ciudad”.

**Justificación:**

La evolución de las sociedades -se ha dicho hasta el agotamiento-, impacta en las formas en que las personas se desplazan, dando lugar a nuevos paradigmas que buscan equilibrar el desarrollo económico con la protección de los derechos humanos y el medio ambiente. Así como el siglo veinte estuvo marcado por una jerarquía de transporte que favorecía el uso del automóvil, el siglo veintiuno está experimentando

un cambio hacia una movilidad más inclusiva y sostenible, en la que se busca priorizar el bienestar humano y la salud ambiental.

En términos de derechos humanos, la jerarquía de movilidad en el siglo veinte favoreció a los propietarios de automóviles, relegando a quienes no podían permitirse este medio de transporte a un lugar secundario. Las personas sin acceso a un automóvil, particularmente aquellas en comunidades marginadas o de bajos ingresos, enfrentaron barreras para acceder a trabajos, educación y servicios de salud, lo que contribuyó a la desigualdad social.

Desde una perspectiva ambiental, la expansión masiva del uso del automóvil conllevó un aumento significativo de las emisiones de gases de efecto invernadero, contribuyendo al cambio climático. Las ciudades se llenaron de contaminación del aire y del ruido, afectando la salud de sus habitantes, especialmente la de aquellos que vivían en áreas cercanas a las principales rutas de transporte. Además, la expansión de la infraestructura vial llevó a una mayor urbanización, a menudo sin tener en cuenta la preservación de ecosistemas naturales.

En el siglo veintiuno hemos comenzado a cuestionar el modelo tradicional de movilidad centrado en el automóvil privado y se ha abierto paso a un enfoque más integral que busca mejorar la calidad de vida de las personas, garantizar el acceso a la movilidad para todos y mitigar los impactos negativos sobre el medio ambiente. Este cambio está impulsado por diversos factores: la crisis climática, el aumento de la congestión urbana, la escasez de recursos, la necesidad de promover una mayor equidad social y la obligación de eliminar todo vestigio de fragmentación urbana.

Uno de los elementos clave de esta transformación es la revalorización del transporte público: a medida que las ciudades se densifican y las emisiones contaminantes alcanzan niveles insostenibles, se reconoce la necesidad de sistemas de transporte colectivo eficientes, accesibles y sustentables.

El transporte público, como los autobuses, trenes y metros, ofrece una alternativa menos contaminante y más económica que el automóvil privado. Además, al ser más accesible, permite garantizar el derecho a la movilidad de todas las personas, independientemente de su capacidad económica.

Otro aspecto importante en el cambio hacia una movilidad más sostenible es la promoción de modos de transporte no motorizados, como caminar y andar en bicicleta. Estos medios de transporte no solo son amigables con el medio ambiente, sino que ofrecen beneficios para la salud humana, reduciendo

la tasa de enfermedades relacionadas con el sedentarismo, como la obesidad y las enfermedades cardiovasculares.

Las ciudades de todo el mundo están comenzando a diseñar infraestructuras que favorezcan estos modos de transporte, como carriles exclusivos para bicicletas, aceras más anchas y espacios públicos de calidad. Aún más, como ya se ha dicho antes, existe un vínculo indisoluble entre el avance técnico científico y los nuevos modelos urbanos y por ende de tránsito.

El reto central en la evolución de los modelos de movilidad es **crear una jerarquía de transporte que privilegie tanto los derechos humanos como la sostenibilidad ambiental**. Para ello, **es fundamental colocar a las personas en el centro de las políticas de movilidad**, asegurando que todos los ciudadanos tengan acceso a opciones de transporte seguras, económicas y sostenibles. Este enfoque implica priorizar el transporte público y los modos activos de transporte sobre el automóvil privado, especialmente en áreas urbanas.

También es necesario diseñar ciudades más inclusivas, en las que el espacio público sea destinado cada vez menos a vehículos, y cada vez más a las personas. Esto incluye el incremento de zonas peatonales, la implementación de políticas de reducción de emisiones en áreas densamente pobladas y la promoción de soluciones de transporte que no dependan exclusivamente de la propiedad privada, sino que apunten a modelos compartidos y colaborativos.

Las políticas públicas deben focalizar sus esfuerzos en una planificación urbana sostenible, que contemple un uso eficiente del suelo, entendiendo como principio, que **las estrategias de infraestructura, se derivan e impactan de manera determinante en la forma como se desplazan las personas**. Si continuamos favoreciendo infraestructuras destinadas al transporte privado, fomentamos el uso del automóvil y consecuentemente, degradamos el medio ambiente.

El nuevo paradigma de movilidad debe limitar los factores de riesgo vial, aplicando medidas que le permitan regular el tránsito seguro de todas las personas y garantizando la participación social, en todos los programas y proyectos de desarrollo urbano. Además, en aras de garantizar la seguridad, se debe evaluar la pericia, capacidad y conocimiento de los conductores, así como las buenas condiciones de sus vehículos, en adición a un diseño de vías de comunicación construidas con elementos técnicos que garanticen su seguridad, accesibilidad y sustentabilidad, y en caso de contingencias viales, que existan los mecanismos y las herramientas necesarias y suficientes, para proteger los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito.

La siguiente tabla muestra el escenario actual en relación a los siniestros de tránsito, atendiendo a las causas y al tipo de evento. La nueva ley de movilidad debe incidir en la reducción significativa de estas contingencias, como lo sugiere el dictamen de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial en relación con los tratados suscritos por el estado mexicano:

#### Accidentes de Tránsito en el Estado de Zacatecas

Variable	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Total de eventos (Absoluto)</b>	<b>2,561</b>	<b>2,316</b>	<b>2,302</b>	<b>2,421</b>	<b>2,433</b>
<b>Fatal (Absoluto)</b>	<b>111</b>	<b>85</b>	<b>95</b>	<b>86</b>	<b>68</b>
<b>No fatal (Absoluto)</b>	<b>771</b>	<b>650</b>	<b>558</b>	<b>651</b>	<b>748</b>
<b>Solo daños (Absoluto)</b>	<b>1,679</b>	<b>1,581</b>	<b>1,649</b>	<b>1,684</b>	<b>1,617</b>

**12 033 accidentes en el periodo.**

**445 accidentes fatales.**

**Accidentes de tránsito terrestre: Se refiere a los accidentes en zonas urbanas y suburbanas. No se consideran los eventos viales ocurridos en carreteras de jurisdicción federal.**

#### Accidentes de Tránsito en el Estado de Zacatecas

##### Por Causa

Variable	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Total de eventos (Absoluto)</b>	<b>2,561</b>	<b>2,316</b>	<b>2,302</b>	<b>2,421</b>	<b>2,433</b>
<b>Conductor (Absoluto)</b>	<b>2,466</b>	<b>2,283</b>	<b>2,264</b>	<b>2,383</b>	<b>2,339</b>

<b>Peatón o pasajero (Absoluto)</b>	<b>47</b>	<b>8</b>	<b>15</b>	<b>10</b>	<b>40</b>
<b>Falla del Vehículo (Absoluto)</b>	<b>31</b>	<b>6</b>	<b>11</b>	<b>9</b>	<b>30</b>
<b>Mala condición del camino (Absoluto)</b>	<b>15</b>	<b>19</b>	<b>11</b>	<b>16</b>	<b>19</b>
<b>Otras causas (Absoluto)</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>5</b>

#### Victimas por Accidentes

<b>Variable</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Total de víctimas muertas (Absoluto)</b>	<b>128</b>	<b>95</b>	<b>109</b>	<b>104</b>	<b>74</b>	<b>510</b>
<b>Conductor muerto (Absoluto)</b>	<b>75</b>	<b>65</b>	<b>73</b>	<b>59</b>	<b>53</b>	<b>325</b>
<b>Pasajero muerto (Absoluto)</b>	<b>37</b>	<b>23</b>	<b>26</b>	<b>35</b>	<b>14</b>	<b>135</b>
<b>Peatón muerto (Absoluto)</b>	<b>9</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>27</b>
<b>Ciclista muerto (Absoluto)</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>15</b>
<b>Otras víctimas muertas (Absoluto)</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>8</b>
<b>Total de víctimas heridas (Absoluto)</b>	<b>1,244</b>	<b>950</b>	<b>828</b>	<b>911</b>	<b>1,010</b>	<b>4,943</b>
<b>Conductor herido (Absoluto)</b>	<b>613</b>	<b>529</b>	<b>461</b>	<b>553</b>	<b>616</b>	<b>2,772</b>
<b>Pasajero herido (Absoluto)</b>	<b>491</b>	<b>321</b>	<b>283</b>	<b>278</b>	<b>293</b>	<b>1,666</b>
<b>Peatón herido (Absoluto)</b>	<b>106</b>	<b>66</b>	<b>70</b>	<b>67</b>	<b>79</b>	<b>388</b>
<b>Ciclista herido (Absoluto)</b>	<b>32</b>	<b>31</b>	<b>10</b>	<b>8</b>	<b>19</b>	<b>100</b>
<b>Otras víctimas heridas (Absoluto)</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>17</b>

#### Accidentes por Tipo

<b>Variable</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Total de eventos (Absoluto)</b>	<b>2,561</b>	<b>2,316</b>	<b>2,302</b>	<b>2,421</b>	<b>2,433</b>	<b>12,033</b>
<b>Colisión con vehículo (Absoluto)</b>	<b>1,106</b>	<b>920</b>	<b>1,032</b>	<b>1,085</b>	<b>1,024</b>	<b>5,167</b>
<b>Colisión con peatón (Absoluto)</b>	<b>98</b>	<b>62</b>	<b>66</b>	<b>68</b>	<b>69</b>	<b>363</b>
<b>Colisión con animal (Absoluto)</b>	<b>22</b>	<b>16</b>	<b>15</b>	<b>12</b>	<b>21</b>	<b>86</b>
<b>Colisión con objeto fijo (Absoluto)</b>	<b>510</b>	<b>560</b>	<b>537</b>	<b>533</b>	<b>518</b>	<b>2,658</b>
<b>Volcadura (Absoluto)</b>	<b>223</b>	<b>184</b>	<b>153</b>	<b>164</b>	<b>181</b>	<b>905</b>



<b>Caída de pasajero (Absoluto)</b>	<b>25</b>	<b>16</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>14</b>	<b>73</b>
<b>Salida del camino (Absoluto)</b>	<b>207</b>	<b>180</b>	<b>207</b>	<b>212</b>	<b>173</b>	<b>979</b>
<b>Incendio (Absoluto)</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>3</b>
<b>Colisión con ferrocarril (Absoluto)</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>11</b>
<b>Colisión con motociclista (Absoluto)</b>	<b>305</b>	<b>308</b>	<b>243</b>	<b>270</b>	<b>369</b>	<b>1,495</b>
<b>Colisión con ciclista (Absoluto)</b>	<b>42</b>	<b>43</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>23</b>	<b>136</b>
<b>Otros accidentes (Absoluto)</b>	<b>18</b>	<b>24</b>	<b>25</b>	<b>52</b>	<b>38</b>	<b>157</b>

En suma, no debemos menoscabar la trascendental relevancia de la cultura y seguridad vial, la identificación de los factores de riesgo, la obtención de licencias de conducir, las formas de actuar ante un accidente vial, desde la perspectiva de cualquier sujeto de la movilidad, por lo tanto las autoridades estatales y municipales deberán elaborar campañas de difusión para promover los mecanismos y procedimientos orientados a la recepción y atención de quejas y denuncias por actos y omisiones que constituyen violencia en el servicio público de transporte en contra de mujeres, niñas, y adolescentes.

Esta norma igual forma el Registro Vehicular como unidad administrativa que llevará a cabo el procesamiento de datos, que haga posible la aplicación de las sanciones administrativas vinculadas con la reincidencia de las infracciones que contempla la Ley del Derecho a la Movilidad del Estado de Zacatecas;

En ese orden de ideas la adecuación del marco normativo en materia del derecho a la movilidad se estructura en conceptos integrales de movilidad, que inducen a establecer las bases y líneas de acción para planificar, regular y gestionar la movilidad de las personas, bienes y mercancías, a fin de que el desplazamiento por las vías públicas del territorio zacatecano, se efectuó de manera eficiente, segura y ambientalmente amigable.

Estamos seguros que un sistema eficiente y flexible de transporte que proporcione patrones de movilidad inteligente y sostenible es una condición sine qua non para nuestro desarrollo, incrementa nuestra economía y calidad de vida. El sistema actual de transporte, anacrónico e ineficiente plantea desafíos crecientes y significativos para el medio ambiente, el desarrollo humano y la sustentabilidad, en tanto que los actuales esquemas de movilidad se han centrado en mayor medida en el vehículo privado que ha condicionado tanto las formas de vida de los ciudadanos y de las ciudades, como la sostenibilidad urbana y territorial, es así que necesitamos modelos de movilidad inteligentes con sistemas de transporte sostenibles en favor de la economía eficiente, de la salud ambiental y del bienestar de sus habitantes.

La construcción de un modelo de movilidad sostenible, exige procesos de planificación participativos que permitan un enfoque integrador con otros sectores, así como considerar las dinámicas socio demográficas y los procesos urbanísticos y territoriales que tienen efectos sobre la movilidad, planteando así soluciones integrales y coherentes, asumiendo la complejidad que todo ello supone. La integración de la movilidad y el transporte en la planificación territorial y urbanística con mayores dosis de coordinación y cooperación administrativa.

En esa tesitura, el eje central de Ley del Derecho a la Movilidad del Estado de Zacatecas, es congruente con los instrumentos del Sistema Nacional de Planeación, alineando los esfuerzos en materia de transporte, mediante la promoción de un sistema integral y estratégico de movilidad urbana, que fomente la inclusión social y la participación del sector privado en su implementación. Esta ley está orientada a los derechos humanos, reconociendo al transporte como un medio para acceder a derechos, oportunidades, bienes y servicios en las ciudades y demás centros de población, cuyo objetivo es asegurar el acceso equitativo de todas las personas a la educación, salud, empleo, servicios de calidad, etc., con atención a los grupos con mayor vulnerabilidad, e incorporando el principio de transversalidad con perspectiva de igualdad de género y sostenibilidad ambiental.

Es de trascendencia la coordinación de las autoridades estatales y municipales para el fomento del uso masivo bicicleta a través de políticas transversales, que permitan la creación de un Sistema Estatal de Ciclovías, compuesto de una red de ciclovías en centros de población y carreteras estatales. La caminata y el uso de la bicicleta no sólo son medios alternativos de movimiento en la ciudad, son útiles para estimular el transporte público y una conformación más habitable de barrios y colonias.

Tenemos la exigencia pública y el reto de generar las condiciones que proporcionen un entorno propicio para el desarrollo de una vida digna. Contribuir con propuestas objetivas y factibles para enriquecer nuestro marco jurídico local en asignaturas como el derecho humano a la movilidad, bajo las premisas de armonización con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, por lo que debemos impulsar las suficientes y necesarias modificaciones substanciales para una nueva Ley del Derecho a la Movilidad, que regulen una segura y nueva forma de cómo nos trasladamos de un lugar a otro, en nuestras ciudades y en el contexto del territorio estatal, para ofrecer seguridad a nuestras familias.

Esto lleva implícito, la evolución hacia un nuevo modelo de transporte público coherente al desarrollo urbano sustentable y mejores formas de movilidad urbana, donde convengan los derechos y obligaciones de los sujetos de la movilidad, priorizando al peatón, sobre cualquier otro sujeto de

movilidad, con un especial tratamiento a la seguridad en las vías públicas y protección de la integridad física de la población zacatecana, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad.

Integra este ordenamiento jurídico, la propuesta para llevar a cabo una movilidad segura y respetuosa con el medio ambiente, privilegia modelos referidos de la movilidad no motorizada, después del peatón y sus derechos, por lo tanto fomenta los derechos de los ciclistas, enunciando para estos sujetos de la movilidad el uso seguro de la bicicleta, dándole especial relevancia a la infraestructura vial y la correcta señalización de las vías públicas, resaltar la verdadera importancia específica a la relación con los municipios a efecto de que las obras en las vialidades que impacten la movilidad no motorizada, se realicen a través de un trabajo conjunto entre el gobierno estatal y los gobiernos locales, circunscritos en un mismo criterio de crecimiento urbano y una sola visión de modernidad y utilidad pública y social.

Además de garantizar la seguridad, es también fundamental que la nueva ley de movilidad promueva la cobertura, la calidad, la asequibilidad, la eficiencia y la sustentabilidad de los servicios de transporte público, así como que su diseño promueva la participación ciudadana en el diagnóstico, análisis, implementación y depuración de las políticas públicas relacionadas con el desplazamiento de las personas y sus pertenencias.

La nueva ley de movilidad estará vinculada de manera estrecha, y en su momento promoverá una nueva armonía en relación a otros ordenamientos como lo son las disposiciones en relación al desarrollo urbano y territorial, y a la obra pública.

Es por lo anterior que la nueva ley de movilidad contempla:

- Regular y vigilar el tránsito seguro y los factores de riesgo vial.
- Garantizar la participación social efectiva en los programas y proyectos de movilidad.
- Establecer mecanismos fiscales y de financiamiento e inversión pública.
- Garantizar la capacidad, conocimiento y pericia de las y los conductores de vehículos.
- Implementar el diseño vial seguro y accesible en todas las calles, caminos y carreteras estatales.
- Garantizar los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito.

- Implementar registros de información en materia de movilidad y seguridad vial.
- Promover cobertura, calidad y asequibilidad de los servicios de transporte público.
- Reducir la demanda y compensar el costo del uso de los automóviles particulares.
- Diseñar instrumentos de planeación integral de la movilidad y el territorio.

Por lo anteriormente expuesto y fundado someto a la consideración del Pleno de la H. Sexagésima Quinta Legislatura del Estado de Zacatecas, la presente INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO MEDIANTE EL CUAL SE EXPIDE LA LEY DEL DERECHO A LA MOVILIDAD PARA EL ESTADO DE ZACATECAS.

**ARTÍCULO ÚNICO.** Se expide la Ley del Derecho a la Movilidad para el Estado de Zacatecas, para quedar como sigue:

## **TÍTULO PRIMERO**

### **DISPOSICIONES GENERALES**

#### **Capítulo I**

##### **Disposiciones preliminares**

**Artículo 1.** La presente Ley es de orden público e interés general y tiene por objeto establecer las bases y directrices para planificar, regular y gestionar la movilidad de las personas, bienes y mercancías, así como la aplicación del enfoque de sistemas seguros en la seguridad vial para el desplazamiento por el territorio de la entidad con respeto a los derechos humanos reconocidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Zacatecas y en los Tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte.

**Artículo 2.** La presente Ley tiene por finalidad:

- I. Planear, organizar, administrar y controlar la infraestructura para las personas con discapacidad o movilidad reducida, peatones, movilidad no motorizada y transporte público y especial,

- infraestructura vial, infraestructura carretera y el equipamiento vial, conforme a la jerarquía de movilidad establecida en la presente Ley;
- II. Establecer el sistema estatal de ciclovías y de estacionamiento de bicicletas;
  - III. Garantizar la participación ciudadana en las políticas públicas estatales y municipales relativas a la movilidad;
  - IV. Planear, organizar, administrar y controlar la infraestructura para las personas con discapacidad o movilidad limitada, peatones, movilidad no motorizada y transporte público y especial, infraestructura vial, infraestructura carretera y el equipamiento vial, conforme a los principios y la jerarquía de movilidad establecida en la Ley General y la presente Ley;
  - V. Definir la competencia y atribuciones de las autoridades en materia de movilidad y transporte;
  - VI. Regular los requisitos para el tránsito en las carreteras, caminos y áreas de jurisdicción estatal;
  - VII. Establecer las acciones coordinadas que deberán observar los municipios y el estado conforme a lo dispuesto en la presente Ley; y
  - VIII. Establecer los mecanismos y criterios de la vinculación de la movilidad y la seguridad vial como fenómenos multifactoriales y multidisciplinarios con el transporte, la accesibilidad, tránsito, ordenamiento territorial, desarrollo urbano, medio ambiente, cambio climático, desarrollo sostenible y espacio público.

**Artículo 3.** Toda persona que haga uso de las vías públicas terrestres de la entidad ya sea como conductor o propietario de un vehículo, como concesionario o permisionario, como usuario de los servicios público y especial de transporte en cualquiera de sus modalidades o como peatón; se encuentra obligada a cumplir con las disposiciones contenidas en la presente Ley y su reglamento.

**Artículo 4.** La Secretaría, el INMOVI y los municipios podrán emitir disposiciones y restricciones para la circulación de vehículos por las vías públicas de jurisdicción estatal y municipal cuando por su tipo y características de medidas y peso representen un riesgo para la seguridad de las personas, conservación o correcto funcionamiento de las vías.

La Policía Preventiva de Seguridad Vial podrá formular recomendaciones para la emisión de las disposiciones y restricciones aludidas en el párrafo anterior.

**Artículo 5.** Para los efectos de la presente Ley se consideran principios rectores de la movilidad y seguridad vial:

- I. **Accesibilidad:** garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad tanto en zonas urbanas como rurales mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales, económicas, así como el uso de ayudas técnicas y perros de asistencia, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;
- II. **Calidad:** garantizar que los sistemas de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público cuenten con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas;
- III. **Confiabilidad:** certeza para las personas usuarias de los servicios de transporte de que los tiempos de recorrido, los horarios de operación y los puntos de abordaje y descenso son predefinidos y seguros, de manera que puedan planear los recorridos de mejor forma;
- IV. **Diseño universal:** privilegiar que todos los componentes de los sistemas de movilidad atiendan la inclusión de todas las personas independientemente de su condición y en igualdad de oportunidades, los centros de población, y los servicios de movilidad, de acuerdo con las condiciones de cada uno; 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 derechos y oportunidades, tanto para mujeres y hombres, así como 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 y la diversidad de actividades, y la articulación de servicios, equipamientos e infraestructura;
- VIII. **Inclusión e Igualdad:** atender 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. **Innovación tecnológica:** impulsar sistemas tecnológicos que permitan un desarrollo eficiente de la movilidad, generando eficiencia en los sistemas de transporte y el desplazamiento de personas y bienes;

- X. Movilidad activa: promover ciudades y centros de población 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;
- XI. 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;
- XII. Participación: 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 creación conjunta enfocadas en resolver las necesidades de las personas en relación con su movilidad y la de bienes y mercancías. En los supuestos de impacto diferenciado a los pueblos y comunidades indígenas o afromexicanos, y a las personas con discapacidad se considerarán mecanismos de consulta previa que garanticen su participación efectiva;
- XIII. Perspectiva de género: promover la igualdad entre mujeres y hombres, con visión científica, analítica y política; y eliminar las causas de la desigualdad, la injusticia y la jerarquización de las personas basada en el género;
- XIV. 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 su tutela, respeto, protección y garantía;
- XV. 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;
- XVI. Seguridad: proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos sobre la base de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible;
- XVII. Seguridad vehicular: cumplimiento de aspectos de la seguridad vial enfocados 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 en caso de siniestro;
- XVIII. Sostenibilidad: satisfacer las necesidades de movilidad procurando los menores impactos negativos en el medio ambiente y la calidad de vida de las personas, garantizando un beneficio continuo para las generaciones actuales y futuras;
- XIX. Transparencia y rendición de cuentas: garantizar la máxima publicidad y acceso a la información relacionada con la movilidad y la seguridad vial, así como sobre el ejercicio presupuestal y

cumplimiento de la normativa, de conformidad con lo establecido en las leyes general y local de transparencia y acceso a la información pública;

- XX. Transversalidad: instrumentar e integrar las políticas, programas, proyectos, estrategias y acciones en materia de movilidad y seguridad vial, desarrollados por las distintas dependencias y entidades de las administraciones públicas estatal y municipales, que proveen bienes y servicios a la población, poniendo especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad; y
- XXI. Uso prioritario de la vía o del servicio: necesidad que tienen las personas con discapacidad, las personas con movilidad limitada y quien les acompaña, de usar en determinadas circunstancias las vías de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad; de lo que se concientizará a personas usuarias de la vía y transporte público.

**Artículo 6.** Las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de su competencia, proporcionarán los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse.

Para el establecimiento de la política pública en la materia, se otorgará prioridad en la utilización de la vía pública a la persona y a los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, y se valorará la distribución de recursos presupuestales de acuerdo con la siguiente jerarquía de movilidad:

- I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado debido a género, personas con discapacidad y movilidad limitada;
- II. Personas usuarias y que transitan en bicicletas y vehículos no motorizados;
- III. Personas usuarias y prestadoras del servicio público y especial de transporte, con enfoque equitativo y diferenciado;
- IV. Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías;
- V. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares; y
- VI. Personas usuarias o que transitan en maquinaria agrícola o pesada.

Los vehículos de servicio especial de transporte de emergencia como bomberos, protección civil, mecánica de emergencia, rescate, primeros auxilios, emergencias médicas y seguridad tendrán prioridad de los contemplados en la jerarquía de movilidad.

**Artículo 7.** Las autoridades estatales y municipales en el ámbito de su competencia estarán obligadas a la aplicación del enfoque de sistemas seguros en la movilidad y el transporte, dirigido a la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos y en el uso o disfrute en las vías públicas,



por medio del encauzamiento de la prevención que disminuya los factores de riesgo y la incidencia de lesiones; debiendo seguir los siguientes criterios para su cumplimiento:

- I. Las muertes o lesiones ocasionadas por un siniestro de tránsito son prevenibles;
- II. Los sistemas de movilidad y de transporte y la infraestructura vial, y sus modificaciones, deberán ser diseñados para tolerar el error humano, para que no se produzcan lesiones o muerte, así como garantizar la reducción de los factores de riesgo que atenten contra la integridad y dignidad de los grupos en situación de vulnerabilidad;
- III. Las velocidades vehiculares deben mantenerse de acuerdo con los límites establecidos en la presente Ley para reducir muertes y la gravedad de las lesiones;
- IV. La integridad física de las personas es responsabilidad compartida de quienes diseñan, construyen, gestionan, operan y usan la red vial y los servicios de transporte;
- V. Las soluciones preventivas de siniestros de tránsito deben buscarse en todo el sistema y no considerar como causa responsable a las personas usuarias de la vía;
- VI. Los derechos de las víctimas se deberán reconocer y garantizar de conformidad con lo establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en la Ley General de Víctimas y la propia del estado de Zacatecas, así como los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte;
- VII. Las decisiones deben ser tomadas conforme las bases de datos e indicadores del Sistema de información, para lo cual se deben establecer sistemas de seguimiento, documentación y control de lo relativo a la seguridad de los sistemas de movilidad, que preferentemente deberá tener como sustento la evidencia local y la incorporación del conocimiento generado a nivel nacional e internacional;
- VIII. Las acciones de concertación son necesarias entre los sectores público, privado y social, con enfoque multisectorial, a través de mecanismos eficientes y transparentes de participación; y
- IX. El diseño vial, la infraestructura y el servicio de transporte debe ser modificado o adaptado, incorporando acciones afirmativas a fin de que se garantice la seguridad integral y accesibilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad, que deberá estar sustentada en las necesidades identificadas de cada centro de población.

**Artículo 8.** La modernización y racionalización de la movilidad y el servicio público y especial de transporte en el estado de Zacatecas y en sus municipios se soportará en las siguientes bases:

- I. Movilidad sustentable y sostenible:

- a. Las autoridades estatales y municipales competentes son responsables del diseño y aplicación de las políticas públicas en materia de protección al medio ambiente, inclusión e igualdad, infraestructura peatonal, de accesibilidad, transporte público y especial, transporte privado, ciclovías, estacionamientos y vialidades para la movilidad integrada. Asimismo, se encargarán de la adecuación, construcción y mantenimiento de la infraestructura para la movilidad;
- b. Las autoridades estatales y municipales competentes, con la participación de los prestadores de servicios, impulsarán y ejecutarán estrategias, proyectos, acciones y campañas de seguridad vial y prevención de accidentes con los que se contribuya a disminuir el número de siniestros viales y sus consecuencias;
- c. Las autoridades estatales y municipales competentes diseñarán las características de operación del transporte público, siguiendo los principios y jerarquía que rigen la movilidad de conformidad a la Ley General y la presente Ley, en beneficio de la población, atendiendo al Programa de Movilidad y Seguridad Vial del Estado y en su caso, los de cada municipio; las que considerarán en el ámbito de su competencia, la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;
- d. El Ejecutivo del Estado y los ayuntamientos, en el ámbito de sus respectivas competencias, coordinarán las acciones correspondientes para la elaboración de instrumentos de planeación encaminados a mejorar la movilidad y su integración con los diferentes medios y modalidades de transporte, acorde con la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial; y
- e. Los ayuntamientos diseñarán los reglamentos relacionados con la circulación en avenidas, priorizando la libre circulación y la no obstaculización de vías primarias y avenidas principales, fomentando el uso de espacios de estacionamiento adecuados conforme a las necesidades y características del municipio.

## II. Preferencia vial de movilidad:

- a. Tienen uso preferencial del espacio público, las personas con discapacidad, los peatones, los usuarios de bicicletas, transporte no motorizado y el servicio público y especial de transporte de personas frente a otro tipo de vehículos; y
- b. Tiene preferencia vial el servicio público de transporte con mayor capacidad de movilidad de pasajeros y aquel que cuente con algún sistema de eficiencia energética o que utilice

combustibles que generen una menor emisión de contaminantes atmosféricos y de gases de efecto invernadero, frente a cualquier otro tipo de modalidad de transporte motorizado que se encuentre regulado por esta Ley.

III. Capacitación y seguridad:

- a. En los diferentes sistemas del servicio de transporte deberán realizarse programas y acciones de capacitación técnica, continua y de primeros auxilios, para las personas operadoras, conforme lo establece esta Ley; y
- b. El Ejecutivo del Estado, a través del Instituto y entidades competentes diseñará y desarrollará proyectos, estrategias, acciones y campañas permanentes de información, educación e investigación en materia de sensibilización, educación y formación sobre movilidad y seguridad vial; con independencia de la capacitación que impartan de manera directa los concesionarios y permisionarios a sus conductores, los cuales para efectos de reconocimiento podrán ser previamente validados aquél.

Los ayuntamientos podrán implementar de manera independiente o coordinada programas y campañas, las cuales deberán ser acordes a las establecidas por el Estado.

IV. Infraestructura y factibilidad:

- a. La infraestructura para todas las formas de movilidad deberá ser diseñada para tolerar el error humano, para que no se produzcan lesiones o muerte, así como reducir los factores de riesgo e interseccionalidad que atenten contra la integridad y dignidad de los grupos en situación de vulnerabilidad; y
- b. Para optimizar la vía pública y reducir los costos generalizados de los viajes, se buscará que la infraestructura a desarrollar para los diferentes modos de transporte permita la integración e interconexión entre ellos.

V. Perspectiva de género:

- a. Las autoridades estatales y municipales deberán incluir en los cursos de formación, capacitación y actualización de permisionarios, concesionarios y operadores, estrategias que promuevan la implementación de acciones afirmativas que mejoren y hagan más segura, incluyente, igualitaria y eficiente la experiencia de movilidad de las mujeres y de la movilidad de cuidado;

- b. Las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de su competencia, promoverán servicios de transporte público de personas que consideren las condiciones y aspiraciones diferenciadas para lograr el ejercicio de iguales derechos, inclusión y oportunidades para mujeres y hombres; y
- c. Las autoridades estatales y municipales deberán elaborar campañas de difusión para promover los mecanismos y procedimientos orientados a la recepción y atención de quejas y denuncias por actos y omisiones que constituyen violencia en el servicio público de transporte en contra de mujeres, niñas, y adolescentes.

VI. Movilidad inclusiva con enfoque de derechos:

- a. Las autoridades estatales y municipales promoverán servicios de transporte público de personas que consideren las condiciones y requerimientos diferenciados con especial atención a las personas con discapacidad y movilidad limitada, así como personas indígenas y afroamericanas;
- b. Las autoridades estatales y municipales, con la participación de las organizaciones de la sociedad civil especializadas, deberán incluir en los cursos de formación, capacitación y sensibilización de permisionarios, concesionarios y operadores, estrategias que promuevan la implementación de acciones afirmativas que concienticen y garanticen el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía al servicio público de transporte personas con discapacidad y movilidad limitada, así como personas indígenas y afroamericanas; y
- c. Las autoridades estatales y municipales establecerán y ejecutarán programas y campañas de respeto, sensibilización y empatía hacia las personas con discapacidad y movilidad limitada, así como personas indígenas y afroamericanas para evitar cualquier tipo de discriminación en su tránsito por la vía y en el uso del transporte público.

**Artículo 9.** Se considera de interés público:

- I. La prestación del servicio público y especial de transporte;
- II. El establecimiento de las vías, infraestructura y equipamiento para todas las El establecimiento de las vías, infraestructura y equipamiento para todas las formas de movilidad, peatonal, de transporte no motorizado, de transporte público, de transporte motorizado y dispositivos de

- seguridad, control de movilidad y tránsito, conforme a los principios rectores y la jerarquía de movilidad establecida en la Ley General y en la presente Ley;
- III. El establecimiento de vías, libramientos, rutas y horarios especiales para el transporte de carga; de tal modo que no impacte en la movilidad urbana ni genere problemas de tránsito y contaminación atmosférica y acústica en los centros de población;
  - IV. La introducción y reemplazo paulatino de las unidades del transporte público en todas sus modalidades, por vehículos que utilicen combustibles menos contaminantes;
  - V. La implementación de obras y planes para privilegiar el uso de la bicicleta en los centros de población de la entidad, especialmente en aquellos que cuenten con una población superior a los veinticinco mil habitantes, sin perjuicio de los planes que se apliquen con igual objetivo en los municipios de menor población; y
  - VI. La adecuación de las leyes, reglamentos y disposiciones administrativas en materia de tránsito, de vialidad y de transporte, a fin de que sean concordantes con los principios rectores de la movilidad.

**Artículo 10.** Para los efectos de esta Ley se entenderá por:

- I. 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;
- II. Banqueta: área pavimentada a cada lado de una calle, generalmente más elevada y que está reservada para el desplazamiento de las personas;
- III. Carril exclusivo de transporte de pasajeros: espacio de la vía pública destinado para la circulación exclusiva de los vehículos del servicio público de transporte urbano de pasajeros de competencia municipal;
- IV. Ciclista: persona conductora de un vehículo de tracción física a través de pedales. Se considera ciclista a aquellos que conducen bicicletas asistidas por motores eléctricos;
- V. Código de respuesta rápida: sistema que permite almacenar información en una matriz de puntos, para verificar si el vehículo se encuentra registrado, así como la plataforma a través de la cual presta el servicio;
- VI. Concesión: acto jurídico-administrativo por medio del cual la persona titular del Poder Ejecutivo, previo dictamen del INMOVI, confiere a una persona física o jurídico colectiva la potestad de prestar el servicio público de transporte, satisfaciendo necesidades de interés general;
- VII. Concesionario: persona titular de una concesión;

- VIII. Conductor: toda persona que maneje un vehículo en cualquiera de sus modalidades, excepto transporte público y especial;
- IX. Derrotero: son los movimientos direccionales de una ruta, desde su origen hasta su destino y viceversa;
- X. Diseño universal: diseño de productos, entornos, programas y servicios en materia de movilidad y seguridad vial, que puedan utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado. El diseño universal no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad cuando se necesiten;
- XI. Estudio Técnico: diagnóstico, análisis de evaluación y, en su caso estadístico, del cual se determinarán las necesidades de movilidad, así como las propuestas que permitan atender y mejorar las condiciones de movilidad sustentable;
- XII. INMOVI: Instituto de Movilidad del Estado de Zacatecas;
- XIII. Lengua de Señas Mexicana: lengua de una comunidad de sordos, que consiste en una serie de signos gestuales articulados con las manos y acompañados de expresiones faciales, mirada intencional y movimiento corporal, dotados de función lingüística, forma parte del patrimonio lingüístico de dicha comunidad y es tan rica y compleja en gramática y vocabulario como cualquier lengua oral;
- XIV. Ley General: Ley de Movilidad y Seguridad Vial;
- XV. Ley: La Ley del Derecho a la Movilidad para el Estado de Zacatecas y sus Municipios;
- XVI. Movilidad del cuidado: viajes realizados en la consecución de actividades relacionadas con el trabajo no remunerado de cuidados, asistencia o apoyo a las personas que requieren de otra persona para su traslado, dependientes o con necesidades específicas;
- XVII. Movilidad limitada: toda persona cuya movilidad se haya limitada 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;
- XVIII. Movilidad: derecho que consiste en el desplazamiento de personas, bienes y mercancías que se realizan en la entidad, a través de las diferentes formas y modalidades de transporte que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. En todo caso la movilidad tendrá como eje central a la persona;
- XIX. Operador: persona que lleva el dominio del movimiento de un vehículo destinado al servicio público y especial de transporte, contando con la capacitación y autorización técnica y legal para conducirlo a través de la vía pública;

- XX. Peatón: persona que transita por la vía a pie o que por su condición de discapacidad o de movilidad limitada utilizan ayudas técnicas para desplazarse; incluye menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado;
- XXI. Permisionario: persona titular de un permiso de los regulados por esta Ley;
- XXII. Permiso: acto jurídico administrativo en virtud del cual la autoridad competente autoriza de forma temporal a una persona física o jurídico colectiva para la prestación de un servicio público o especial de transporte;
- XXIII. Perro guía o animal de servicio: animales que han sido certificados para el acompañamiento, conducción y auxilio de personas con discapacidad;
- XXIV. Plataforma tecnológica: infraestructuras digitales que permiten que dos o más grupos interactúen, por lo tanto, participan como intermediarios a través de la cual se contratan servicios de transporte privado y se proporciona exclusivamente mediante aplicaciones o contenidos en formato digital a través de internet, incluso pueden no requerir una intervención humana, es decir, pueden estar automatizados;
- XXV. Poblaciones en situación de vulnerabilidad: población que enfrenta barreras para ejercer su derecho a la movilidad con seguridad vial como resultado de la desigualdad, como las personas con menores ingresos, indígenas, con discapacidad, en estado de gestación, adultas mayores, comunidad LGBTTTIQ, así como mujeres, niñas, niños y adolescentes, y demás personas que por su condición particular enfrenten algún tipo de exclusión;
- XXVI. Secretaría: Secretaría de Seguridad Pública del estado de Zacatecas;
- XXVII. Servicio de transporte privado: aquel cuyo objeto es trasladar personas y sus cosas en vehículos con una capacidad de cinco personas incluyendo al conductor que previamente se contrata mediante el uso de plataformas tecnológicas, caracterizándose por prestar y ofertar dicho servicio exclusivamente a través de las infraestructuras digitales mencionadas;
- XXVIII. Sistema Estatal de Ciclovías: conjunto de redes de ciclovías interconectadas entre sí e integradas con otros medios de transporte;
- XXIX. Tarifa: contraprestación económica que el usuario de un servicio público o especial de transporte paga por el servicio recibido;
- XXX. Título concesión: documento oficial que deriva del acto jurídico administrativo de concesión y acredita a una persona física o jurídico colectiva como titular en la prestación del servicio público de transporte en una modalidad específica;

- XXXI. Usuario: persona que previo pago de la tarifa correspondiente, utiliza el servicio público y especial de transporte que se presta por las vías públicas dentro del estado;
- XXXII. Vehículo motorizado: unidad impulsada por un motor, en la cual se lleva a cabo la transportación de personas o cosas, utilizando las vías públicas dentro del estado;
- XXXIII. Vehículo no motorizado: vehículo de tracción humana como bicicleta, monociclo, triciclo, cuatriciclo; vehículos recreativos como patines, patinetas y monopatines; incluye a aquellos asistidos por motor de baja potencia no susceptible de alcanzar velocidades mayores a veinticinco kilómetros por hora, y los que son utilizados por personas con discapacidad;
- XXXIV. Vía Pública: El espacio de dominio público y uso común que por disposición de la Ley o por razones del servicio esté destinado a la movilidad de las personas, bienes y vehículos motorizados y no motorizados; y
- XXXV. Zona metropolitana: centros de población o conurbaciones que, por su complejidad, interacciones, relevancia social y económica, conforman una unidad territorial de influencia dominante y revisten importancia estratégica para el desarrollo estatal y municipal.

## **Capítulo II**

### **Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial**

**Artículo 11.** El Programa Estatal de Movilidad será el instrumento de planeación por medio del cual, el Poder Ejecutivo establece los objetivos, metas y acciones a seguir en materia de movilidad, que deberán implementarse para el periodo que corresponda a la administración estatal que lo emita. Se estructura con, al menos, los siguientes elementos:

- I. Estudios de movilidad que reflejen y documenten de forma precisa las necesidades de la materia al menos una vez en la vigencia del programa tratándose de índices de población será desagregado por género;
- II. Obras públicas y proyectos destinados al logro de los objetivos de la presente Ley;
- III. Políticas públicas estatales que habrán de implementarse;
- IV. Asignaciones presupuestales para el cumplimiento de los objetivos;
- V. Acciones coordinadas con el gobierno federal y con los municipios;
- VI. Compromisos suscritos por cada una de las instancias y dependencias participantes;



- VII. Metas de acuerdo con su calendarización y presupuesto, especificando las acciones, obras y proyectos que se implementarán;
- VIII. Indicadores; y
- IX. Información necesaria para que la ciudadanía pueda identificar con facilidad las acciones y obras que se implementarán en cada región, así como el plazo en que serán ejecutadas y concluidas.

El Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial será emitido por el Gobernador del Estado durante el mismo plazo que otorga la Ley de Planeación para el Estado de Zacatecas y sus Municipios, para la emisión del Plan Estatal de Desarrollo y podrá actualizarse según lo disponga la misma ley.

El Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial deberá contener una versión en lenguaje sencillo con accesibilidad que posibilite a cualquier persona identificar, entender, poseer y usar la información en el contenida. Ambas versiones deberán ser publicadas y difundidas, con base en las disposiciones de transparencia y transparencia proactiva.

**Artículo 12.** Las políticas y el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial integrarán los principios y jerarquía de la movilidad, observando las siguientes acciones:

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

- VII. Establecer acciones afirmativas y ajustes razonables en materia de accesibilidad y diseño universal, en los sistemas de movilidad y en la estructura vial, con especial atención a los requerimientos de personas con discapacidad y movilidad limitada, y otros grupos en situación de vulnerabilidad que así lo requieran;
- VIII. Promover la capacitación de las personas que operan los servicios de transporte público y servicios de emergencia en Lengua de Señas Mexicana;
- IX. Promover acciones para hacer más eficiente la distribución de bienes y mercancías, con objeto de aumentar la productividad en los centros de población y minimizar los impactos negativos de los vehículos de carga en los sistemas de movilidad;
- X. Promover acciones que contribuyan a mejorar la calidad del medio ambiente, a través de la reducción de la contaminación del aire, las emisiones de gases de efecto invernadero, el consumo de energía y el ruido, derivados del impacto de la movilidad;
- XI. Promover la participación ciudadana, principalmente de grupos en situación de vulnerabilidad, 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, considerando la interseccionalidad de las mujeres y los principios de equidad y transversalidad;
- XV. Establecer mecanismos y acciones de coordinación administrativa y de concertación entre los sectores público, privado y social en materia de movilidad y seguridad vial;
- XVI. Garantizar que los factores como la velocidad y la circulación cercana a vehículos motorizados no pongan en riesgo a personas peatonas y usuarias de vehículos no motorizados y de tracción humana, en particular a la niñez, personas adultas mayores, con discapacidad o con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;
- XVII. Promover el fortalecimiento del transporte público de pasajeros individual y colectivo para asegurar la accesibilidad igualitaria e incluyente de las personas usuarias de la vía y hacer uso de las tecnologías de la información y comunicación disponibles;

- XVIII. Vincular la movilidad con los planes o programas de desarrollo urbano, tomando en cuenta los lineamientos y estrategias contenidas en los programas de ordenamiento ecológico y protección al medio ambiente, conforme a las disposiciones jurídicas ambientales aplicables;
- XIX. Considerar las Normas Oficiales Mexicanas emitidas en materia de movilidad y transporte, y
- XX. Implementar estrategias de movilidad urbana, interurbana y rural sostenible a mediano y largo plazo privilegiando el establecimiento y uso de transporte colectivo, de movilidad no motorizada y de tracción humana y otros medios de alta eficiencia energética y ambiental.

**Artículo 13.** Los programas dirigirán sus estrategias y acciones al cumplimiento de los objetivos siguientes:

- I. Movilidad activa: reducir la mortalidad prematura por enfermedades no transmisibles atribuidas a la falta de ejercicio físico a través de la promoción de la movilidad activa segura;
- II. Seguridad vial: reducir la mortalidad y lesiones causadas por siniestros de tránsito a través de la movilidad segura y las estrategias planteadas en esta Ley y la Ley General;
- III. Calidad del aire: reducir la mortalidad y enfermedades causadas por la contaminación del aire a través de la promoción de la movilidad sustentable;
- IV. Transporte público y movilidad no motorizada: aumentar la proporción de viajes en transporte público y movilidad no motorizada aumentando y promoviendo el acceso a sistemas de movilidad y servicios de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todas las personas;
- V. Cambio climático: reducir las emisiones de gases de efecto invernadero reduciendo el consumo de combustibles fósiles, a fin de cumplir con los objetivos nacionales y globales de mitigación y una movilidad neutral en carbono;
- VI. Proximidad: aumentar las densidades urbanas a través del uso intensivo y equitativo del espacio urbano construido, la proximidad de servicios, empleo, consumo con la vivienda y el control de la expansión urbana; y
- VII. Espacio público: proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres, niñas, niños y adolescentes, adultos mayores y las personas con discapacidad.

**Artículo 14.** En la conformación del Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial deberán considerarse y en su caso integrar las propuestas y recomendaciones de las siguientes instancias:

- I. Las dependencias y entidades del Poder Ejecutivo que tengan injerencia en los temas de movilidad;
- II. Los ayuntamientos de la entidad;

- III. Las dependencias federales relacionadas con el tema de movilidad;
- IV. Las organizaciones de la sociedad civil interesadas en la materia;
- V. Los colegios de ingenieros civiles, arquitectos, topógrafos y, en su caso, de las cámaras y organismos de la industria de la construcción, logística y de la vivienda; y
- VI. La ciudadanía en general, organizada o no, que tenga interés en la materia, de forma directa o bien a través de los mecanismos de participación que implementen las autoridades, incluyendo herramientas tecnológicas y redes sociales.

En el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial deberán señalarse de forma expresa las propuestas que fueron tomadas en cuenta y la autoría y su origen.

**Artículo 15.** Para formular y aprobar el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial deberán observarse la normativa y las bases para coordinar y hacer congruentes las actividades de planeación, así como aquellas relativas al ordenamiento territorial y desarrollo urbano.

Los objetivos, estrategias e indicadores deberán estar alineados a la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, así como a los siguientes instrumentos de planeación estatal:

- I. El Plan Prospectivo Estatal;
- II. Plan Estatal de Desarrollo;
- III. El Programa Estatal de Desarrollo Urbano y de Ordenamiento Ecológico Territorial;
- IV. Los programas regionales, metropolitanos y, en su caso, parciales, que deriven del Programa Estatal de Desarrollo Urbano y de Ordenamiento Ecológico Territorial.

**Artículo 16.** EL INMOVI elaborará programas de seguridad vial que se deberán implementar por la Policía Preventiva de Seguridad Vial de la Secretaría. Previo a su publicación, se deberá contar con opinión positiva expedida por mayoría del Cabildo.

**Artículo 17.** Los programas de movilidad y seguridad vial del estado y los municipios deberán ser publicados en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado.

La autoridad responsable de la elaboración de los programas deberá dar a conocer su actualización a la ciudadanía mediante formatos accesibles utilizando los medios más efectivos y accesibles para informar a la sociedad.

**Artículo 18.** El seguimiento, evaluación y control de la política, los programas y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial se realizarán con base en los datos e indicadores del Sistema de Información Territorial y Urbano.

Las autoridades responsables publicarán informes periódicos sobre el cumplimiento parcial de las metas. La periodicidad será al menos semestral, pudiendo publicarse datos correspondientes a periodos más cortos, o incluso inmediatamente en los casos en los que sea posible.

Las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial garantizarán la publicación de datos abiertos actualizados de los indicadores establecidos en los programas.

En la evaluación de programas presupuestales relacionados con la movilidad y seguridad vial, deberán incluirse los efectos económicos, financieros, sociales y ambientales del proyecto.

**Artículo 19.** El Ejecutivo del Estado y los ayuntamientos, en sus procesos de planeación y presupuestación, destinarán recursos económicos prioritarios en términos reales de sus respectivos presupuestos de egresos para la movilidad y la seguridad vial, conforme a sus pronósticos de ingresos fiscales y extraordinarios.

Lo anterior con el objeto de impulsar la implementación de acciones en materia de infraestructura, seguridad, tecnología, capacitación, cultura vial y calidad en los servicios entre otros aspectos que resulten vinculados con la jerarquía de la movilidad y repercutan en el beneficio de las personas.

**Artículo 20.** Los recursos destinados por el Ejecutivo del Estado y los ayuntamientos en sus procesos de planeación en materia de movilidad y seguridad vial deberán aplicarse en programas, acciones y proyectos que se enfoquen prioritariamente en lo siguiente:

- I. Implementar mejoras a la infraestructura para la movilidad peatonal y no motorizada, así como efectuar acciones para la integración y fortalecimiento del servicio de transporte público, con el fin de promover su uso y cumplir con el objeto de esta Ley;
- II. Mejorar la infraestructura para la movilidad, servicios auxiliares y el transporte que promuevan el diseño universal y la seguridad vial;
- III. Desarrollar políticas para reducir siniestros de tránsito, así como proyectos estratégicos de infraestructura para la movilidad y seguridad vial, priorizando aquellos enfocados en proteger la vida e integridad de las personas usuarias de las vías, donde se considere los factores de riesgo;

- IV. Impulsar la planeación de la movilidad y la seguridad vial orientada al fortalecimiento y a mejorar las condiciones del transporte público, su integración con el territorio, así como la distribución eficiente de bienes y mercancías;
- V. Realizar estudios para la innovación, el desarrollo tecnológico e informático, así como para promover la movilidad no motorizada y el transporte público en los municipios con menores ingresos;
- VI. Desarrollar programas de información, educación e investigación en materia de sensibilización, educación y formación sobre movilidad y seguridad vial; y
- VII. Otros que permitan el cumplimiento de esta Ley, sus principios y objetivos.

**Artículo 21.** El Ejecutivo del Estado y los ayuntamientos podrán promover y crear instrumentos financieros, fondos, fideicomisos, financiamientos e instrumentos de participación público-privada que doten de recursos a las autoridades competentes y garanticen el cumplimiento de las siguientes finalidades:

- 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 mayores 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 generación de información confiable y suficiente sobre las consecuencias, beneficios, costos sociales y ambientales de la movilidad de las personas usuarias, conductoras, operadoras de servicios, así como del uso de las vías, que sea útil para la toma de decisiones de política pública; y
- V. Promover estudios, diagnósticos, investigaciones y acciones que apoyen la toma de decisiones de política pública en materia tarifaria, que garanticen que los precios de los bienes y servicios relativos a la movilidad reflejen los costos sociales y ambientales de su uso y operación.

**Artículo 22.** El Ejecutivo del Estado y los ayuntamientos, en el ámbito de sus facultades, podrán considerar el uso de diversas estrategias financieras y tarifarias para mejorar la eficiencia y equidad en el acceso de los sistemas de movilidad y reducir los costos sociales y ambientales de la movilidad, considerando los siguientes criterios:

- I. Análisis de las externalidades negativas para el diseño de instrumentos destinados a amortizar los costos de las inversiones, mantenimiento y gasto operacional;

- II. Análisis de impuestos, aprovechamientos y tarifas aplicables a la movilidad sustentable, segura y equitativa con menos impactos sociales y ambientales;
- III. Análisis de compensación progresiva de impuestos, aprovechamientos y tarifas aplicables a las obras o acciones con impacto en la movilidad que generan mayores costos sociales y ambientales;  
y
- IV. Promoción de la progresividad tarifaria justa para financiar el gasto público en materia de movilidad.

**Artículo 23.** El Ejecutivo del Estado constituirá, administrará y operará el Fondo de Movilidad Sustentable y Segura como programa presupuestal, cuyo objetivo será financiar programas y proyectos de movilidad urbana sustentable en el estado. El Fondo podrá financiar los siguientes rubros:

- I. Construcción, rediseño y mantenimiento de infraestructura vial peatonal, ciclista y de transporte público;
- II. Diseño, implementación y operación de registros, sistemas de información y datos estadísticos útiles para la toma de decisiones públicas;
- III. Programas y acciones integrales y transversales para reducir los factores de riesgo vial y vigilancia preventiva para mitigar conductas de riesgo bajo un modelo de disuasión general de alta visibilidad en materia de velocidad, alcoholemia, conducción distraída y uso de sistemas de retención infantil, cinturones de seguridad y casco;
- IV. Diseño, planeación, estudios e inversiones para el desarrollo de proyectos de infraestructura para el transporte público;
- V. Implementación de servicios y adquisición de vehículos eléctricos de transporte público, micro movilidad y bicicletas compartidas;
- VI. Diseño de programas, proyectos ejecutivos y planes de servicio y operación de micro movilidad y bicicletas compartidas;
- VII. Diseño de protocolos integrales y transversales, adquisición de equipo y capacitación para la aplicación de la ley;
- VIII. Actividades de promoción y educación de la movilidad sustentable y campañas masivas de comunicación coordinadas con estrategias de vigilancia de la ley; y
- IX. Los demás que permitan el cumplimiento de esta Ley, sus principios y objetivos conforme a la jerarquía de la movilidad.

Las dependencias y entidades del Estado, así como los municipios, podrán recibir recursos de este Fondo para llevar a cabo programas, planes, proyectos, adquisición y obra civil. En cualquier caso, deberán cumplir los lineamientos a que se sujete su aplicación y ejecución.

### **Capítulo III**

#### **Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial**

**Artículo 24.** El Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial tendrá por objeto coordinar a las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial, así como con los sectores de la sociedad en la materia para atender las necesidades de la sociedad en el ámbito de sus competencias, cumpliendo con los principios señalados en esta Ley.

**Artículo 25.** El Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial tendrá las siguientes atribuciones:

- I. Coadyuvar en la integración de las políticas estatales en materia de movilidad y seguridad vial;
- II. Participar en la planeación, operación, funcionamiento y evaluación de las políticas en materia de movilidad y seguridad vial de carácter estatal, sectorial y regional, a fin de desarrollar los objetivos de los programas estatales y municipales;
- III. Establecer de manera transversal los mecanismos y criterios de la vinculación de movilidad y seguridad vial como fenómenos multifactoriales y multidisciplinarios con el transporte, la accesibilidad, tránsito, ordenamiento territorial, desarrollo urbano, medio ambiente, cambio climático, desarrollo sostenible y espacio público, así como el ejercicio de los derechos sociales relacionados con accesibilidad, que deberán ser observados para la coordinación entre las autoridades estatales y municipales;
- IV. Aprobar sus Lineamientos;
- V. Aprobar su programa anual de trabajo;
- VI. Diseñar y coordinar la implementación de mecanismos de participación social para la identificación de necesidades, problemas y potencialidades del sector;
- VII. Establecer mecanismos de coordinación con los demás consejos sectoriales y regionales;
- VIII. Generar mecanismos de coordinación entre dependencias estatales y municipales, para que los programas del sector tengan el mayor impacto posible en el estado, así como llevar a cabo las acciones que se desprendan de los mecanismos de coordinación;



- IX. Proponer en materia de movilidad sostenible y seguridad vial, proyectos de desarrollo estatal a la dependencia que corresponda;
- X. Participar en la formulación del Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;
- XI. Proponer variables e indicadores al Sistema de Información en materia de movilidad y seguridad vial, así como los mecanismos de recolección, integración, sistematización y análisis de información;
- XII. Proponer la elaboración de estudios, diagnósticos, iniciativas, intervenciones, acciones afirmativas y ajustes razonables, para dar seguimiento y evaluación de las políticas e intervenciones dirigidas a mejorar las condiciones de la movilidad y la seguridad vial con perspectiva interseccional y de derechos humanos;
- XIII. Realizar el seguimiento, revisión y evaluación de programas, planes y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial; y
- XIV. Las demás encaminadas al logro de los objetivos del Consejo Estatal.

**Artículo 26.** La conformación del Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial se hará conforme inicie el periodo constitucional del Poder Ejecutivo Estatal y podrá acordar el establecimiento de grupos de trabajo de carácter permanente o temporal.

La Presidencia, para la mejor organización del trabajo interno del Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, deberá proponer ante éste los lineamientos de operación, para su aprobación por sus integrantes.

**Artículo 27.** El Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial se integrará por:

- I. La persona titular del Poder Ejecutivo, a quien le corresponderá ejercer la presidencia;
- II. La persona titular de la Secretaría de Seguridad Pública;
- III. La persona titular de la Secretaría de Salud;
- IV. La persona titular de la Secretaría de Finanzas;
- V. La persona titular de la Secretaría del Agua y de Medio Ambiente;
- VI. La persona titular de la Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Ordenamiento Territorial;
- VII. La persona titular de la Secretaría de Obras Públicas;
- VIII. La persona titular de la Coordinación Estatal de Planeación;
- IX. La persona titular de la Secretaría de las Mujeres;
- X. La persona titular del Instituto para la Atención e Inclusión de las Personas con Discapacidad del estado de Zacatecas;

- XI. La persona titular de la Coordinación Estatal de Protección Civil del Estado;
- XII. Las Presidencias Municipales que encabecen las regiones del desarrollo del estado de Zacatecas, en términos de la Ley de Planeación del Estado;
- XIII. Hasta cinco representantes provenientes de los sectores social, económico, académico o colegio de profesionistas, vinculados con la materia de movilidad y seguridad vial;
- XIV. Al menos un representante por parte de los concesionarios del servicio público de transporte por cada modalidad del servicio de que se trate.

La Secretaría Técnica del Consejo será ejercida por la persona titular del INMOVI, y tendrá derecho a propuesta y voz, pero sin voto.

Cada integrante del Consejo Estatal podrá nombrar a su suplente por escrito para el caso de ausencia. Las suplencias en el caso de personas servidoras publicas deberán recaer en funcionarios del nivel jerárquico inmediato inferior al del propietario y contar con posibilidad de tomar decisiones ante el Consejo, con la finalidad de no retardar los acuerdos.

La Secretaría Técnica del Consejo podrá invitar a participar a las sesiones a representantes de dependencias y entidades de los tres órdenes de gobierno, académicos, sectores productivos o cualquier persona, dependiendo del asunto o tema a tratar en las mismas, quienes únicamente tendrán derecho a voz.

**Artículo 28.** La Presidencia del Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial tendrá las siguientes facultades:

- I. Presidir las sesiones del Consejo Estatal;
- II. Convocar a las sesiones del Consejo Estatal, a través de la Secretaría Técnica
- III. Coordinar el proceso de participación ciudadana en la definición de objetivos, estrategias, metas y acciones en materia de movilidad y seguridad vial del programa sectorial;
- IV. Coordinar la formulación del programa anual de trabajo del Consejo Estatal en materia de movilidad y seguridad vial; y
- V. Coordinar los trabajos para la elaboración del informe anual de actividades del Consejo Estatal.

**Artículo 29.** La Secretaría Técnica del Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad vial tendrá las siguientes facultades:

- I. Convocar, a las sesiones del Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, por instrucciones de la Presidencia;
- II. Levantar el acta de cada una de las sesiones del Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial y recabar la firma de los participantes;
- III. Dar seguimiento y ejecutar los acuerdos tomados en las sesiones;
- IV. Gestionar la obtención de recursos para la operación del Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial; y
- V. Resguardar la documentación correspondiente relacionada con el Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, sus actividades, así como de los proyectos que sean apoyados.

## **Capítulo IV**

### **Subsistema Estatal de Información en Movilidad y Seguridad Vial**

**Artículo 30.** El Subsistema Estatal de Información en Movilidad y Seguridad Vial tiene por objeto integrar y operar la información en materia de movilidad y seguridad vial y será administrado por el INMOVI. Estará compuesto por información homologada, georreferenciada, estadística, indicadores de movilidad y gestión administrativa incluidos en los instrumentos de planeación e información sobre el avance de proyectos y programas.

**Artículo 31.** El Subsistema Estatal de Información de Movilidad y Seguridad Vial, administrará bases de datos de información que proporcionen las autoridades federales, estatales y municipales, en materia de movilidad y seguridad vial, atendiendo a los siguientes rubros:

- I. Base de datos de información de movilidad, y
- II. Base de datos de información de seguridad vial.

**Artículo 32.** Las dependencias o entidades de la administración pública estatal que dentro de sus archivos concentren información relativa a movilidad y seguridad vial tendrán la obligación de transferir o alimentar el subsistema de información.

**Artículo 33.** El Ejecutivo del Estado, por conducto de las dependencias y entidades competentes, celebrará los convenios de coordinación necesarios para la transmisión de la información que existan en los archivos de las diversas áreas del municipio que posean datos e información necesaria para la elaboración y seguimiento de políticas de movilidad y seguridad vial.

## Capítulo V

### Observatorio ciudadano de movilidad y seguridad vial

**Artículo 34.** El Observatorio Ciudadano de Movilidad y Seguridad Vial será el mecanismo de estudio, investigación y propuestas, de evaluación de las políticas públicas, programas y acciones, de capacitación a la comunidad, así como de la difusión de información y conocimientos sobre la problemática de la movilidad, la seguridad vial, la accesibilidad, la eficiencia, la sostenibilidad, la calidad y la inclusión e igualdad y sus implicaciones.

**Artículo 35.** Para apoyar el funcionamiento del observatorio, el INMOVI deberá realizar las siguientes acciones:

- I. Proporcionar la información asequible sobre el proceso de desarrollo urbano y el ordenamiento territorial;
- II. Promover, desarrollar y difundir investigaciones, estudios, diagnósticos y propuestas en la materia;
- III. Mejorar la recolección, manejo, análisis y uso de la información en la formulación de políticas urbanas;
- IV. Estimular procesos de consulta y deliberación para ayudar a identificar e integrar las necesidades de información;
- V. Ayudar a desarrollar capacidades para la recolección, manejo y aplicaciones de información urbana, centrada en indicadores y mejores prácticas;
- VI. Proveer información y análisis para lograr una participación más efectiva;
- VII. Compartir conocimientos en el desarrollo urbano y el ordenamiento del territorio; y
- VIII. Garantizar la interoperabilidad y la consulta pública remota de los sistemas de información.

**Artículo 36.** En la integración del observatorio deberá estar garantizada la participación de la sociedad, personas con discapacidad en su diversidad y las organizaciones que les representan, instituciones académicas y de investigación, colegios de profesionistas organismos empresariales y organizaciones de la sociedad civil con incidencia directa en la materia, contar con representación de niñas, niños y adolescentes; siempre atendiendo el principio de paridad. El total de integrantes no podrá ser menor de 15 ni superior de 20 personas en total y su duración en el cargo sólo podrá ser de 3 años.

Las personas integrantes del Observatorio no recibirán sueldo o remuneración alguna por sus actividades.

Para garantizar la participación efectiva de la sociedad, la Secretaría deberá establecer los mecanismos y acciones de coordinación que deberán atender en su participación las estructuras institucionales y ciudadanas cuyo objeto esté relacionado con el estudio, investigación, organización y difusión de información y conocimientos sobre los problemas socioespaciales y los nuevos modelos de políticas urbano-regionales y de gestión pública.

**Artículo 37.** Las personas integrantes del Observatorio serán electas por las Comisiones Unidas de Desarrollo Urbano, Movilidad y Obras Públicas y de Parlamento Abierto, mediante convocatoria pública abierta.

**Artículo 38.** Serán impedimentos para ser integrante del Observatorio Ciudadano:

- I. Ser persona servidora pública;
- II. Ser titular o solicitante de concesión, permiso o cualquier otra de transporte público en el estado;
- III. Ser operador de transporte público en el estado; o conductor de plataforma digital; y
- IV. Las demás que determine la convocatoria, que sólo podrán establecerse con la finalidad de garantizar la neutralidad y el conflicto de interés dentro del organismo ciudadano.

## **TÍTULO SEGUNDO**

### **DERECHO A LA MOVILIDAD**

#### **Capítulo I**

##### **Derechos y obligaciones respecto al derecho a la Movilidad**

**Artículo 39.** Toda persona tiene derecho a trasladarse y disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible para su desplazamiento, y el de sus bienes y mercancías, en condiciones de igualdad y sostenibilidad.

**Artículo 40.** Las personas peatones, usuarios y operadores del servicio público y especial de transporte, conductores de vehículos motorizados y no motorizados y la población en general, tienen las siguientes obligaciones:

- I. Abstenerse de dañar la infraestructura y mobiliario para la movilidad;
- II. No obstaculizar, perjudicar o poner en riesgo a las demás personas;
- III. Conocer y cumplir las normas y señales de movilidad que sean aplicables;
- IV. Obedecer las indicaciones que den las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial;
- V. Abstenerse de intimidar, abusar y agredir sexualmente a las mujeres; y
- VI. Las demás que le impongan la normatividad aplicable en materia de movilidad.

La infracción de estas disposiciones se sancionará conforme a los ordenamientos administrativos, civiles o penales.

**Artículo 41.** El Poder Ejecutivo del Estado y los municipios promoverán el derecho a la movilidad, a través de las dependencias y entidades correspondientes, las acciones necesarias en materia de educación y cultura vial para los peatones, ciclistas, motociclistas, usuarios del servicio público de transporte y conductores de vehículos, y las acciones de prevención de la violencia hacia las mujeres en espacios públicos en coordinación con las entidades competentes, los concesionarios, permisionarios, sector social y privado, a través de los diferentes medios de comunicación.

Las autoridades señaladas en el párrafo anterior se coordinarán en el diseño e instrumentación de programas permanentes de promoción en materia de seguridad, prevención de accidentes y cultura peatonal y vial.

**Artículo 42.** El derecho a la movilidad tiene como finalidad el reconocimiento y protección de:

- I. El ejercicio y garantía de la libre elección de forma de traslado;
- II. La integridad física y la prevención de lesiones de todas las personas usuarias de las calles y de los sistemas de transporte, en especial de las más vulnerables;
- III. La accesibilidad de todas las personas, en igualdad de condiciones, con calidad, eficiencia, oportunidad, continuidad, seguridad, dignidad y autonomía a las calles y a los sistemas de transporte, priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad;
- IV. La información necesaria para elegir el modo de movilidad más adecuado y planificar el desplazamiento;

- V. La recepción y atención de denuncias, quejas, reclamaciones y sugerencias que estimen oportunas en relación con los servicios público y especial de transporte y de transporte privado sobre irregularidades relacionadas con el mal uso de la vialidad, así como la carencia, deficiencia o mal estado de la nomenclatura y señalización vial;
- VI. La participación en la toma de decisiones en relación con la movilidad de acuerdo con los procedimientos previstos en esta Ley y demás normatividad aplicable;
- VII. La eliminación de factores de exclusión o discriminación al usar los sistemas de movilidad, para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones;
- VIII. La preservación y restauración del equilibrio ecológico;
- IX. La movilidad eficiente y segura de personas, bienes y mercancías;
- X. La calidad de los servicios de transporte y de la infraestructura vial; y
- XI. Los demás que establezca esta Ley u otros ordenamientos jurídicos.

**Artículo 43.** Las autoridades estatales y municipales propiciarán y fomentarán el tránsito seguro de los peatones, mediante la infraestructura y los señalamientos viales necesarios y deberán garantizar que las vías públicas peatonales no sean obstruidas ni invadidas, implementando las acciones que se requieran para evitarlo.

**Artículo 44.** Los peatones gozarán del derecho de paso en las intersecciones, así como el paso preferencial en todas las zonas que tengan señalamientos al respecto y en aquellos lugares en que el tránsito sea controlado por la autoridad de tránsito, quien en todo tiempo deberá cuidar su seguridad.

**Artículo 45.** Las banquetas de las vías públicas sólo podrán ser utilizadas para el tránsito de los peatones. Las personas con discapacidad o movilidad reducida que utilicen sillas de ruedas o aparatos similares, por sí o con el auxilio de otra persona, tendrán preferencia para transitar por las banquetas.

**Artículo 46.** Los escolares tendrán el derecho de paso preferencial en las intersecciones y zonas señaladas para esos fines y tendrán prioridad para el ascenso y descenso de los vehículos destinados a su transportación, cuidando que no se obstruya el tránsito vial.

Las autoridades de tránsito deberán proteger mediante los dispositivos, señalamientos e indicaciones convenientes el tránsito de los escolares en los lugares y horarios establecidos.

**Artículo 47.** Las autoridades determinarán e instalarán los señalamientos que se requieran a fin de facilitar la protección, accesibilidad al transporte público, servicios e instalaciones, movilidad y el desplazamiento

de las personas con discapacidad o movilidad reducida; debiendo coordinar sus acciones con las autoridades de movilidad respectivas, para que en las nuevas urbanizaciones se incluyan los servicios, dispositivos o la infraestructura que contribuyan a esta finalidad.

Las autoridades deberán implementar las acciones necesarias a efecto de que los establecimientos que ofrezcan servicio al público cuenten con espacios de estacionamiento exclusivos para los vehículos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en los términos y condiciones que señalen los reglamentos respectivos.

**Artículo 48.** Los usuarios del servicio público de transporte de personas tienen los siguientes derechos:

- I. Recibir un servicio público de transporte de calidad, en forma permanente, regular, continuo, uniforme e ininterrumpido y en las mejores condiciones de accesibilidad, seguridad, comodidad, higiene y eficiencia;
- II. Que se les cobre conforme a la tarifa o el sistema de cobro que se encuentren autorizados y exigir el boleto respectivo que compruebe el pago cuando este se haga en efectivo, en caso de sistemas de cobros donde este no se haga en efectivo deberá existir un registro de dicho pago;
- III. Gozar de la tarifa preferencial cuando se encuentren en el supuesto establecido en la normatividad de la materia;
- IV. Tratándose de personas con discapacidad o movilidad reducida, a que se les respeten los lugares y accesos destinados para ellas;
- V. A recibir atención médica inmediata en caso de siniestros, a cargo del concesionario o permisionario;
- VI. A la indemnización por las lesiones causadas en su persona y daños en sus bienes, en su caso;
- VII. Conocer el medio donde podrá interponer denuncias, quejas, reclamaciones y sugerencias;
- VIII. Conocer los datos del operador, a través del documento de identificación que se establezca en el reglamento de la Ley; lo cual deberá colocarse en un lugar visible del vehículo y será de un tamaño que permita su lectura a distancia;
- IX. A la certeza de las características de operación de los distintos servicios; y
- X. Los demás que esta y otras disposiciones legales señalen.

**Artículo 49.** Los usuarios del servicio especial de transporte tendrán, en lo que resulte procedente, los mismos derechos que los usuarios del servicio público de transporte.



**Artículo 50.** Las autoridades estatales y municipales competentes deberán fomentar y garantizar la participación de las mujeres, considerando su interseccionalidad, en la planeación y diseño de la movilidad y la seguridad vial, así como en los diferentes componentes de los sistemas incluida la evaluación de sus impactos, con la aplicación de las siguientes acciones:

- I. Implementar mecanismos para fortalecer la información disponible y los diagnósticos, que promuevan la ejecución de acciones afirmativas con perspectiva de género y reconocimiento de los diversos patrones de movilidad por género para mejorar y hacer más segura, incluyente y eficiente la experiencia de la movilidad de las mujeres, incluidas las mujeres con discapacidad, y de la movilidad del cuidado;
- II. Incluir acciones afirmativas y con perspectiva de género para prevenir y erradicar las violencias de género, considerando la capacitación en la materia y sensibilización de género obligatoria de las personas responsables de diseñar, operar y evaluar los sistemas de movilidad.
- III. Implementar las acciones bajo el principio de transversalidad con las autoridades competentes en los ámbitos de seguridad ciudadana y derechos humanos, sin ser limitativo;
- IV. Considerar e incorporar recomendaciones y políticas emitidas por organismos y entidades competentes para asegurar la integridad, dignidad y libertad de las mujeres, sin discriminaciones ni violencias, al acceder, usar y ocupar el espacio público;
- V. Proponer e implementar estrategias y políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial con perspectiva de género para disminuir las desigualdades de las mujeres en materia de cuidados, entre las que se pueda considerar fijar subsidios o subvenciones a la movilidad del cuidado mediante excepciones a las tarifas generales o estableciendo modalidades preferenciales, especiales o integradas;
- VI. Diseñar y construir elementos urbanos adecuados que garanticen que cualquier persona usuaria, preferentemente las niñas, adolescentes, mujeres, así como las diversas identidades de género, puedan acceder, usar y ocupar el espacio público en plenitud, sin discriminaciones ni violencias; y
- VII. Promover la participación ciudadana, principalmente de mujeres, en la toma de decisiones en materia de movilidad dentro de los procesos de planeación.

## **Capítulo II**

### **Transporte no motorizado**

**Artículo 51.** Las autoridades estatales y municipales propiciarán y fomentarán el tránsito seguro de este tipo de transporte, mediante la infraestructura, mobiliario y el señalamiento vial necesarios, los cuales se regularán en el reglamento respectivo.

En el caso de las ciclovías deberán garantizar que estas se mantengan libres de obstáculos, propiciando su uso y diseño en los programas de desarrollo urbano y de ordenamiento ecológico territorial estatal y municipales.

**Artículo 52.** Los ciclistas que transiten por las vías públicas gozarán de los siguientes derechos:

- I. Contar con la infraestructura necesaria para su correcta y segura movilidad;
- II. Contar preferentemente con servicios que le permitan realizar trasbordos con otros modos de transporte; para ello se destinarán áreas de estacionamiento gratuitas, seguras y estratégicas, dejando sus bicicletas resguardadas;
- III. Transportar su bicicleta en las unidades de transporte público en las modalidades que lo permitan, de acuerdo con la norma técnica correspondiente; y
- IV. Los demás que establezca esta Ley u otros ordenamientos jurídicos.

Las personas con discapacidad o movilidad reducida que utilicen como medio de transporte bicicletas modificadas para su condición, gozarán, en todo lo que les beneficie, de los mismos derechos señalados en el presente artículo.

### **Capítulo III**

#### **Vehículos**

**Artículo 53.** Para los efectos de esta Ley, de los reglamentos que de ella emanen, así como de cualquier disposición relativa de las autoridades de movilidad correspondientes, se entiende por vehículo todo medio impulsado por un motor o cualquiera otra forma de propulsión, en el cual se lleva a cabo la transportación de personas o de cosas, utilizando las vías públicas terrestres del Estado.

**Artículo 54.** Considerando la finalidad de los vehículos, estos se clasifican en:

- I. Vehículos de uso privado;

- II. Vehículos de servicio público y especial; y
- III. Vehículos para la seguridad pública y el servicio social.

**Artículo 55.** Los vehículos de uso privado son aquellos destinados a satisfacer las necesidades particulares de sus propietarios o poseedores, ya sean estas personas físicas o morales; su circulación será libre por todas las vías públicas del Estado, sin más limitación que el cumplimiento, por parte de sus propietarios y de sus conductores, de todas las normas establecidas por esta Ley y sus reglamentos.

**Artículo 56.** Los vehículos particulares registrados en el Estado deberán contar con una póliza de seguro vigente para responder de los daños y lesiones que pudieran ocasionarse derivados de la responsabilidad de cualquier siniestro o accidente. La cobertura de la póliza, los plazos y los mecanismos para la aplicación del presente dispositivo se determinarán en el reglamento de la presente Ley o en los lineamientos y disposiciones que se establezcan en el acto jurídico administrativo que para el efecto emita el titular del Ejecutivo.

El Ejecutivo del Estado buscará las acciones de coordinación o acuerdos con las aseguradoras existentes en el Estado, a efecto de lograr condiciones óptimas que no resulten onerosas para los particulares en la contratación de las pólizas.

**Artículo 57.** Los vehículos de los servicios público y especial de transporte son aquellos que están destinados al transporte de personas y de carga, en sus distintas modalidades, que operan en virtud de concesiones o permisos otorgados en los términos de Ley.

**Artículo 58.** Son vehículos de servicio social aquellos que sin estar exentos de acatar las disposiciones de esta Ley y sus reglamentos, cumplen funciones de seguridad y asistencia social, por lo que deberán estar plenamente identificados como tales, con base a las disposiciones relativas.

**Artículo 59.** Se da el nombre de vehículos de uso o tránsito eventual, a aquellos que utilizan las vías públicas de la entidad de manera temporal en sus desplazamientos, en virtud de provenir de otros puntos de la Federación o del extranjero o que por el servicio específico que llevan a cabo, se encuentran sometidos a otra jurisdicción distinta de la estatal. Asimismo, se consideran dentro de esta categoría aquellas unidades que en virtud de convenios de enlace, fusión de equipos o intercambio de servicios, celebrado entre concesionarios o permisionarios locales con concesionarios o permisionarios del servicio federal o de entidades federativas limítrofes, requieren hacer uso de las vías públicas estatales.

**Artículo 60.** Todos los vehículos que circulen por las vías públicas del estado de Zacatecas y que debido a su actividad y domicilio y que no estén registrados en otra entidad federativa, deberán efectuar su registro ante la Secretaría de Finanzas. Las condiciones y requisitos para cada tipo y clase de vehículo serán las que al respecto se señalen en esta Ley, sus reglamentos y demás disposiciones administrativas aplicables

La Secretaría de Finanzas y la Secretaría establecerán los mecanismos de coordinación para hacer más eficiente el registro vehicular en la entidad.

## **Capítulo IV**

### **Conductores y operadores de vehículos motorizados**

**Artículo 61.** Las personas conductoras y operadoras de vehículos motorizados deberán cumplir con todos los requisitos que establecen esta Ley, su reglamento y demás ordenamientos aplicables para poder circular por la entidad.

**Artículo 62.** Las personas conductoras y operadoras de vehículo motorizado tendrán las siguientes obligaciones:

- I. Respetar los límites de velocidad establecidos por la autoridad competente;
- II. No conducir bajo los efectos del alcohol, sustancias psicotrópicas, estupefacientes, enervantes, incluyendo medicamentos y fármacos que alteren la capacidad para dicha acción;
- III. Utilizar el cinturón de seguridad y asegurar que los pasajeros lo porten;
- IV. No hacer uso de dispositivos electrónicos o de comunicación, salvo que se utilicen mediante tecnologías de manos libres o se encuentren instalados para su manejo sin obstaculizar o distraer la conducción y visibilidad;
- V. Transportar a las personas menores de doce años o con vulnerabilidades físicas en los asientos traseros con un sistema de retención infantil o asiento especial que cumpla con las especificaciones o características establecidas por la norma oficial mexicana aplicable;

- VI. En el caso de motocicletas, sólo podrán viajar las personas que ocupen asientos acondicionados para dicho efecto, según conste en la tarjeta de circulación y puedan sujetarse por sus propios medios. Los menores de edad que no cumplan con este criterio no podrán viajar en motocicleta.
- VII. Toda persona que viaje en motocicleta deberá utilizar debidamente colocado, ajustado y de su talla, casco protector para motocicleta que cumpla con las especificaciones o características establecidas por la norma oficial mexicana aplicable;
- VIII. Tratándose de vehículos de carga, hacer uso de la vía pública de las zonas urbanas en las vialidades y horarios señalados para tal efecto en los reglamentos respectivos;
- IX. Respetar los derechos e integridad física de los peatones, escolares, personas con discapacidad o movilidad limitada y de las personas operadoras de vehículos no motorizados de conformidad con la jerarquía de movilidad;
- X. Portar licencia o permiso para conducir vigente expedida por la autoridad legalmente facultada para ello y correspondiente al tipo de vehículo que se conduce; y
- XI. Las demás que le señalen la presente Ley y los reglamentos respectivos.

La infracción a este artículo será sancionada de conformidad a la gravedad de cada caso, de acuerdo con presente ordenamiento, independientemente de las consecuencias y sanciones en materia civil o penal.

**Artículo 63.** Las autoridades competentes deberán establecer carriles o calles exclusivas para los peatones, vehículos motorizados y no motorizados y los de servicio público de transporte, a efecto de mejorar la movilidad, considerando las acciones en materia de infraestructura y señalización para la seguridad de las personas, conforme a sus necesidades.

## **Capítulo V**

### **Infraestructura de Movilidad y Seguridad Vial**

**Artículo 64.** Las obras de infraestructura vial urbana y carretera deberán diseñarse y ejecutarse 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, de conformidad con las necesidades del territorio.

**Artículo 65.** El diseño de la red vial, urbana y carretera deberán considerar la vocación de la vía como un espacio público que responde a una doble función de movilidad y de habitabilidad:

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

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

**Artículo 66.** Además de los principios establecidos en la presente Ley, las autoridades encargadas del diseño y operación de la infraestructura vial, urbana y carretera aplicarán los siguientes criterios para garantizar una movilidad segura, eficiente y de calidad:

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

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

- a) Aceras pavimentadas reservadas para el tránsito de personas peatonas;
  - b) Iluminación que permita el tránsito nocturno y seguro de personas peatonas;
  - c) Pasos peatonales que garanticen zonas de intersección seguras entre la circulación rodada y el tránsito peatonal; y
  - d) Señales de control de tráfico peatonal, motorizado y no motorizado que regule el paso seguro de personas peatonas.
- VI. Priorizar a los grupos en situación de vulnerabilidad: el diseño de la red vial debe garantizar que los factores como la velocidad, la circulación cercana a vehículos motorizados y la ausencia de

- infraestructura de calidad, no pongan en riesgo a personas peatonas ni a las personas usuarias de la vía pública que empleen vehículos no motorizados y de tracción humana;
- VII. Participación social: en el proceso de diseño y evaluación de la infraestructura vial, se procurarán esquemas de participación social de las personas usuarias de la vía;
  - VIII. Visión integral: los proyectos de nuevas calles o de rediseño de las existentes en las vialidades urbanas, semiurbanas y rurales, deberán considerar el criterio de calle completa, asignando secciones adecuadas a personas peatonas, carriles exclusivos para vehículos no motorizados y carriles exclusivos al transporte público, cuando se trate de un corredor o vialidad de alta demanda o el contexto así lo amerite;
  - IX. Intersecciones seguras: las intersecciones deberán estar diseñadas para garantizar la seguridad de todas las personas usuarias de las vialidades, especialmente a las y los peatones y personas con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;
  - X. Pacificación del tránsito: los diseños en infraestructura vial, sentidos y operación vial, deberán priorizar la reducción de flujos y velocidades vehiculares, para dar lugar al transporte público y a la movilidad activa y no motorizada y de tracción humana, a fin de lograr una sana convivencia en las vías. El diseño geométrico, de secciones de carriles, pavimentos y señales deberá considerar una velocidad máxima de diseño de 30 kilómetros por hora para calles secundarias y terciarias, para lo cual se podrán ampliar las banquetas, reducir secciones de carriles, utilizar mobiliario, pavimentos especiales, desviar el eje de la trayectoria e instalar dispositivos de reducción de velocidad;
  - XI. Velocidades seguras: las vías deben contar, por diseño, con las características, señales y elementos necesarios para que sus velocidades de operación sean compatibles con el diseño y las personas usuarias de la vía que en ella convivan;
  - XII. Legibilidad y auto explicabilidad: entornos viales que provoquen un comportamiento seguro de las personas usuarias simplemente por su diseño y su facilidad de entendimiento y uso. El diseño y la configuración de una calle o carretera auto explicable cumple las expectativas de las personas usuarias, anticipa adecuadamente las situaciones y genera conductas seguras. Las vías auto explicables integran sus elementos de manera coherente y entendible como señales, marcas, dispositivos, geometría, superficies, iluminación y gestión de la velocidad, para evitar siniestros de tránsito y generar accesibilidad para las personas con discapacidad;
  - XIII. Conectividad: los espacios públicos deben formar parte de una red que permita a las personas usuarias conectar sus orígenes y destinos, entre modos de transporte, de manera eficiente y fácil y accesible. También deben permitir el desplazamiento libre de personas peatonas, personas

- usuarias de movilidad activa o no motorizada y otros prioritarios, incluidos vehículos de emergencia;
- XIV. Permeabilidad: la infraestructura debe contar con un diseño que permita la recolección e infiltración de agua pluvial y su reutilización en la medida que el suelo y el contexto hídrico del territorio lo requiera y con las autorizaciones ambientales y de descarga de la autoridad competente;
- XV. Tolerancia: las vías y sus costados deben prever la posible ocurrencia de errores de las personas usuarias, y con su diseño y equipamiento técnico procurarán minimizar las consecuencias de siniestros de tránsito;
- XVI. Movilidad sostenible: transporte cuyos impactos sociales, ambientales y climáticos permitan asegurar las necesidades de transporte de las generaciones actuales sin comprometer la capacidad en los recursos para satisfacer las del futuro y mejorar la calidad ambiental;
- XVII. Calidad: las vías deben contar con un diseño adecuado a las necesidades de las personas, materiales de larga duración, diseño universal y acabados, así como mantenimiento adecuado para ser funcional, atractiva estéticamente y permanecer en el tiempo; y
- XVIII. Tratamiento de condiciones climáticas: el proyecto debe incorporar un diseño con un enfoque integral que promueva y permita una menor dependencia de los combustibles fósiles, así como hacer frente a la agenda de adaptación y mitigación al cambio climático.
- XIX. Uniformidad y orden en el diseño: se permita 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.
- XX. 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.
- XXI. 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 67.** La infraestructura vial urbana, rural y carretera se compone de los siguientes elementos:

- I. Elementos inherentes: banquetas y espacios de circulación peatonal, así como los carriles de circulación vehicular y estacionamiento; y



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

La planeación, diseño e implementación de los planes de la infraestructura por parte del Estado y los municipios deberá regirse de manera que se prioricen a las poblaciones con mayor grado de vulnerabilidad, poco desarrollo tecnológico y de escasos recursos, de acuerdo con la siguiente prioridad, basada en el grado de urbanización:

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

**Artículo 68.** Toda obra en la vía pública destinada a la construcción o conservación de esta, o a la instalación o reparación de servicios, debe contemplar, previamente a su inicio, la colocación de dispositivos de desvíos, reducción de velocidades y protección de obra, conforme a las normas técnicas aplicables a la planeación.

Las especificaciones técnicas de seguridad en las zonas de obras viales, deberán ajustarse conforme a las normas técnicas aplicables a la planeación en concordancia con lo establecido en la presente Ley.

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

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

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

Cuando una vía de jurisdicción estatal corte un asentamiento humano urbano a nivel y no existan libramientos, deberá considerarse la construcción de pasos peatonales seguros a nivel, para garantizar la permeabilidad entre las zonas urbanas.

Las vías interurbanas adentradas en zonas urbanas deberán considerar según su uso, el espacio adecuado para las personas que se trasladan a pie y en bicicleta, así como en su caso, espacio para circulación, ascenso y descenso del transporte público.

**Artículo 69.** Deberán implementarse auditorías e inspecciones como parte de instrumentos preventivos, correctivos y evaluativos que analicen la operación de la infraestructura de movilidad e identifiquen las medidas necesarias que se deben emprender para que se cumplan los principios y criterios establecidos en la presente Ley.

Las auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial deberán realizarse incorporando la perspectiva de la discapacidad y conforme lo dispuesto en los lineamientos en la materia emitidos por el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

**Artículo 70.** Deberá procurarse que todos los proyectos de infraestructura vial a implementar generen espacios públicos de calidad, respetuosos del medio ambiente, accesibles, seguros, incluyentes, con perspectiva de interseccionalidad y con criterios de diseño universal y habitabilidad para la circulación de personas peatonas y vehículos no motorizados, debiendo considerar también la conectividad con la red vial, a través de intersecciones que sigan los criterios de velocidad, legibilidad, trayectorias directas, multimodalidad, continuidad de superficie, prioridad de paso, paradores seguros y visibilidad.

**Artículo 71.** A fin de garantizar la vocación de las vías, todos los proyectos de infraestructura vial urbana deberán considerar lo siguiente:

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

**Artículo 72.** Los estudios técnicos aplicables a la movilidad, el transporte y la seguridad vial deberán vincularse con los principios y criterios establecidos en esta Ley.

### TÍTULO TERCERO

## SEGURIDAD VIAL Y PEATONAL

### Capítulo I

#### Seguridad Vial

**Artículo 73.** La seguridad vial es el conjunto de medidas, normas, políticas y acciones adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de éstos.

Las autoridades, en el marco de sus respectivas competencias y ejercicio de atribuciones deberán realizar las acciones necesarias para proteger al máximo posible la vida, salud e integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas, aplicando las siguientes directrices:

- I. Infraestructura segura: diseño y la construcción de espacios viales debe propiciar velocidades y maniobras de viaje seguras para reducir los errores de las personas usuarias y sus efectos;
- II. Velocidades seguras: incorporación de aditamentos y dispositivos que adapten y regulen dinámicamente las velocidades de desplazamiento que las personas usuarias deberán cumplir en función del nivel de seguridad y condición de cada vía;
- III. Vehículos seguros: requisitos mínimos o elementos fundamentales necesarios para proteger tanto a ocupantes del medio de desplazamiento como a los demás usuarios de la vía pública;
- IV. Personas usuarias seguras: cumplimiento de las normas viales y adopción de medidas individuales para mejorar y exigir seguridad vial por quienes habitualmente hacen uso de la vía pública;
- V. Atención Médica Prehospitalaria: procesos de reconocimiento inicial que consisten en la estabilización, evaluación, tratamiento y disposición para la atención efectiva y oportuna de las personas lesionadas en siniestros viales, en términos de la normatividad y disposiciones aplicables;  
y
- VI. Seguimiento, gestión y coordinación: estrategias coordinadas que son establecidas y evaluadas por las autoridades competentes para la gestión eficaz de acciones de prevención y atención durante y posterior a los siniestros viales.

**Artículo 74.** Las vías públicas, en lo referente a la movilidad y vialidad, se clasifican en:

- I. Vías de acceso controlado o autopista: vialidades en las que se tienen puntos de acceso y de salida localizados, trazo adecuado e intersecciones a desnivel;
- II. Vialidades regionales: aquéllas que comunican al centro de población con otras localidades;

- III. Vialidades primarias: arterias cuya función es conectar áreas distantes y que soportan los mayores volúmenes vehiculares con el menor número de obstrucciones;
- IV. Vialidades colectoras: aquellas que comunican a los fraccionamientos, barrios o colonias con vialidades primarias;
- V. Vialidades secundarias: arterias que comunican vialidades locales con las colectoras y primarias;
- VI. Vialidades locales: aquellas que sirven para comunicar internamente a los fraccionamientos, barrios o colonias;
- VII. Pares viales: aquellas que se desarrollan a lo largo de escurrimientos pluviales como arroyos y ríos, y que tienen flujo en un solo sentido;
- VIII. Caminos: aquellos que comunican a una localidad con otra u otras dentro del territorio del estado;
- IX. Vías Férreas: aquellas por las que circulan trenes y ferrocarriles;
- X. Ciclovías: aquellas destinadas exclusivamente para la circulación de bicicletas;
- XI. Zonas peatonales: las que sirven exclusivamente para el tránsito de peatones, debiendo quedar cerradas al acceso de vehículos; y
- XII. Paso Peatonal: áreas claramente delimitadas y reservadas exclusivamente para el tránsito de peatones.

**Artículo 75.** Las velocidades máximas para la circulación de los vehículos de motor en las vías públicas de jurisdicción estatal y municipal son:

- I. 20 kilómetros por hora en zonas de hospitales, asilos, albergues y casas hogar;
- II. 20 kilómetros por hora en zonas y entornos escolares en vías secundarias y calles terciarias;
- III. 30 kilómetros por hora en zonas y entornos escolares en vías primarias y carreteras.
- IV. 30 kilómetros por hora en vialidades locales, colectoras y secundarias;
- V. 50 kilómetros por hora en vialidades primarias;
- VI. 80 kilómetros por hora ejes metropolitanos y carreteras estatales;
- VII. 110 kilómetros por hora para automóviles, 95 kilómetros por hora para autobuses, y 80 kilómetros por hora para transporte de bienes y mercancías en autopistas de jurisdicción estatal; y
- VIII. Ninguna intersección, independientemente de la naturaleza de la vía, podrá tener velocidad de operación mayor a 50 kilómetros por hora en cualquiera de sus accesos.

**Artículo 76.** El tránsito de semovientes por carreteras, caminos, calles, avenidas, calzadas, paseos, plazas o puentes peatonales de jurisdicción estatal es responsabilidad de su propietario. Cuando el tránsito de éstos provoque accidentes los propietarios de aquellos serán sancionados administrativamente, en los

términos de la Ley y sus reglamentos, independientemente de la obligación de reparar los daños respectivos que dispongan otros cuerpos normativos.

Los semovientes podrán transitar cuando se trate de eventos culturales o deportivos, bajo las medidas de seguridad que se establezcan en los reglamentos de esta Ley.

**Artículo 77.** El INMOVI promoverá y ejecutará acciones en materia de seguridad y educación vial para los peatones, conductores, ciclistas, usuarios del servicio público y especial de transporte; y población en general, haciendo uso de los diferentes medios de comunicación, los avances tecnológicos. Además, en coordinación con la Secretaría de Educación, promoverá en la educación preescolar, primaria, secundaria, nivel medio superior y superior la impartición de cursos y talleres de educación, seguridad y cultura peatonal y vial.

**Artículo 78.** El INMOVI podrá promover, incentivar y crear programas para la formación de especialistas, así como la coordinación para la investigación y el desarrollo tecnológico en materia de seguridad peatonal y vial, que permitan prevenir, controlar y abatir la siniestralidad.

## Capítulo II

### Derechos de las personas involucradas en siniestros de tránsito

**Artículo 79.** Las autoridades competentes deberán garantizar, a las personas involucradas directa o indirectamente en siniestros de tránsito, el ejercicio de los derechos siguientes:

- I. Recibir la información, orientación y asesoría necesaria, de manera integral, para su eficaz atención y protección, a fin de que puedan tomar decisiones informadas y ejercer de manera efectiva todos sus derechos;
- II. Garantizar el respeto irrestricto a su dignidad, evitando cualquier elemento o situación que impida o dificulte el salvaguardar en todo momento el ejercicio pleno de sus derechos humanos;
- III. Respetar su privacidad e intimidad, en términos de lo establecido en la Ley General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados, su correlativo local y demás normatividad aplicable. Las autoridades competentes deberán evitar, en todo momento, la divulgación de la información contenida en los procesos administrativos, civiles y penales que pueda violentarla;
- IV. Recibir atención médica y psicológica de manera integral;

- V. Reparación integral del daño; en su caso, en términos de la Ley General de Víctimas, la Ley de Víctimas del Estado de Zacatecas y demás disposiciones aplicables, para lo cual los procedimientos deben considerar las condiciones de vulnerabilidad que les afecten; y
- VI. Todos los demás derechos reconocidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política para el Estado Libre y Soberano de Zacatecas y en los Tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte.

La actuación de las personas servidoras públicas a quienes corresponda otorgar atención deberá sujetarse a los protocolos de observancia obligatoria que sean emitidos para tal efecto.

**Artículo 80.** Las autoridades responsables de la atención médica prehospitalaria deberán registrar y resguardar información relativa a la fecha y hora de recepción de cada llamada de emergencia en la materia, la fecha y hora de arribo al sitio del hecho de tránsito; la cinemática del trauma; el número de las personas involucradas en los hechos de tránsito que fueron lesionadas y las características de éstas, de acuerdo con los lineamientos que al respecto emitan las autoridades competentes.

### **Capítulo III**

#### **Estacionamientos Públicos**

**Artículo 81.** El servicio de estacionamiento público, prestado por una autoridad o un particular, tiene por finalidad la recepción, guarda y devolución de vehículos motorizados y no motorizados en los lugares debidamente autorizados y en los términos de los reglamentos respectivos.

**Artículo 82.** El INMOVI y los Ayuntamientos en el ámbito de sus competencias y de conformidad con los resultados de los estudios en materia de movilidad y de accesibilidad universal que al respecto se realicen, y las disposiciones que para el efecto señale el reglamento respectivo, podrán establecer condiciones, limitantes y en su caso tarifas para el establecimiento y funcionamiento de estacionamientos públicos.

Los reglamentos y otras disposiciones administrativas en materia de estacionamientos públicos deberán observar lo dispuesto en la Ley General, esta Ley y en el Código Territorial y Urbano del Estado de Zacatecas.

## Capítulo IV

### Sistema Estatal de Ciclovías

**Artículo 83.** La Secretaría y la autoridad municipal en materia de movilidad deberán promover el uso de la bicicleta como medio de transporte sustentable.

El Sistema Estatal estará compuesto por una red de ciclovías en los centros de población y carreteras estatales, debiendo considerar la jerarquía de la movilidad establecida en la presente Ley, así como lo que establezcan los reglamentos correspondientes y los programas estatal y municipales de movilidad.

**Artículo 84.** La Secretaría de Obras Públicas y las autoridades municipales, de conformidad con las recomendaciones del INMOVI, ejecutarán proyectos derivados de los programas de movilidad o estudios técnicos que para tal efecto se realicen y sean congruentes con las necesidades de demanda de los ciclistas actuales y potenciales, características topográficas y climatológicas de las ciudades, así como la conectividad entre las ciclovías que la conforman y la integración con otras modalidades de transporte.

**Artículo 85.** Las autoridades estatales y municipales destinarán el espacio público necesario para el establecimiento de ciclovías con calidad, seguridad y eficiencia. Así mismo, la infraestructura y equipamiento para el desplazamiento y estacionamiento de las bicicletas.

**Artículo 86.** La red de ciclovías deberá contar con señalética que identifiquen claramente los puntos de cruce, velocidades, sentido y demás características necesarias para el adecuado uso y respeto.

**Artículo 87.** La Secretaría de Obras Públicas y su correlativo municipal, en el ámbito de su competencia, deberán dar el mantenimiento periódico del sistema estatal de ciclovías a efecto de incentivar el uso permanente de las mismas y evitar riesgos de accidentes.

## Capítulo V

### Ocupación de la vía pública por concentraciones humanas

**Artículo 88.** La Secretaría tendrá la obligación de proteger y prestar apoyo para otorgar seguridad a las manifestaciones públicas, desfiles, caravanas, peregrinaciones o cualquier otro tipo de concentración humana.

**Artículo 89.** Los organizadores de las manifestaciones públicas, desfiles, caravanas, peregrinaciones o cualquier otro tipo de concentración humana deberán dar aviso a la Secretaría con una anticipación de cuarenta y ocho horas, a la realización de la misma. Quien infrinja esta disposición será sancionado en términos de lo que se disponga en los reglamentos de esta Ley.

**Artículo 90.** Las autoridades estatales o municipales en el ámbito de su competencia, deberán informar a la población, a través de los medios de comunicación sobre el desarrollo de manifestaciones, actos o circunstancias que alteren en forma momentánea, transitoria o permanente la vialidad. Así mismo, la Secretaría de Seguridad deberá proponer alternativas para el tránsito de personas o vehículos.

**Artículo 91.** Las manifestaciones, desfiles, caravanas, peregrinaciones o cualquier otro tipo de concentración humana podrán utilizar las vialidades siempre y cuando sea de manera momentánea y no las obstruyan totalmente, ni bloqueen servicios de emergencia o acceso a hospitales o clínicas. Ante el incumplimiento de lo dispuesto en este artículo se sancionará en los términos que se establezca en los reglamentos de esta Ley.

**Artículo 92.** Las medidas necesarias para evitar el bloqueo en vías primarias de circulación se establecerán en los reglamentos de la presente Ley.

## **TÍTULO CUARTO**

### **VEHÍCULOS, LICENCIAS Y PADRONES ESTATALES**

#### **Capítulo I**

##### **Registro vehicular**

**Artículo 93.** El registro de los vehículos se acreditará mediante la tarjeta de circulación que deberá portar siempre el conductor, así como con las placas y la calcomanía correspondiente, que deberán ser colocadas en los lugares que determine el reglamento de esta Ley.

La Secretaría de Finanzas expedirá las placas y la calcomanía que permita identificar a los vehículos conducidos por o en que habitualmente viajen personas con discapacidad.



**Artículo 94.** Los vehículos registrados en otro país podrán circular libremente en el estado, si lo hacen de manera transitoria; debiendo contar con el permiso de importación e internación temporal otorgado por las autoridades competentes, además de portar las placas y la tarjeta de circulación correspondiente.

**Artículo 95.** No se podrá suspender la circulación a ningún vehículo por elementos de la Secretaría o por las autoridades municipales, salvo los casos de delitos o infracciones flagrantes, requerimientos administrativos o mandatos judiciales en los casos que resulte necesario para la preservación del orden y la paz pública.

**Artículo 96.** La Secretaría de Finanzas, en coordinación con la Secretaría de Seguridad Pública, llevarán un control veraz y actualizado de los vehículos automotores sometidos a la jurisdicción estatal, debiendo integrar y operar un padrón que contenga los datos relativos a los mismos. Para cumplir con este objetivo podrán hacer uso de los medios técnicos que estimen más adecuados.

**Artículo 97.** Para que el propietario de un vehículo pueda efectuar su registro, de conformidad con lo establecido en el presente capítulo, deberá satisfacer los requisitos siguientes:

- I. Presentar la forma de aviso correspondiente.
- II. Asimismo, quien acuda al trámite deberá proporcionar la firma autógrafa, y permitir la toma de fotografía de rasgos faciales y huellas dactilares. Quienes reciban y tengan bajo su resguardo esta información deberán protegerla conforme a lo dispuesto en la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados para el Estado de Zacatecas y las demás leyes aplicables;
- III. Exhibir original de la factura, carta factura o documento que acredite la propiedad o legítima posesión del vehículo;
- IV. Acreditar el pago de los impuestos y derechos que establecen los ordenamientos legales de la materia;
- V. En caso de existir un registro anterior, acreditar que este ha sido cancelado, habiéndose efectuado en consecuencia el cambio de propietario; y
- VI. Tratándose de vehículos de procedencia extranjera, además de los requisitos antes señalados, deberán de acreditar su legal estancia en el país, con el documento que haya expedido la autoridad competente.

**Artículo 98.** Para el registro de vehículos destinados a la prestación del servicio público y especial de transporte, además de cumplir los requisitos señalados en el artículo anterior, los interesados deberán acompañar los documentos siguientes:

- I. Título concesión o permiso correspondiente vigentes;
- II. Constancia de haber aprobado la revista físico-mecánica, expedida por la autoridad competente;
- III. Contrato de seguro de cobertura amplia, fideicomiso o fondos de garantía aprobados por la autoridad, para responder a los usuarios y a los terceros ante cualquier siniestro que puedan sufrir;  
y
- IV. Constancia de pagos de impuestos y derechos correspondientes.

La información que contiene el registro de los vehículos a que alude este artículo, se considerará pública en los términos de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública para el Estado y los Municipios de Zacatecas.

**Artículo 99.** Cuando con posterioridad al registro, ocurra alguna modificación relativa a los datos o características de los vehículos, el propietario deberá darla a conocer a la autoridad correspondiente, para que se lleve a cabo la actualización que proceda, dentro de los plazos que establece la Ley de Hacienda para el Estado.

**Artículo 100.** El Ejecutivo del Estado podrá celebrar convenios de colaboración o coordinación con las autoridades federales o de otros estados de la República, para la integración y actualización del registro de los vehículos.

Como resultado de dichos convenios se podrán establecer, cuando se haga necesario, otros requisitos para el registro de los vehículos, además de los señalados anteriormente.

## **Capítulo II**

### **Placas de los vehículos**

**Artículo 101.** Las placas de circulación que requieren los vehículos registrados de conformidad con las disposiciones de esta Ley y su reglamento serán otorgadas por la Secretaría de Finanzas.

**Artículo 102.** Ningún vehículo podrá desplazarse por las vías públicas del estado sin llevar colocadas las placas correspondientes al tipo de uso o servicio propio de la unidad o, en su caso, la autorización provisional, otorgada por la propia autoridad competente, en tanto concluyen los trámites necesarios para su obtención, ya se trate de reposición por sustracción, extravío o reciente adquisición.

**Artículo 103.** La Secretaría de Finanzas expedirá los tipos de placas siguientes, para:

I. Transporte privado:

- a) Automóvil;
- b) Autobús;
- c) Camión;
- d) Remolque;
- e) Auto antiguo;
- f) Vehículos para Discapacitados;
- g) Demostración; y
- h) Motocicleta particular.

II. Transporte público:

- a) Automóvil;
- b) Autobús;
- c) Camión; y
- d) Vehículos para Discapacitados.

III. Vehículos destinados a la seguridad pública, protección civil y emergencias:

- a) Policía preventiva;
- b) Policía de Investigación;
- c) Motocicleta patrulla; y

d) Emergencia.

**Artículo 104.** Las placas para patrullas y vehículos de emergencia, únicamente se proporcionarán a aquellas unidades plenamente identificadas como tales, y que correspondan a instituciones policiales en los términos de la ley en la materia. Estas deberán presentar una diferencia visual clara en comparación de las placas para transporte privado o público.

**Artículo 105.** Las placas para demostración o traslado únicamente se proporcionarán a las personas que se dediquen a la fabricación, distribución autorizada, ensamble o comercio de vehículos automotores nuevos y usados sujetos a registro y cuyo domicilio fiscal se encuentre dentro del territorio del Estado.

**Artículo 106.** Las placas metálicas previstas en el presente artículo serán vigentes durante el tiempo determinado mediante acuerdo administrativo por la Secretaría de Finanzas.

**Artículo 107.** Las placas para vehículos para uso de personas con discapacidad se proporcionarán a las personas que sean propietarias de vehículos automotores ordinarios o adaptados con los equipos, dispositivos o modificaciones especiales para su manejo por sí mismas o por tercero, previa verificación y certificación que se realice a la unidad por las autoridades de tránsito competentes.

La expedición de este tipo de placas será independiente de los tarjetones otorgados por el Instituto para la Atención e Inclusión de Personas con Discapacidad del Estado de Zacatecas. Las personas con discapacidad podrán optar en tramitar uno u otro.

**Artículo 108.** Las placas para auto antiguo se proporcionarán a las personas que sean propietarias o legítimas poseedoras de vehículos con una antigüedad mínima de treinta años, contados a partir de su fecha de fabricación, que sus partes y componentes mecánicos y de carrocería conserven sus características de originalidad y de operación, así como contar con una certificación de sus condiciones físico-mecánicas, expedida por las instituciones u organismos reconocidos por la Secretaría de Finanzas.

### **Capítulo III**

#### **Equipamiento vehicular**

**Artículo 109.** Todo vehículo que circule en las vías públicas del estado contará con los equipos, sistemas, dispositivos y accesorios de seguridad que señale esta Ley y su reglamento, así como las especificaciones o características establecidas por la Norma Oficial Mexicana aplicable.

**Artículo 110.** Los vehículos deberán contar con los dispositivos necesarios para prevenir y controlar la emisión de ruidos y gases que propicien la contaminación ambiental. Las características y condiciones en que se hará la instalación de los dispositivos de referencia, serán determinadas por el reglamento de esta Ley y los ordenamientos ambientales aplicables.

**Artículo 111.** Todo vehículo para circular por las vías públicas del estado deberá cumplir con los requerimientos de peso y dimensiones que se especifican en el reglamento, de esta Ley, debiendo las autoridades de tránsito retirarlos de la circulación cuando violen dichas especificaciones o no cuenten con el equipo necesario a que se hace referencia en los artículos que anteceden.

Los vehículos para uso de personas con discapacidad que circulen por las vías públicas del estado cumplirán con las especificaciones, equipo, accesorios, sistemas o modificaciones especiales que señale el reglamento de esta Ley.

Los vehículos adscritos a los cuerpos de seguridad pública y los destinados a la prestación de servicios de asistencia social, deberán identificarse con las características que determine el reglamento respectivo.

## **Capítulo IV**

### **Circulación de los vehículos**

**Artículo 112.** Queda prohibido llevar en un vehículo un número mayor de personas al que especifique la tarjeta de circulación respectiva. En el caso de los vehículos de servicio público de transporte y el especial serán las autoridades de transporte competentes, las que determinen el número máximo de personas que pueden ser transportadas según el tipo de vehículos y servicio de que se trate.

**Artículo 113.** Con la finalidad de contar con información oportuna y suficiente para prevenir accidentes de tránsito, así como para detectar a los infractores reincidentes, la Policía Preventiva de Seguridad Vial se apoyarán en el registro estatal de antecedentes de tránsito.

Los procedimientos para seguir por las autoridades de tránsito y de transporte, por los propios responsables e involucrados en los casos en que ocurra un accidente, se especificarán en los reglamentos y protocolos relativos de esta Ley.

**Artículo 114.** Cuando se lleguen a presentar situaciones de emergencia que perturben la paz pública, la Secretaría podrá tomar las medidas necesarias para regular y controlar la movilidad vehicular, aún de manera distinta a la señalada por esta Ley y sus reglamentos, así como por los dispositivos y señalamientos de circulación, mientras tal emergencia perdure, en coordinación con las autoridades competentes.

**Artículo 115.** Los señalamientos viales en la entidad deberán ajustarse a las especificaciones contenidas en el manual de dispositivos para el control del tránsito en calles y carreteras emitido por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

## Capítulo V

### Licencias y Permisos para Conducir

**Artículo 116.** Toda persona que conduzca un vehículo de motor por las vías públicas dentro del territorio del estado deberá portar consigo la licencia o el permiso vigentes que corresponda al tipo de vehículo de que se trate y que haya sido expedida por la autoridad legalmente facultada para ello.

En el Reglamento de la Ley se podrán incorporar las subclasificaciones que resulten necesarias conforme al interés público, de los tipos de licencia referidas en este artículo.

**Artículo 117.** No se podrán otorgar licencias o permisos de conducir cuando:

- I. El conductor se encuentre suspendido o privado de los derechos derivados de la licencia de conducir, o exista algún impedimento legal ordenado por la autoridad judicial;
- II. El solicitante haya sido declarado con incapacidad física o mental que le impida contar con la habilidad necesaria para conducir; y
- III. El solicitante proporcione datos o documentación falsa, sin perjuicio de la responsabilidad penal en que incurra.

Las personas con discapacidad, previos dictámenes médicos necesarios y suficientes, podrán acreditar aptitud para conducir vehículos, por lo que la sola condición no será entendida como excluyente para el otorgamiento de una licencia de conducir.

**Artículo 118.** Los interesados en obtener y renovar algún tipo de licencia deberán acreditar los exámenes de manejo indicados por el INMOVI y cumplir con los requisitos que al respecto establezca el reglamento de la Ley.

Las licencias de conducir se otorgarán solo a personas mayores de edad, lo que se deberá acreditar en los términos que establezca esta Ley y su reglamento.

**Artículo 119.** La Secretaría de Seguridad pública dispondrá la impartición de cursos y la aplicación de exámenes psicométricos, teóricos y prácticos necesarios con objeto de corroborar que los interesados cuentan con los conocimientos y habilidades requeridas para el manejo de vehículos de motor. Auxiliándose para ello, en su caso, del equipo o mecanismos tecnológicos que resulten adecuados y de conformidad con lineamientos generales que se expidan para tal fin.

**Artículo 120.** Los servidores públicos responsables de la expedición de las licencias de conducir deberán consultar el registro estatal de licencias y de infracciones, con el objeto de verificar que los solicitantes no tengan ningún impedimento para su obtención.

**Artículo 121.** Las licencias vigentes que se expidan en otra entidad federativa o en el extranjero, tendrán plena validez dentro de la jurisdicción estatal, siempre y cuando correspondan al tipo de vehículos de que se trate.

**Artículo 122.** En caso de una persona con licencia expedida válidamente caiga en alguno de los supuestos a que se refiere el artículo 111 de la presente Ley, quedará sin efectos.

**Artículo 123.** Cuando al obtener una licencia o permiso de conducir, el interesado haya proporcionado información o documentación alterada o falsificada, se procederá a cancelar dicha licencia o permiso, una vez comprobada esta circunstancia, sin perjuicio de la responsabilidad penal que pudiera resultar las licencias o permisos cancelados por este supuesto no podrán volverse a otorgar dentro de los siguientes tres años a la cancelación.

El servidor público que otorgue una licencia o permiso de conducir en contravención a lo dispuesto por esta Ley y su reglamento incurrirá en falta administrativa conforme a la Ley General de Responsabilidades, sin perjuicio de las responsabilidades civiles o penales que se generen.

**Artículo 124.** La Secretaría de Seguridad Pública podrá celebrar convenios con personas físicas o jurídicas colectivas, así como entidades públicas y privadas que cumplan con las características legales, técnicas y administrativas, para reconocerlos en la impartición de cursos de manejo a conductores de vehículos particulares con el objeto, en su caso, de establecer acciones coordinadas respecto de las pruebas o exámenes que deben realizarse para la obtención de la licencia o permiso de conducir conforme a lo establecido en esta ley y su reglamento.

## **TÍTULO QUINTO**

### **SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO EN EL ESTADO**

#### **Capítulo I**

##### **Principios rectores**

**Artículo 125.** El transporte público es un servicio encaminado a garantizar la movilidad de personas u objetos en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad, sujeto a una contraprestación económica.

**Artículo 126.** Además de la atención y sujeción a los principios, bases y finalidades establecidos en el Título Primero de esta Ley, el servicio de transporte público debe prestarse bajo los siguientes principios rectores:

- I. Accesibilidad: implementación de medidas tendientes a asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones, a los servicios de transporte, e infraestructura afecta a dichos servicios;
- II. Acceso al transporte: que las y los usuarios puedan transportarse en condiciones de comodidad, calidad y seguridad;
- III. Antimonopolio: promover acciones que no fomenten ni propicien monopolios, competencia desleal u otros fenómenos ilícitos de acaparamiento del mercado, evitando el alza de precios



- mediante la regulación de la tarifa, así como todo lo que constituya una ventaja indebida a favor de una o varias personas determinadas y con perjuicio de la ciudadanía;
- IV. Destino Preferente: uso preferente de las vialidades, carreteras, caminos e infraestructura vial de carácter estatal y municipal, al fortalecimiento de la movilidad de las personas, a través de los servicios de transporte público y especializado y los medios alternos de transporte no motorizados;
  - V. Participación ciudadana: la sociedad civil organizada podrá emitir opiniones, estudios y recomendaciones para mejorar la calidad del servicio de transporte, a través del Observatorio;
  - VI. Racionalidad de vehículos e infraestructura: la utilización de vehículos de transporte conforme a la demanda de servicio y procurar la optimización de la infraestructura vial existente y la construcción de infraestructura especial que facilite la operación de cada uno de los distintos modos de transporte; y
  - VII. Sustentabilidad: la promoción para el uso de medios alternos de transporte que fomenten la movilidad en el Estado;

**Artículo 127.** Las bases y los lineamientos que rijan el servicio público de transporte que se regula en este ordenamiento deben tener como criterios, los siguientes:

- I. La preeminencia del interés general sobre el particular;
- II. La procuración de calidad, accesibilidad, seguridad, regularidad, rentabilidad, sustentabilidad, coberturas, horarios y eficiencia;
- III. La compatibilidad de los sistemas de transporte con el desarrollo urbano armónico, las necesidades de la población, la seguridad, calidad de vida, la preservación, conservación y restauración del medio ambiente;
- IV. La disponibilidad general de los servicios, evitando cualquier clase de discriminación y atendiendo a las necesidades y circunstancias particulares de personas con discapacidad y grupos vulnerables; y
- V. La disponibilidad de los servicios deberá incluir itinerarios para la operación del transporte público colectivo, estableciendo para estos efectos, los horarios y frecuencias que sean necesarias.

## **Capítulo II**

### **Disposiciones generales**

**Artículo 128.** Corresponderá al INMOVI la coordinación, dirección, evaluación y control del servicio público de transporte en cualquiera de sus modalidades.

La Secretaría de Obras Públicas del Estado en coordinación con la Secretaria de Desarrollo Urbano, Vivienda y Ordenamiento Territorial, será la encargada de la ejecución de las obras de infraestructura necesarias para la correcta prestación de los servicios de transporte previstos en esta Ley, que sean autorizados por el INMOVI.

**Artículo 129.** En el manual de especificaciones técnicas, expedido por el INMOVI conforme a las Normas Oficiales Mexicanas aplicables, se establecerán las características físicas, de diseño, modelos, corte de pintura, condiciones mecánicas y de carrocería, colores, elementos de seguridad y demás aspectos materiales que deben cumplir las unidades destinadas a prestar los servicios de transporte.

Las condiciones de operación se integran en el documento que establece las rutas, horarios, frecuencia, velocidad, puntos de ascenso y descenso de pasajeros, sitios, estándares de calidad y demás aspectos relativos a la prestación de los servicios de transporte.

**Artículo 130.** Quienes presten los servicios de transporte público en cualquiera de sus modalidades quedarán sujetos a las disposiciones previstas en esta Ley, sus reglamentos, acuerdos, circulares, normas, manuales de especificaciones técnicas y a las condiciones de operación que determinen las autoridades de movilidad del estado.

**Artículo 131.** Las unidades automotoras en las que se presten los servicios públicos de transporte deben contar con los requisitos mínimos de operación que marquen los manuales de especificaciones técnicas que deriven de esta Ley.

Cada una de las modalidades del servicio público de transporte deberá contar con estructuras de adaptabilidad para personas con discapacidad. Tratándose del transporte masivo y colectivo, deberán destinar, por lo menos el 10% de los lugares disponibles para las personas con discapacidad en uso exclusivo.

El INMOVI llevará a cabo revisiones permanentes de las condiciones físicas y operativas de las unidades automotoras que presten el servicio público. Si derivado de las revisiones y verificaciones implementadas por la autoridad se advierte que no cumple con las normas técnicas, podrá negar que la unidad siga circulando mediante orden oficial por escrito.

**Artículo 132.** Todas las unidades automotoras en las que se presten el servicio público de transporte en cualesquiera de sus modalidades deben contar con póliza de seguro vigente para asegurar la vida, integridad física y equipaje de las personas usuarias del servicio, de la persona conductora y de terceros que pudieran verse afectados con motivo de accidentes en donde intervienen este tipo de vehículos.

La póliza de seguros deberá cubrir la responsabilidad civil por daños, lesiones o muerte de los usuarios, conductores y terceros.

Las personas morales titulares de una concesión o permiso podrán constituir fideicomisos, fondos o mutualidades internas para cubrir la reparación de daños que se causen con motivo del servicio, previa autorización del INMOVI quien verificará y, en su caso, autorizará las reglas de aportación, aplicación y rendición de cuentas, así como los alcances, términos y condiciones de su cobertura; mismas que deberán estar registrados ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y contar con el respaldo de un seguro de su empresa mutual.

**Artículo 133.** El INMOVI establecerá la colorimetría y cromática de los vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte público, cuya carrocería no podrá contener, en su diseño imágenes religiosas ni discriminatorias.

El corte de pintura de los vehículos que se utilicen para la prestación del servicio público de transporte no deberá portar colores cuya combinación, diseño de conjunto o leyendas complementarias, impliquen la promoción expresa o implícita de partidos o asociaciones políticas.

**Artículo 134.** En las unidades automotoras destinadas a la prestación del servicio público de transporte se podrá instalar publicidad, previa autorización del INMOVI, siempre y cuando cumpla con las especificaciones de uso, diseño y tamaño que determinen las normas técnicas que deriven de la presente Ley.

La instalación de la publicidad deberá garantizar en todo momento la seguridad de los usuarios y del conductor; además de que no podrá autorizarse si inhibe o impide la visibilidad interior o exterior de la unidad; o bien, que genere a confusión del servicio que se presta.

La publicidad podrá fijarse a través de dispositivos electrónicos, siempre y cuando no sea invasiva a la imagen homóloga del servicio de que se trate.

Queda prohibida la fijación o portación de propaganda político electoral en cualquiera de las unidades y elementos que integren el sistema de transporte público del estado.

En los vehículos del servicio público de transporte colectivo se deberá reservar un área específica al interior del vehículo para la instalación de publicidad relativa a campañas informativas de interés social en los rubros de salud, seguridad pública o protección civil que desarrollen las autoridades estatales competentes. El concesionario no obtendrá un beneficio económico por la colocación y difusión de esa publicidad.

La ubicación y dimensiones del área a reservar, será determinada en las normas reglamentarias que de esta ley se deriven.

**Artículo 135.** El servicio público de transporte se clasifica en:

- I. De pasajeros;
- II. De carga;
- III. Especializado; y
- IV. Mensajería y paquetería.

**Artículo 136.** El INMOVI podrá proponer en todo tiempo la introducción de nuevas modalidades del servicio público de transporte, previa consulta del Consejo Estatal de Transporte Público, siempre y cuando beneficie al interés social y dicte las medidas necesarias que aseguren la innovación tecnológica y la seguridad, así como los principios rectores establecidos en el presente Título.

### **Capítulo III**

#### **Servicio público de transporte de pasajeros**

**Artículo 137.** El servicio público de transporte de pasajeros se clasifica en:

- I. Masivo o de alta capacidad: se presta en vías específicas con rodamiento especializado o en vías confinadas, con equipo vehicular con capacidad de transportación de más de cien personas a la vez, con vehículos especiales cuyo control y operación se realiza mediante el uso de tecnologías;

- II. Colectivo o de mediana capacidad: se presta en rutas determinadas con vehículos de capacidad media que pueden transportar de veintinueve a cien personas a la vez, pudiendo ser operado en carriles confinados con estaciones de ascenso y descenso y mediante el uso de tecnologías;
- III. Colectivo de baja capacidad: se presta en rutas determinadas con vehículos de capacidad baja que pueden transportar hasta veintinueve personas a la vez, pudiendo ser operado en carriles confinados con estaciones de ascenso y descenso determinadas y mediante el uso de tecnologías;
- IV. Individual: se presta a través de unidades motorizadas de tipo automóvil, de por lo menos cinco puertas, apto para el transporte de un máximo de cinco personas.

## **Sección Primera**

### **Modalidades de transporte masivo y colectivo**

**Artículo 138.** El transporte público masivo, colectivo de mediana capacidad y colectivo de baja capacidad podrá prestarse en las modalidades siguientes:

- I. Urbano: cuando el servicio sea autorizado para prestarse en las zonas urbanas o conurbadas del Estado;
- II. Metropolitano: cuando el servicio sea autorizado para prestarse en las zonas metropolitanas;
- III. Suburbano: cuando el servicio sea autorizado para prestarse en las demás zonas que no correspondan a las dos anteriores, pero que su objetivo sea conectar con éstas; y
- IV. Foráneo: cuando el servicio sea autorizado para prestarse en las demás zonas que no correspondan con las fracciones I y II, y que su objetivo no sea conectarse con ninguna de ellas.

Las zonas a que se refiere este artículo se sujetarán a lo decretado mediante los Planes de Desarrollo Urbano y Metropolitano expedidos por el Titular del Poder Ejecutivo del Estado, con base en el Código Territorial y Urbano del Estado de Zacatecas.

El transporte público autorizado en categorías de suburbano o foráneo deberán sujetarse a las rutas y vías que le sean decretadas por la Secretaría, sin que puedan obstruir el paso o ruta de los servicios de transporte de categoría urbano o metropolitano.

**Artículo 139.** El INMOVI establecerá las especificaciones técnicas y los planes de operación del servicio en las que se deberá contener, por lo menos, el horario de servicio, número de despachos y horario para cada

uno, mecanismos de rotación, cantidad de vehículos para operar la ruta, así como los números económicos asignados a cada despacho.

El servicio público de transporte a que se refiere esta Sección sólo podrá prestarse con vehículos que cumplan con las características técnicas y de operación que establezca el manual de especificaciones técnicas, atendiendo a la modalidad y categoría del servicio.

Queda prohibido convertir o adaptar un vehículo de carga para la prestación del servicio destinado a pasajeros.

**Artículo 140.** Son elementos básicos de la operación del servicio los siguientes:

- I. Itinerario de la ruta: entendiéndose por éste el recorrido con movimientos direccionales, desde su origen hasta su destino y viceversa, así como las especificaciones operativas del servicio;
- II. Horario de servicio: que es el tiempo comprendido entre la hora de inicio y de terminación del servicio de una ruta, incluyendo puntos intermedios tratándose del servicio público intermunicipal;
- III. Frecuencia de servicio: entendiéndose por ésta el número de vehículos requeridos para el servicio, en un tiempo establecido, durante un periodo determinado del día;
- IV. Intervalo de servicio: que es el tiempo expresado en minutos, comprendido entre los vehículos despachados en un mismo periodo; y
- V. Despachos: son la salida programada de los vehículos, durante el horario del servicio, conforme a la ruta y la necesidad.

**Artículo 145.** Los concesionarios están obligados a cumplir con los planes de operación que para cada una de las rutas establezca la Secretaría, así como con los estándares de calidad según la modalidad y clase de servicio.

El INMOVI tendrá la facultad de requerir a los concesionarios la disminución o aumento provisional de despachos, las frecuencias o intervalos en las rutas del servicio concesionado conforme al plan de operación que así se requiera, respetando el número de vehículos concesionados.

**Artículo 146.** Para una mayor supervisión y control del servicio, el INMOVI podrá auxiliarse de un sistema de monitoreo de flota que le facilite la administración de itinerarios, paradas autorizadas, horarios, frecuencias, velocidad y otros elementos de operación; mismo que servirá de elemento probatorio para aplicar procedimientos administrativos de sanciones por faltas a la presente Ley, su Reglamento y a los parámetros de operación y calidad de servicio fijados por la propia Secretaría.

El sistema de monitoreo también será auxiliar en materia de seguridad pública para los usuarios y operadores de las unidades, para lo cual cada una de ellas deberá contar con cámaras de video vigilancia, sistema de geolocalización y botón de pánico, dispositivos conectados al Secretariado Ejecutivo del Sistema de Seguridad Pública a las instituciones de seguridad pública de la entidad.

**Artículo 147.** Con el objeto de hacer más eficiente el servicio en beneficio de los usuarios y de los propios concesionarios, éstos podrán, previa autorización del INMOVI, enlazar, fusionar y combinar sus equipos e instalaciones.

**Artículo 148.** El INMOVI podrá modificar los horarios de servicio y ubicación de paradas autorizadas, así como bases de ruta y terminales previa realización del estudio técnico correspondiente. La modificación podrá hacerse de oficio por la autoridad competente a solicitud expresa del concesionario o los usuarios, en su caso. También podrá variar de manera temporal el itinerario de una ruta cuando resulte necesario por la ejecución de una obra pública, la realización de algún evento o por caso fortuito o fuerza mayor.

**Artículo 149.** El itinerario de una ruta o la cantidad de vehículos para operar en una ruta podrán variarse de manera definitiva cuando resulte necesario para la mejora sustancial del servicio, con sustento en los estudios técnicos que al efecto realice el INMOVI.

En ninguna circunstancia se podrá autorizar la modificación al itinerario de una ruta o licitar el otorgamiento de otra, cuando se sobreponga en más de un cincuenta por ciento al itinerario de una ruta existente, en función del Centro de Población y la expansión urbana.

Cuando se requiera la modificación definitiva, el INMOVI resolverá lo relativo a la modificación de la concesión respectiva en los términos establecidos en la presente Ley y en las normas reglamentarias que de ésta emanen.

**Artículo 150.** El INMOVI podrá implementar la reestructuración de las rutas del servicio colectivo, procurando racionalizar el uso de la infraestructura vial existente y evitar la sobre posición de rutas, la sobre oferta de vehículos y la contaminación ambiental; establecerá las políticas, procedimientos, requisitos y bases técnicas bajo las cuales se llevará a cabo, previo visto bueno de la Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Ordenamiento Territorial.

**Artículo 151.** El Titular del Poder Ejecutivo, previo dictamen del INMOVI, podrá declarar la intervención del servicio público de transporte masivo o colectivo, cuando éste se interrumpa o se afecte su prestación

regular y continúa por más de tres horas. La intervención durará únicamente el tiempo en que subsista la causa que le dio origen.

El INMOVI, en ejecución de la orden de la persona titular del Ejecutivo estatal, tomará las medidas necesarias para hacer efectiva la intervención del servicio y evitar que se continúe afectando su prestación, pudiendo hacer uso de la infraestructura, instalaciones, vehículos y equipos afectos a la prestación. Para el cumplimiento de lo anterior se estará a las normas Reglamentarias que de esta ley se deriven.

**Artículo 152.** Los concesionarios del servicio público masivo, colectivo de mediana capacidad y colectivo de baja capacidad, en sus categorías urbano y metropolitano, podrán contar con una organización empresarial sustentada en personal administrativo, operativo y técnico, así como con instalaciones administrativas que les permita una eficiente prestación del servicio.

**Artículo 153.** Es obligación solidaria de los concesionarios y, en su caso, de los propietarios de los vehículos afectos al servicio, garantizar que las personas operadoras que conduzcan las unidades empleadas para su prestación gocen de seguridad social y acceso a prestaciones laborales según lo establece la Ley Federal del Trabajo, la Ley del Seguro Social y demás disposiciones relativas y aplicables.

**Artículo 154.** Los concesionarios deberán contar con bases de ruta fuera de la vía pública, en predio delimitados y con al menos el área de espera para conductores que les asegure una estancia segura y digna, con baños, regaderas, comedores y depósitos. Contarán también con bases de ciento para los vehículos afectos al servicio, los cuales estarán equipados con áreas administrativas y de mantenimiento de vehículos.

Las bases de ruta y de encierro, así como las terminales de infraestructura, deberán cumplir con los requisitos de seguridad, higiene, impacto vial, urbano y ambiental que señalen los ordenamientos legales, reglamentarios y administrativos aplicables.

Los concesionarios en las bases de ruta y terminales deberán señalar en tableros de información los horarios de llegada y salida de los vehículos; además deberán señalar los itinerarios y tarifas para cada servicio.

**Artículo 155.** Los vehículos que no se encuentren en operación deberán permanecer en las bases de ruta, de encierro y resguardo o en las terminales de transferencia. Se prohíbe el estacionamiento o pernocta de vehículos en la vía pública.



**Artículo 156.** Se considerará infraestructura pública las terminales y paradas del servicio público de transporte masivo, colectivo de mediana capacidad y colectivo de baja capacidad, la cual podrá ser concesionada a particulares para su construcción, administración y mantenimiento, conservando la Secretaría el control del servicio.

Para establecer o reubicar una base de encierro o base de ruta, los concesionarios deberán solicitar a la Secretaría la autorización correspondiente, acompañando el estudio técnico de necesidad correspondiente, la propuesta de nueva base, así como el impacto urbano y vial del INMOVI.

**Artículo 157.** Los concesionarios del servicio deberán contar con los sistemas de recaudo y monitoreo que al efecto determine el INMOVI.

Se entiende por sistema de recaudo de la tarifa, la tecnología a través de la cual se abona el pago de la tarifa de forma electrónicamente a través de medios magnéticos, con la finalidad de que se realice el pago del servicio a través de los equipos de validación instalados en los vehículos, o en su caso en terminales de transferencia o paradas intermedias del servicio público de transporte colectivo, y por sistema de monitoreo de flota, aquel que permite el control y supervisión de la flota y del servicio de transporte, permitiendo documentar y registrar cada evento de la operación del servicio.

Cuando se establezcan sistemas de recaudo de la tarifa, el INMOVI podrá supervisar la operación del sistema, así como el desempeño de su operador y, en su caso, dictar las medidas correctivas o de sanción que correspondan.

**Artículo 158.** Los concesionarios del servicio público de transporte podrán organizarse o asociarse en una persona moral que les permita coordinar su actividad para la formulación de planes y programas tendientes a una mayor eficiencia, seguridad y una óptima, equitativa y racional operación del servicio, en beneficio de los usuarios y de los propios asociados.

**Artículo 159.** Los concesionarios, frente al usuario del servicio, a los Gobierno Federal, Estatal y municipales, así como frente a las dependencias y organismos públicos y privados serán los titulares de los derechos y obligaciones que en materia del servicio público de transporte les confiere el título de concesión respectivo, la presente ley y las normas Reglamentarias que de ésta se deriven.

Los concesionarios podrán celebrar convenios y organizarse entre sí o con terceros, así como constituir uniones, asociaciones o sociedades que contribuyan a ofrecer un servicio de mayor eficiencia, rentabilidad

y calidad para los prestadores y usuarios del servicio, y les permita coadyuvar a la mejor prestación de los servicios.

La constitución y los estatutos de cualquier persona moral que pretenda ser titular de una o más concesiones para la prestación de los servicios que prevé la presente Ley, deberán reunir los requisitos que establezca el INMOVI. Este mismo requisito se aplicará para la modificación de sus estatutos.

El INMOVI vigilará que la forma y bases de constitución de las personas morales que sean concesionarias, contribuyan al desempeño eficiente del sistema de transporte.

**Artículo 160.** Además de los requisitos que establecen las leyes de la materia, las personas morales que pretendan ser titulares de alguna concesión para la prestación de los servicios establecidos en la presente Ley, deberán observar las reglas democráticas para la toma de decisiones que protejan los derechos de los socios minoritarios, la transparencia en la rendición de cuentas y la vigilancia en la administración, las buenas prácticas y el buen gobierno corporativo, la erradicación de las prácticas desleales y los mecanismos antimonopólicos para evitar la concentración del capital social.

**Artículo 161.** Las personas morales y las que se agrupen, bajo cualquier modalidad, están obligadas a llevar un registro de sus integrantes y a hacer del conocimiento del INMOVI cualquier modificación.

En caso de transmisión de acciones o partes sociales de las personas morales concesionarias, éstas tendrán la obligación de notificar al INMOVI, el cual podrá modificar, revocar o mantener las concesiones correspondientes, a efecto de salvaguardar la correcta y continua prestación de los servicios y evitar la creación de monopolios.

**Artículo 162.** El servicio de transporte masivo, colectivo de mediana capacidad y colectivo de baja capacidad, en sus categorías urbano, metropolitano y suburbano podrá prestarse a través de un sistema de rutas integradas, con el que se garantice una operación más eficiente, segura y confortable, evitando la sobre posición de rutas y el exceso de vehículos, a fin racionalizar el uso de la infraestructura vial existente, cubrir los costos de operación del servicio y retorno de la inversión del concesionario además de tarifas accesibles a la población.

El INMOVI, previo visto bueno de la Secretaria de desarrollo Urbano, Vivienda y Ordenamiento Territorial, podrá autorizar la integración del servicio público de transporte a que se refiere este artículo, en sus categorías urbano, metropolitano y suburbano, la cual dará lugar a sistemas de rutas integradas; en los

cuales, el servicio suburbano podrá integrarse como alimentador externo de destino y origen únicamente, hasta las terminales de transferencia o puntos autorizados.

**Artículo 163.** El sistema de rutas integradas es la operación coordinada de rutas, con infraestructura que facilita a los usuarios el transbordo entre ellas con una tarifa integrada, podrá tener los siguientes tipos de integración:

- I. Física: que es la conexión de rutas a través de terminales de transferencia y paradas intermedias, acondicionadas para que los usuarios realicen transbordos con comodidad, accesibilidad y seguridad;
- II. Operacional: que es la planeación armonizada de las rutas del sistema, mediante una programación operativa central conforme lo requiera el servicio, procurando un equilibrio de la oferta y demanda de pasajeros, y
- III. Tarifaria: que es el pago de una tarifa que permita al usuario el transbordo entre rutas del sistema a través de un sistema de recaudo de la tarifa.

**Artículo 164.** El sistema de rutas integradas tendrá los siguientes tipos de rutas:

- I. Troncal: aquella ruta cuyo origen y destino son las estaciones de transferencia, que opera sobre vialidades primarias y preferentemente en carriles exclusivos, realizando paradas fijas en paradas intermedias;
- II. Auxiliar: aquella parte de una estación de transferencia circula entre colonias por vías primarias o secundarias sin necesidad de adecuación física, hasta terminar en otra estación de transferencia; y
- III. Alimentadora: aquella con origen o destino en las colonias periféricas e integrándose a la estación de transferencia que le corresponda.

**Artículo 164.** El sistema de rutas integradas se complementará con una infraestructura tecnológica y física que facilite la operación del servicio como los sistemas de recaudo de la tarifa y de monitoreo de flota, terminales de transferencia y paradas intermedias, así como las adecuaciones en la infraestructura vial que así se requieran.

Se entiende por terminal de transferencia, la infraestructura para el intercambio de usuarios de una ruta a otra o de una modalidad de transporte a otra, ubicada en puntos estratégicos conforme a la demanda del servicio; y por parada intermedia o estación, la infraestructura para el ascenso y descenso de usuarios

instalada cada trescientos a quinientos metros, en las vías por donde circulan los vehículos de las rutas troncales. La infraestructura de este sistema deberá considerar equipamiento con accesibilidad universal.

**Artículo 165.** En el sistema de rutas integradas, el porcentaje de la remuneración a los concesionarios podrá realizarse por distribución de los ingresos provenientes de la tarifa, según el costo de remuneración notificado al INMOVI, o por el esquema de remuneración que al efecto informen a éste, de conformidad con las normas reglamentarias que de la presente Ley emanen, siempre respetando el porcentaje de participación de cada concesionario dentro del sistema según lo señalado en las concesiones correspondientes.

**Artículo 166.** El INMOVI establecerá los planes de operación para cada una de las rutas del servicio público de transporte colectivo.

En el sistema de rutas integradas se determinarán los planes de operación para cada tipo de ruta, asignando a los concesionarios los despachos correspondientes conforme a su porcentaje de participación en este sistema, así como el tipo de vehículo señalado en la concesión correspondiente.

Los concesionarios podrán proponer su plan de operación, el cual establecerá el mecanismo de rol de los vehículos a su cargo y su asignación será respetando su porcentaje de participación, conforme al número de vehículos que ampara la concesión respectiva. El INMOVI revisará la propuesta del concesionario y, en su caso, aprobará dicho plan de operación.

**Artículo 167.** Para operar en el sistema de rutas integradas los concesionarios deberán, además de contar con la concesión respectiva, cubrir los siguientes requisitos:

- I. Infraestructura física, como son oficinas administrativas, áreas de taller y mantenimiento, y áreas para conductores.
- II. Incorporar en las unidades que presten el servicio público de transporte de pasajeros los instrumentos tecnológicos que permitan garantizar mayor seguridad y eficiencia de servicio a los usuarios.
- III. Organización administrativa, con descripción de perfiles y puestos, procedimientos de selección y capacitación de personal, así como de supervisión de desempeño;
- IV. Esquema contractual de conductores con condiciones de trabajo acordes a lo establecido en la ley Federal del Trabajo, seguridad social y su reglamentación, y
- V. Conductores capacitados y especializados para la operación de vehículos en las rutas del sistema.

Los tipos de vehículos, sus características y especificaciones técnicas para la operación del servicio en las rutas de este sistema se establecerán en las normas reglamentarias que de esta ley se deriven.

**Artículo 167.** El Estado y los Municipios, en términos de los convenios de colaboración y coordinación que celebren para tal efecto, deberán instalar y dar mantenimiento a cobertizos y bancas para la espera de usuarios en las paradas autorizadas.

**Artículo 168.** El sistema de rutas independientes es aquél cuyas rutas satisfacen el origen y el destino de manera individual, pagando el usuario por cada viaje la tarifa autorizada. Los ingresos de los concesionarios de este sistema de rutas se basan en el número de pasajeros que utilizan el transporte.

Para la protección y resguardo de los usuarios del sistema de rutas independientes se construirán bahías para el ascenso y descenso de pasajeros, así como paraderos cuya instalación y explotación podrá concesionarse a particulares.

**Artículo 169.** El servicio público de transporte colectivo podrá prestarse bajo el modelo de rutas integradas o de rutas independientes, pero no podrán subsistir ambos de manera simultánea.

El INMOVI y la Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Ordenamientos Territorial, mediante declaratoria pública, determinarán cuál de los sistemas deberá operar y en qué delimitación territorial, siempre y cuando se respeten las delimitaciones urbanas, conurbadas y metropolitanas.

La determinación del sistema vigente para un territorio determinado deberá tener una duración mínima de veinte años, tratándose del sistema de rutas integradas; y de 2 años, tratándose de rutas independientes; pudiendo renovar cualquiera de las dos, hasta por los periodos que resulten convenientes.

La declaratoria a que se refiere el segundo párrafo de este artículo podrá ser solicitada por el Consejo Estatal o por el 35% de los concesionarios de las modalidades de transporte público colectivo.

**Artículo 170.** Las unidades que presten su servicio en esta modalidad podrán ser unidades repotenciadas, siempre y cuando cumplan con el manual de especificaciones técnicas expedidas por el INMOVI.

Las unidades que prestarán este servicio en la modalidad no deberán exceder de una antigüedad de 10 años.

## Sección Segunda

### Transporte público de pasajeros en modalidad individual

**Artículo 171.** El servicio de transporte individual o taxi es aquél que se presta mediante una concesión que ampara un solo vehículo automotor tipo sedán, con capacidad máxima de cinco pasajeros, que deberá cumplir con las normas técnicas y operativas expedidas por el INMOVI.

**Artículo 172.** Los vehículos del servicio público de esta modalidad, para su identificación, llevarán visible en la parte central, laterales, superior y posterior de la unidad, los elementos de identificación como número económico y sitio al que pertenecen; además de portar la torreta específica y la colorimetría autorizada para cada región por parte de la Secretaría.

**Artículo 173.** Los concesionarios de este servicio público podrán organizarse en sitios fijos, para lo cual deberán obtener la autorización del INMOVI, previo dictamen técnico. Los sitios deberán establecerse en lugares comunes del polígono del que se trate, debidamente iluminados y accesibles, en términos del Código Territorial y Urbano del Estado de Zacatecas.

Las normas técnicas que de esta Ley se deriven, deberán establecer los tipos de sitios y las características que deberán cumplir cada uno de ellos.

**Artículo 173.** La operación y administración de un sitio de taxis deberá observar lo siguiente:

- I. Llevar un registro diario de identificación de los vehículos, conductores y servicios realizados;
- II. Mantener el lugar en el que se opera en condiciones de limpieza y accesibilidad;
- III. Garantizar que no se afecte la tranquilidad de los vecinos del sitio;
- IV. Cumplir las condiciones que fueron fijadas por la Secretaría en la autorización para instalar el sitio;
- V. No invadir la vía pública.

El INMOVI podrá practicar visitas de inspección a cada sitio para poder verificar el cumplimiento de las disposiciones aplicables.

Los concesionarios podrán organizar bases de operaciones a fin de que sus servicios sean accesibles a la población, a través de líneas telefónicas abiertas o plataformas digitales. Las bases deberán ser autorizadas por el INMOVI a solicitud expresa de los concesionarios que la integren. En caso de que dichas bases dejen de cumplir con el objeto de su autorización en términos del Reglamento de esta Ley, su autorización será revocada por la misma autoridad.

**Artículo 174.** El INMOVI, en conjunto con la Secretaría, podrá establecer medidas y autorizar la implementación de tecnología que contribuya a elevar la eficiencia y seguridad del servicio público de taxi.

Cada unidad que presente el servicio a que se refiere esta Sección deberá contar con un botón de pánico con conexión directa a las instituciones de seguridad pública del Estado.

**Artículo 175.** El servicio público de transporte a que se refiere esta Sección sólo podrá prestarse con vehículos que cumplan con las características técnicas y de operación que establezca el manual de especificaciones técnicas, atendiendo a la modalidad y categoría del servicio. Queda prohibido convertir o adaptar un vehículo de carga para la prestación del servicio que aquí se refiere.

**Artículo 176.** Es obligación solidaria de los concesionarios y, en su caso, de los propietarios de los vehículos afectos al servicio, garantizar que las personas operadoras que conduzcan las unidades empleadas para su prestación gocen de seguridad social y acceso a prestaciones laborales y de seguridad social conforme lo establece la Ley Federal del Trabajo, la Ley del Seguro Social y demás disposiciones relativas y aplicables.

En caso de que el concesionario será también operador, esta obligación deberá acatarse atendiendo el régimen voluntario de seguridad social en términos de la Ley aplicable.

El concesionario está obligado a informar puntualmente al INMOVI cuando un operador deje de trabajar en el vehículo; con la finalidad de mantener actualizado el padrón de operadores.

**Artículo 177.** Las unidades automotoras en las que se preste el servicio no podrán tener una antigüedad mayor a 10 años. La antigüedad mínima permitida de un vehículo al inicio de una concesión es de 2 años anteriores a la expedición de esta.

No se podrán utilizar vehículos deportivos o con accesorios deportivos para la prestación del servicio público.

## **Capítulo IV**

### **Servicio público de transporte en modalidad de carga**

**Artículo 178.** El servicio de transporte público en modalidad de carga se divide en las siguientes categorías:

- I. Carga general;

- II. Materiales de construcción;
- III. Carga liviana; y
- IV. De grúas, pudiendo ser de arrastre y salvamento.

Las concesiones otorgadas para la prestación de este tipo de servicio público sólo ampararán una unidad automotora.

**Artículo 179.** El servicio público de transporte a que se refiere esta Sección sólo podrá prestarse con vehículos que cumplan con las características técnicas y de operación que establezca el manual de especificaciones técnicas, atendiendo a la modalidad y categoría del servicio.

El concesionario de transporte de carga responderá de la carga que traslade, desde que la misma haya quedado bajo su custodia en la unidad y hasta que ésta haya sido entregada a su dueño o persona autorizada en el lugar convenido.

El concesionario de transporte de carga estará libre de responsabilidad cuando por su propia naturaleza o empaque negligente, la carga sufra daños y cuando ésta no se entregue en el lugar y fecha convenidos por causas atribuibles al usuario.

**Artículo 180.** Los métodos de identificación de las unidades automotoras que presten este servicio público quedarán especificados en las normas técnicas que al efecto emita el INMOVI. El reglamento de la presente Ley establecerá las demás condiciones del servicio a que se refiere la presente Sección.

## **Capítulo V**

### **Servicio público de transporte especializado**

**Artículo 181.** El servicio público de transporte especializado comprende las categorías siguientes:

- I. Turístico;
- II. Servicio de Ambulancias;
- III. Servicio para personas con discapacidad;
- IV. Transporte escolar;
- V. Transporte de personal de empresas; y
- VI. Agencias funerarias.



**Artículo 182.** El servicio turístico es el destinado al traslado de personas exclusivamente hacia aquellos lugares situados dentro de los límites del territorio estatal, que atiende a un interés histórico, arqueológico, cultural, arquitectónico o recreativo.

Para el otorgamiento de una concesión de servicio público de transporte especializado de tipo turístico es necesario contar con el visto bueno de la Secretaría de Turismo, el Instituto Zacatecano de Cultura “Ramón López Velarde y la Junta Estatal de Protección y Conservación de Monumentos y Zonas Típicas de Zacatecas.

**Artículo 183.** Las concesiones otorgadas bajo esta modalidad ampararán un solo vehículo que deberá mostrar infraestructura adecuada para la apreciación de los recorridos y no podrá tener antigüedad mayor a 5 años.

**Artículo 184.** Las normas técnicas y operativas deberán prever las dimensiones adecuadas para cada tipo de recorrido, debiendo respetar el diseño urbano. Cada unidad deberá contar con mecanismos de protección ambiental según el tipo de materiales con los que se hayan construido las zonas arqueológicas o arquitectónicas, de manera que se preserve el patrimonio.

**Artículo 185.** El servicio de transporte especializado para ambulancias y para personas con discapacidad deberá prestarse con base en las normas técnicas y Normas Oficiales Mexicanas en la materia.

Cada concesión amparará un solo vehículo, mismo que no podrá circular con antigüedad mayor a 8 años.

**Artículo 187.** El servicio público de transporte escolar es el destinado al traslado de personas desde sus domicilios a sus centros de estudio y viceversa, dentro de los límites del territorio estatal, se presta o es contratado por instituciones educativas, asociaciones de padres de familia o de particulares, para el transporte de estudiantes, investigadores o comunidades académicas, en vehículos tipo midibús, minibús, autobús y vehículo cerrado con capacidad máxima para diecinueve pasajeros.

Para su prestación, este servicio requerirá que además del operario, en los vehículos viaje un adulto capacitado en el tratamiento de los menores, con el objeto de garantizar su seguridad y normal desarrollo; adicionalmente las unidades deberán estar conectadas a las instituciones de seguridad pública del estado, a fin de supervisar la ubicación del vehículo durante el trayecto, el cual no podrá ser superior a sesenta minutos desde que aborde el primer usuario y hasta el arribo al destino final.

Este servicio no podrá compartir las paradas destinadas al servicio de transporte masivo o colectivo, como tampoco con los sitios de taxis. Queda estrictamente prohibida la prestación del servicio a personas ajenas a los centros de estudio para los que se presta el servicio, así como el pago de una tarifa individual.

Las condiciones de la prestación de este servicio serán establecidas en el manual de especificaciones técnicas emitido por el INMOVI.

**Artículo 188.** El servicio público de personal de empresas es el que se presta por un permisionario o concesionario, en los siguientes supuestos:

El destinado a traslado de personas de lugares predeterminados cercanos a sus domicilios hacia sus centros de trabajo y viceversa, dentro de los límites del territorio estatal o cuando su destino de transportación se relacione con fines laborales; y

El que se presta o es contratado por corporaciones, industrias, comercios, instituciones, asociaciones o grupos de particulares, para el traslado regular en zonas urbanas, conurbadas y rurales, de sus trabajadores, agremiados, asociados o integrantes, en vehículos tipo midibús, minibús y autobús; o tratándose de zonas urbanas, en vehículo cerrado con capacidad máxima de diecinueve plazas.

**Artículo 189.** Este servicio no puede compartir las paradas destinadas al servicio de transporte masivo o colectivo, como tampoco con los sitios de taxis. Queda estrictamente prohibida la prestación del servicio a personas ajenas a los centros de estudio para los que se presta el servicio, así como el pago de una tarifa individual.

Las condiciones de la prestación de este servicio serán establecidas en el manual de especificaciones técnicas emitido por el INMOVI.

**Artículo 190.** El servicio público de transporte de agencias funerarias es el que consiste en el traslado de cadáveres tratados por servicios funerarios previamente, cubriendo aquel del lugar de ubicación del cadáver, hasta el lugar de velación y de éste hasta el panteón o bien hasta el servicio de cremación.

Los vehículos destinados para este servicio deberán ser acondicionados a las dimensiones estandarizadas para los servicios funerarios, sin exceder las medidas ordinarias de las vías de comunicación. En cada vehículo sólo se permitirá el traslado de máximo 2 cadáveres.

La concesión de este tipo de servicios ampara hasta dos unidades automotoras.

Las condiciones de la prestación de este servicio serán establecidas en el manual de especificaciones técnicas emitido por el INMOVI.

## **Capítulo VI**

### **Concesiones**

#### **Sección Primera**

##### **Concesiones de unidades para el servicio público de transporte**

**Artículo 191.** La concesión del servicio público de transporte es el acto mediante el cual el titular del Poder Ejecutivo, con base en esta Ley y sus reglamentos, otorga a una persona física o moral, que reúna los requisitos legales, el derecho de explotar el servicio público de transporte o infraestructura especializada para el transporte.

**Artículo 192.** El otorgamiento de concesiones sólo se hará mediante concurso y previos estudios técnicos y socioeconómicos, operativos y urbanos que acrediten la necesidad colectiva de cada modalidad de transporte público y que servirán de base para emitir la convocatoria correspondiente. Aquellas que no se otorguen mediante concurso serán nulas de pleno derecho.

Las concesiones solamente se otorgarán a personas de nacionalidad mexicana, según la modalidad del servicio público de transporte de que se trate.

**Artículo 193.** Para obtener una concesión los solicitantes deberán reunir los siguientes requisitos:

I. Si es persona física:

- a) Ser mexicano, preferentemente originario y residente en la Entidad;
- b) Ser mayor de edad;
- c) Tener capacidad física y mental para la prestación del servicio;
- d) Comprobar la propiedad, legal posesión o la promesa de adquirir la unidad con la que pretenda prestarse el servicio y declarar las características.
- e) Acreditar que el vehículo mantiene condiciones de baja emisión de contaminantes;

- f) Contratar seguro del viajero para los usuarios del servicio, y
- g) Tener capacidad económica para la prestación del servicio.

II. Si es persona moral:

- a) Estar legalmente constituida y tener su domicilio fiscal en el estado de Zacatecas;
- b) No tener incapacidad para contratar;
- c) Acreditar la propiedad del vehículo con el que se pretenda otorgar el servicio;
- d) Acreditar que el vehículo mantiene condiciones de baja emisión de contaminantes;
- e) Contratar seguro contra terceros, y
- f) Tener capacidad económica para la prestación del servicio cuya modalidad solicite.

III. Las personas físicas y morales, de forma indistinta, además deberán:

- a) Presentar sus solicitudes por escrito, dirigidas al Gobernador;
- b) Acreditar su personalidad;
- c) Pagar los derechos correspondientes;
- d) Cubrir los demás requisitos que establezcan la Ley y sus reglamentos, y
- e) Participar en los concursos respectivos.

De conformidad con la Constitución del Estado, serán preferidos los zacatecanos frente a quienes no lo sean para toda clase de concesiones.

**Artículo 194.** El documento que contenga la concesión especificará:

- I. Lugar y fecha;
- II. Fundamento legal, nombre y firma de las autoridades que lo expiden;
- III. El tipo de servicio que se autoriza y su modalidad;
- IV. Número económico, número de concesión y número de expediente, y
- V. Nombre completo del concesionario y su domicilio.

**Artículo 195.** Las concesiones para la modalidad de taxis sólo se otorgarán, con las limitaciones que esta Ley establece, a personas físicas. En las demás modalidades establecidas en esta Ley, con las propias restricciones que ella dispone, indistintamente a las personas físicas o morales.

**Artículo 196.** El otorgamiento de concesiones a que se refiere esta Ley se efectuará con base en los estudios técnicos y socioeconómicos, operativos y urbanos que acrediten la necesidad colectiva. El INMOVI

emitirá dictamen que remitirá a la persona titular del Poder Ejecutivo para que autorice o no la emisión de la convocatoria respectiva.

Una vez autorizada la convocatoria, el INMOVI convocará a un concurso bajo las siguientes bases:

- I. Se publicará una convocatoria en el Periódico Oficial, Órgano del Gobierno del Estado y en otro de mayor circulación en la Entidad. En ella se fijarán plazo y término dentro del cual se recibirán las solicitudes y documentos que los interesados presenten ante la Secretaría, a fin de demostrar que reúnen los requisitos legales para participar en el concurso.
- II. La convocatoria se publicará, a más tardar, con cinco días hábiles de anticipación al inicio del plazo de recepción de las solicitudes y documentos, cuyo período será de mínimo diez y máximo veinte días hábiles.
- III. La convocatoria contendrá:
  - a) La modalidad del servicio público de transporte de que se trate, los términos y condiciones en que se otorgará la concesión. Se realizará una convocatoria por cada modalidad de transporte.
  - b) Los requisitos para obtener ésta y la forma de cumplirlos;
  - c) El plazo y término para la presentación de propuestas y entrega de documentos, entre las que deberá incluirse la revisión operativa. Por tal revisión deberá entenderse el documento que expida el INMOVI, en el cual consten las pautas conforme a las cuales deberá prestarse el servicio público de transporte, en el supuesto de que le fuera otorgada la correspondiente revisión. Dichas pautas deberán incluirse en el título de concesión como condiciones de prestación de servicio público de transporte;
  - d) En su caso, señalará los requisitos de instalación de terminales, bodegas, estaciones intermedias, talleres y similares, correspondientes a la modalidad en la prestación del servicio público de transporte y a la calidad de éste;
  - e) Las características técnicas que debe reunir el equipo para cubrir el servicio sujeto a concurso;
  - f) Las garantías que deben otorgar quienes participen en el concurso, las cuales se consignarán en el billete de depósito otorgado a favor de la Secretaría de Finanzas. El monto de tal suma será del 2% de la inversión que se pretende realizar y la garantía se hará efectiva en la hipótesis de que, otorgada la concesión al depositante, éste no

comience a prestar el servicio concesionado dentro del plazo de treinta días, contados a partir de que se le notifique dicho otorgamiento;

- g) Día, hora y lugar en que se abrirán las propuestas, las cuales deberán haberse presentado en sobre cerrado. Una vez abiertos, quien presida el concurso les dará lectura en voz alta y levantará el acta respectiva;
- IV. Al momento de fenecido el plazo para la presentación de las solicitudes, personal del INMOVI levantará acta circunstanciada donde especifique el lugar y la hora de cierre de recepción de solicitudes y documentos; así como el nombre o denominación de las personas registradas. El acta circunstanciada no genera derechos, únicamente se tratará de un instrumento de información pública.
  - V. Al término del plazo de presentación de solicitudes, el INMOVI contará con cinco días hábiles para la revisión de documentación presentada. En caso de que las personas participantes hayan omitido o equivocado alguno de los requisitos, se les concederá un término de 48 horas para subsanarlo. Una vez transcurrido dicho término, emitirá acta circunstanciada en la que especifique el día y la hora de conclusión de la fase de revisión de documentación, así como el listado de nombres o denominaciones de las personas que entregaron su documentación completa. El acta a que se refiere este apartado no genera derecho alguno para quienes aparecerán en el listado, sólo se tratará de un instrumento de información pública.
  - VI. Cinco días posteriores a la publicación del acta definitiva de solicitudes recibidas, el INMOVI emitirá dictamen de elegibilidad de las personas participantes y lo remitirá a la persona titular del Poder Ejecutivo, quien, en el término de cinco días hábiles posteriores a su recepción, resolverá definitivamente a quien o a quienes se les otorgará la concesión o concesiones concursadas.
  - VII. En tal resolución tomará en cuenta las mejores propuestas técnicas y materiales, para prestar el servicio, ofrezcan mejores condiciones de seguridad, comodidad y salubridad para los usuarios.
  - VIII. La resolución que otorgue la concesión o concesiones se notificará al interesado o interesados, en la forma que dispone la legislación en materia contenciosa administrativa vigente en el Estado. Durante los tres días hábiles siguientes a que surta efectos la notificación, las personas que obtuvieron su concesión deberán efectuar el pago de derechos correspondiente e iniciar la prestación de los servicios.

**Artículo 197.** Los criterios que servirán a la persona titular del Poder Ejecutivo para otorgar las concesiones serán los siguientes:

- I. En el caso de las personas morales, aquellas se otorgarán a la empresa que compruebe que realizará una inversión mayor a fin de prestar el servicio concedido en las condiciones óptimas, incluidas la capacitación de personal, la calidad de los vehículos, los servicios y obras accesorias, y
- II. Cuando se trate de personas físicas, se dará prioridad, respectivamente:
  - a) A quienes tengan mayor antigüedad como operadores en el servicio público de que se trate, siempre y cuando sea ésta su actividad preponderante durante el tiempo de su antigüedad;
  - b) A los que tengan mayor antigüedad como solicitantes y cumplan con el inciso anterior, y
  - c) A los que, según el estudio socioeconómico que al efecto se realice, justifiquen la solvencia para el desempeño del servicio. Las resoluciones que emita el Gobernador al otorgar las concesiones serán irrecurribles, conforme a esta Ley.

**Artículo 198.** Las concesiones para explotar el servicio público de transporte serán personales, las cuales podrán transmitirse en los supuestos siguientes:

- I. Causa de muerte o incapacidad física o mental, a favor de la persona que aparezca como beneficiario en el título concesión designado por su titular; y
- II. Cesión de derechos.

El concesionario que ceda los derechos de la concesión quedará imposibilitado para obtener otra en un plazo de diez años, excepto el caso en que la cesión se haga en nombre del mismo concesionario, a favor de una sociedad como aportación al capital social.

**Artículo 199.** La cesión de derechos deberá realizarse ante Notario Público, con la declaratoria bajo protesta de decir verdad del cesionario de que no es titular de los derechos de más de cinco concesiones, incluyendo la que se adquiere. El Notario ante quien se otorgue la cesión de derechos dará aviso a la Secretaría dentro del plazo de diez días hábiles.

La parte cedente deberá solicitar por escrito al INMOVI se emita la nueva concesión en favor de la parte beneficiaria, indicado los datos de identificación de ambas y adjuntando el instrumento notarial donde conste la cesión de derechos.

Si el INMOVI la encuentra ajustada a derecho, iniciará el procedimiento administrativo correspondiente y solicitará la comparecencia personal de la persona beneficiaria, quien, para poder recibir la concesión, deberá cumplir con los requisitos establecidos en esta Ley.

Una vez acreditado lo anterior el INMOVI emitirá resolución y, de ser en sentido positivo, ordenará la expedición de la nueva concesión y la cancelación de la anterior.

Toda transmisión formará parte de la concesión originalmente otorgada, quedando sujeta al plazo de vigencia y a las demás condiciones en ella estipulada, por lo que el nuevo titular será responsable del cumplimiento de todas las obligaciones inherentes a la misma.

**Artículo 200.** Tratándose de concesiones del servicio público de transporte en modalidad masivo y colectivo de mediana capacidad y de baja capacidad, en cualesquiera de sus categorías, las personas físicas podrán transferir sus concesiones a otras personas físicas o morales; mientras que las personas morales solo podrán transferir sus concesiones a personas morales. Queda prohibida la transmisión de cesiones de personas morales a personas físicas.

**Artículo 201.** No podrán otorgarse concesiones de transporte público o servicios complementarios a favor de:

- I. Personas servidoras públicas titulares de las dependencias y entidades de la administración pública estatal; los miembros de los organismos públicos autónomos; los Magistrados; los Diputados y los integrantes de los ayuntamientos municipales, durante el ejercicio de su cargo y hasta por seis años después;
- II. Quien habiendo sido titular de una concesión de transporte público, ésta haya sido revocada;
- III. Quien haya prestado un servicio público de transporte, sin contar con la concesión correspondiente;
- IV. Menores de edad o personas con incapacidad mental permanente, salvo en los casos de sucesión;  
y
- V. Quienes hayan sido beneficiados con una concesión en la convocatoria inmediata anterior.

**Artículo 202.** Las concesiones tendrán las reglas comunes siguientes, independientemente de otras que establezca esta Ley de forma particular:

- I. Vigencia: tendrán una vigencia indefinida, pero deberán ser refrendadas anualmente ante la Secretaría y pagar los derechos respectivos;
- II. Máximo de concesiones otorgadas: en el caso de las personas físicas sólo se les otorgará un máximo de cinco concesiones particulares. En el caso de las personas morales, únicamente se les otorgará un máximo de quince concesiones por titular, a excepción de que los concesionarios que



se encuentren prestando el servicio, conformen un consorcio para la operación de alguno de los servicios integrales definidos en los Planes, en cuyo caso el límite serán las suficientes para la consecución del objeto de dicha persona moral;

- III. Número de vehículos: cada concesión sólo podrá amparar un vehículo;
- IV. Patrimonio de familia: cuando una persona tenga un máximo de dos concesiones en su favor, los derechos derivados de las concesiones serán considerados como patrimonio de familia;
- V. Cesión: Las concesiones que no formen parte del patrimonio de familia sólo serán transmisibles por cualquier medio jurídico idóneo señalado en esta Ley;
- VI. Las concesiones de taxi no podrán ser reubicadas, salvo que se haga dentro de la localidad para las que fueron expedidas, o bien, en el caso de zonas metropolitanas decretadas en la Entidad, sin que se pueda exceder los límites establecidos; y
- VII. Las concesiones de transporte público no podrán cambiar su modalidad ni sub modalidad una vez otorgadas.

**Artículo 203.** Las concesiones que se consideren patrimonio de familia no podrán ser enajenadas, sino con previo dictamen del INMOVI y existiendo discapacidad física o mental del titular, debidamente comprobada;

Dentro del término de cinco días hábiles al en que reciban la notificación de las concesiones adscritas al patrimonio de familia, sus titulares designarán por escrito a sus beneficiarios, por su orden, a su esposa e hijos menores de edad, hijos mayores de edad, concubina o persona que dependa económicamente de dichos titulares.

El INMOVI resolverá dentro del término de quince días hábiles acordando de conformidad la propuesta de beneficiarios, a condición de que ninguno de ellos sea ya titular de una concesión. Para que surta sus efectos legales contra terceros, la resolución deberá ser inscrita en el Registro.

Los derechos de las concesiones que formen parte del patrimonio familiar serán inalienables, inembargables y no gravables en forma alguna. Sólo serán transmisibles, en la forma predicha, en caso de muerte de su titular.

**Artículo 204.** Los titulares de las concesiones tendrán los siguientes derechos y obligaciones:

I. Derechos:

- a) Explotar el servicio público concesionado;

- b) Cobrar a los usuarios las tarifas autorizadas;
- c) Proponer a las autoridades de transporte público y vialidad medidas tendientes a mejorar el servicio y aprovechamiento de sus equipos e instalaciones, y
- d) Obtener información y capacitación que requieran para la mejor prestación del servicio.

## II. Obligaciones

- a) Prestar el servicio sujetándose estrictamente a los términos de la concesión;
- b) Cumplir con los horarios, rutas, itinerarios y tarifas apegándose a las pautas señaladas en el título de concesión;
- c) Participar en los cursos de capacitación y actualización que impartan u organicen las autoridades aludidas;
- d) Mantener los vehículos, terminales, bases de operación y servicios conexos en condiciones de seguridad e higiene que los hagan aptos para la prestación del servicio;
- e) Emplear personal que cumpla con los requisitos de eficiencia, exigidos por las autoridades de transporte público y vialidad así como salud, con base en las normas aplicables;
- f) Dar a los usuarios el trato correcto, exigir y vigilar a su personal para que también ellos lo brinden;
- g) Contar con las garantías vigentes exigidas por esta Ley para la explotación del servicio y la protección de usuarios, peatones y conductores, por daños a terceros y presentarlas oportunamente ante la autoridad correspondiente;
- h) Garantizar a los usuarios y terceros el resarcimiento de los daños que pudieren serles causados con motivo de la prestación del servicio; para ello, deberán contar con un seguro de cobertura amplia que ampare daños a terceros, por cada unidad, que ampare la concesión;
- i) Explotar la concesión dentro del plazo de tres meses a partir de su otorgamiento;
- j) Cumplir las disposiciones legales en materia de ecología y protección del medio ambiente;
- k) Mantener el buen estado físico y mecánico de su parque vehicular y atender las exigencias que la autoridad le haga respecto de las condiciones de éste;
- l) Destinar el diez por ciento de los asientos de la unidad de transporte público, para lugares exclusivos de personas con discapacidad, adultos mayores y mujeres embarazadas y contar con mecanismos adecuados de acceso y salida;

- m) Dar el mantenimiento adecuado a sus sitios y bases de servicio, a fin de conservarlos con buena imagen, facilitando la accesibilidad para personas con discapacidad;
- n) Exigir de sus operadores un trato amable y respetuoso a los usuarios;
- o) Verificar que sus operadores cuenten con la licencia de manejo vigente;
- p) Presentar ante la Secretaría dentro de los cinco primeros días hábiles del mes de diciembre de cada año, sus programas anuales de capacitación de operadores y mejora del parque vehicular y dar cumplimiento a los mismos;
- q) Facilitar al INMOVI y a la Secretaría de Seguridad la inspección de las unidades de transporte, instalaciones y la documentación relacionada con la concesión;
- r) Establecer dentro del territorio del Estado, preferentemente en sus terminales, las oficinas administrativas, así como el domicilio para efectos legales;
- s) Abstenerse de realizar actos que signifiquen competencia desleal a otros concesionarios;
- t) Prestar al Gobierno del Estado, en forma gratuita, los servicios especiales que le sean requeridos en casos de emergencia social grave o fuerza mayor;
- u) Ceñirse rigurosamente a los términos de la concesión sin hacer uso indebido de ésta, como sería el prestar el servicio en lugar o ruta distintas para los que aquella otorgó, con excepción de los servicios complementarios debidamente autorizados;
- v) Acatar las medidas y acciones sanitarias dictadas por las autoridades de salud; y
- w) Las demás que establezcan esta Ley y sus reglamentos.

## **Sección segunda**

### **Suspensión y revocación de concesiones**

**Artículo 205.** El INMOVI respetando la garantía de audiencia del concesionario, podrá suspender hasta por tres meses de los derechos derivados de una concesión cuando su titular:

- I. Deje de prestar el servicio público de transporte, durante diez días consecutivos sin justificación en la modalidad señalada en la concesión;
- II. Altere la tarifa pública autorizada;
- III. Preste el servicio en una modalidad distinta a la concesionada;
- IV. Deje de prestar, sin causa justificada, el servicio por más de treinta días no consecutivos;
- V. Altere la documentación que ampare la concesión o cualquiera de los documentos del vehículo;

- VI. Permita el uso o disfrute de la concesión a terceros sin la autorización del Gobernador;
- VII. Permita que, en la prestación del servicio, el vehículo sea conducido por quien carezca de la licencia o tarjeta de circulación correspondiente o que, a pesar de tenerla, se encuentre suspendida, y
- VIII. Permita o tolere que algún vehículo, destinado al transporte como consecuencia de una concesión, una terminal o un servicio conexo, no reúna, por falta de mantenimiento, las condiciones de seguridad e higiene que exijan la Ley o sus reglamentos y;
- IX. No acate las medidas y acciones sanitarias dictadas por las autoridades de salud.

**Artículo 206.** Serán causas de revocación de concesión de transporte público, las siguientes:

- I. Incurrir por tercera ocasión, en alguna de las causas de suspensión;
- II. Ejecutar actos para impedir a otros concesionarios la prestación del servicio público de transporte en alguna de sus modalidades;
- III. Incidir en la comisión de un delito intencional respecto del cual resulte condenado y para cuya ejecución hubiese utilizado el vehículo destinado al servicio;
- IV. Prestar el servicio de transporte en alguna modalidad distinta a aquella para la cual se le haya expedido la concesión;
- V. Traspasar en más de tres ocasiones, las condiciones establecidas en la concesión;
- VI. Negar sin causa justificada, a cualquier persona el servicio que solicite;
- VII. Cambiar el vehículo autorizado para prestar el servicio sin haber obtenido aprobación de la autoridad;
- VIII. Incumplir con los pagos que le corresponden derivados de la concesión; y
- IX. Deje de prestar el servicio para el cual se le otorgó la concesión sin dar aviso a la autoridad.

**Artículo 207.** Independientemente de la revocación, los derechos derivados de las concesiones serán declarados extintos o terminados por las siguientes causas:

- I. Renuncia del titular;
- II. Muerte del titular sin que hubiere designado beneficiarios;
- III. Cuando no se explote dentro del plazo de tres meses a partir de su otorgamiento;
- IV. Cuando el servicio ya no sea necesario en términos del interés general;
- V. Por revocación, y
- VI. Por liquidación, disolución o quiebra, para el caso de personas morales.

**Artículo 208.** En resolución fundada y motivada y mediando procedimientos administrativo y audiencia del interesado en que éste pueda contradecir, probar y alegar, el INMOVI podrá ordenar la suspensión o terminación de las concesiones, o bien, las medidas necesarias para garantizar el interés público.

Tratándose se procedimientos revocación de las concesiones, el INMOVI actuará como autoridad sustanciadora y la persona titular del Poder Ejecutivo como autoridad resolutora.

La persona titular del Poder Ejecutivo emitirá reglamento específico de esta ley en materia de otorgamiento, ejercicio, suspensión, terminación y revocación de concesiones.

**Artículo 209.** La resolución definitiva que se pronuncie, una vez agotados los medios de impugnación y en la que se revoque al titular la concesión cuestionada, impedirá que pueda volverse otorgar otra a la misma persona.

Los medios de impugnación serán los establecidos en la Ley de Justicia Administrativa del Estado de Zacatecas.

### **Sección tercera**

#### **Concesiones para la infraestructura del servicio público de transporte**

**Artículo 210.** La construcción, operación, administración, mantenimiento y vigilancia de la infraestructura para la prestación del servicio de transporte público y sus servicios complementarios, y de los servicios relacionados con la misma, serán suministrados por el estado mediante inversión directa o bien, mediante una asociación público-privada o mediante concesión otorgada a particulares, la cual no podrá exceder de un plazo mayor de treinta años, con base en la legislación especial de la materia.

**Artículo 211.** El Estado y los Municipios, en sus respectivos ámbitos de competencia, podrán otorgar inmuebles en arrendamiento, concesión o comodato para instalar patios de encierro, estaciones y terminales de pasajeros, paraderos, estaciones intermodales, carriles confinados y demás infraestructura que se requieran para la prestación del servicio de transporte público, las cuales serán consideradas de utilidad pública, a fin de promover el uso de los sistemas de transporte público, desincentivar el uso de los vehículos particulares y fomentar una política sustentable de movilidad urbana.

### **Capítulo VII**

## Registro Estatal del Transporte Público

**Artículo 212.** El INMOVI integrará y administrará el Registro Público de Transporte que contendrá las secciones e información siguiente:

- I. Personas concesionarias: nombre, denominación o razón social, la documentación que ampare su identidad o legal existencia, así como la identidad de su representante legal; domicilio legal; datos de identificación fiscal; resultados de las evaluaciones del servicio; registro de la infraestructura física afecta al servicio; las infracciones a la presente Ley y su reglamento;
- II. Concesiones: Original del título de concesión o permiso, ruta e itinerario en el caso del servicio público colectivo, así como de las resoluciones para su otorgamiento, transmisión, suspensión, revocación o prórroga y las modificaciones de concesión. Sentencias de tribunales judiciales y administrativos que hayan causado estado, en las que se ordene la modificación, cancelación o rectificación de las concesiones;
- III. Personas operadoras de transporte público: datos de identificación del operador, licencia de conducir y capacitaciones recibidas y aprobadas, resultados de exámenes para la detección de consumo de drogas o alcohol, carta de no antecedentes penales expedida por autoridad competente, así como infracciones a la presente ley y a las normas reglamentarias que de esta se deriven;
- IV. Vehículos: datos de identificación del vehículo amparado por una concesión, como son número económico, número de serie del chasis, placas de circulación, copia de la póliza de seguro, fideicomiso, fondo o mutualidad, que para cada modalidad exige la presente ley, y
- V. Los demás que señalen las normas reglamentarias que emanen de la presente ley.

**Artículo 213.** Con base en la información del Registro a que se refiere el artículo que antecede; y sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública y la Ley de Protección de Datos Personales del Estado de Zacatecas, el INMOVI incorporará en su página de internet y mantendrá debidamente actualizados los datos del Registro y elaborará una versión pública del mismo para ser publicada en la página de internet que expreso se determine para ese efecto.

**Artículo 214.** Todo vehículo destinado a los servicios de transporte público, en cualquiera de sus modalidades, deberá inscribirse en el Registro Público de Transporte, obteniendo el holograma de alta en el servicio. El vehículo que no cuente con el holograma de alta correspondiente no podrá prestar el servicio de transporte, y será retirado del servicio sin perjuicio de las sanciones que correspondan.

**Artículo 215.** Para que un vehículo pueda ser registrado, se deberá presentar:

- I. El documento con el que el concesionario acredite la propiedad o legítima posesión;
- II. La Tarjeta de circulación a nombre del concesionario o permisionario;
- III. El recibo de pago por emisión de título de concesión o en su caso el pago del refrendo correspondiente;
- IV. La constancia de aprobación de la revisión física y mecánica;
- V. Póliza de seguro, fideicomisos, fondos o mutualidades internas vigentes; y
- VI. Las demás que se deriven de las normas reglamentarias y administrativas relativas a la presente Ley.

## **Capítulo VIII**

### **Tarifas**

**Artículo 216.** La tarifa es la contraprestación económica que el usuario del servicio de transporte paga a su prestador por el servicio recibido.

**Artículo 217.** El INMOVI, previa opinión de las organizaciones de transportistas que se trate, determinará y autorizará las tarifas del servicio público de transporte y sus sistemas de cobro, mismas que deberán ser aprobadas por el Instituto.

Las tarifas se determinarán con base en los estudios técnicos y de costos, así como en los compromisos de mejora de los servicios a cargo de los concesionarios.

En el caso de los sistemas de transporte masivo y colectivo de mediana capacidad y de baja capacidad, una vez determinadas las tarifas de inicio por el INMOVI se actualizarán los primeros quince días del mes de enero en función del Índice Nacional de Precios al Consumidor. Dicha actualización no estará sujeta a aprobación de ninguna autoridad, como tampoco a los estudios técnicos a que se refiere el presente Capítulo.

**Artículo 218.** Las tarifas que se fijen para las diferentes modalidades del servicio deberán ser suficientes para cubrir los costos fijos y variables de operación, de inversión, para el mejoramiento del servicio y una utilidad razonable para el concesionario, considerando el interés prioritario del usuario del servicio.

Se entiende por costos fijos aquellos que no dependen de la operación del vehículo, como son, los sueldos y salarios del personal, impuestos, seguros, papelería, servicios.

Son costos variables los gastos que dependen de la operación del vehículo, como son combustible, llantas, mantenimiento y demás servicios propios del vehículo.

**Artículo 219.** El estudio técnico para determinar la tarifa deberá incluir los siguientes elementos:

- I. Estimación de la demanda del servicio;
- II. Inventario de los vehículos que prestan el servicio de que se trate, considerando año de fabricación y tipo de combustible;
- III. Longitud del recorrido por ruta, en el caso del servicio público de transporte colectivo;
- IV. Cotizaciones de costos de refacciones, combustibles y mantenimiento, que permitan determinar el costo de operación de los vehículos;
- V. Costos administrativos, que incluyan la depreciación de los bienes e instalaciones;
- VI. Análisis de la estructura de costos y tarifa para un vehículo de características promedio en la modalidad de servicio de que se trate;
- VII. Análisis del impacto en la tarifa por las variaciones de los principales componentes de la estructura de costos, tales como: demanda, costos, utilidad y descuentos;
- VIII. Diagnóstico del servicio que incluya el análisis de la oferta, la demanda y la relación entre sí;
- IX. Planes o compromisos para la mejora del servicio, y
- X. Estudio socio económico de la población usuaria del servicio.

**Artículo 220.** Las personas operadoras deberán entregar al usuario del servicio el comprobante de pago, cuando éste se realice en efectivo.

Para el caso de pagar la tarifa a través del sistema de recaudo electrónico, el comprobante será el registro de la transacción reflejada en la base de datos del operador de dicho sistema, y los usuarios tendrán derecho a obtener el comprobante fiscal de pago y del seguro de viajero, a través de los medios que disponga la legislación aplicable, en los puntos de venta y atención al público del sistema.

**Artículo 221.** Las tarifas autorizadas deberán publicarse en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Zacatecas y en un periódico de mayor circulación en el Municipio en donde se vaya a aplicar la tarifa.

**Artículo 222.** El servicio público de transporte masivo y colectivo de mediana capacidad y de baja capacidad tendrá el siguiente tipo de tarifas:



- I. Tarifa general: se paga en forma ordinaria por los usuarios.
- II. Tarifa con descuento: la cubren los usuarios que gozan de descuento por encontrarse en alguna de las condiciones particulares o personales a que se refiere la presente ley. Los porcentajes de descuento para esta tarifa podrán ser entre el treinta y cincuenta por ciento de la tarifa general.
- III. Tarifa integrada: la cubren los usuarios de un sistema de rutas integradas, que en su caso se establezca en el servicio urbano, permitiéndoles realizar transbordos entre rutas del sistema con o sin un costo adicional.

Cuando se establezcan sistemas de recaudo de la tarifa, los concesionarios, con aprobación del Instituto, podrán implementar esquemas que incentiven el pago de la tarifa general a través de este sistema y desincentive su pago en efectivo.

**Artículo 223.** Estarán exentos de pago de la tarifa en el uso de transporte público colectivo urbano:

- I. Las niñas y niños menores de tres años, y
- II. Las personas adultas mayores de 75 años, previa identificación.

**Artículo 224.** Los descuentos del servicio público de transporte podrán efectuarse a las personas de la tercera edad, las personas con discapacidad, las personas víctimas de violencia que acuden a terapia y servicios de reparación del daño, así como a las y los estudiantes del estado de Zacatecas, bajo el mecanismo que se determine en los convenios correspondientes con la Fiscalía General de Justicia del Estado, la Comisión de Atención Integral a Víctimas del Estado de Zacatecas, la Secretaría de las Mujeres y las Universidades públicas en la entidad.

Cualquier tipo de descuento se registrará por los convenios que se celebren entre los transportistas y las autoridades que atiendan los sectores señalados. Los convenios deberán ser sancionados por el INMOVI.

## **Capítulo IX**

### **Personas operadoras del servicio de transporte público**

**Artículo 225.** Las personas operadoras de los vehículos de los servicios de transporte en cualquiera de sus modalidades están obligados a someterse a los exámenes médicos y toxicológicos necesarios a efecto de evaluar su estado de salud y determinar si se encuentran o no en aptitud para realizar con seguridad y eficiencia las funciones inherentes a sus actividades. La práctica de los exámenes se realizará conforme lo

dispongan las normas reglamentarias que de esta ley se deriven, así como a las disposiciones administrativas que al efecto se emitan.

**Artículo 226.** Las personas operadoras de los vehículos de los servicios de transporte en general durante el horario de servicio deberán atender las instrucciones y disposiciones de operación que el Instituto les indique, así como atender las normas y disposiciones en materia de seguridad vial que ordenen las normas jurídicas y la Secretaría.

La Secretaría de Seguridad se encargará de realizar los exámenes médicos, toxicológicos y educativos a las personas operadoras de las unidades motrices del servicio público del Estado, independientemente que dicho servicio se encuentre concesionado a un particular. Tal examinación también podrá llevar a cabo a conductores de vehículos particulares.

Los exámenes referidos en el párrafo anterior deberán realizarse de forma periódica en los términos que establezcan los reglamentos de esta Ley.

**Artículo 227.** Las personas operadoras de vehículos del servicio de transporte deberán estar inscritos en el sistema de seguridad social público, siendo obligación de los concesionarios su alta y mantenimiento en el régimen que les corresponda.

En caso de que las personas operadoras no cuenten con la seguridad social ordenada en el párrafo anterior, el INMOVI podrá sancionarlos con multas hasta con la revocación de la concesión correspondiente; independientemente de otras responsabilidades en las que pudiera incurrir con tal omisión.

El derecho a la seguridad social de las personas operadoras será irrenunciable.

**Artículo 228.** Las personas operadoras de los vehículos del servicio de transporte en general están obligados a:

- I. Obtener la tarjeta de identificación de conductor de los servicios de transporte, portarla durante el horario de servicio en lugar visible y exhibirla cuando así se lo requiera el personal de supervisión e inspección del Instituto;
- II. Cursar y aprobar los programas de capacitación, en los términos de la presente ley y sus normas reglamentarias, acreditándolo con la documentación que corresponda;

- III. Atender con cortesía a los usuarios del servicio, así como peatones y a los demás conductores en la vía pública;
- IV. Tratándose del servicio público de transporte colectivo cumplir los planes de operación establecidos;
- V. Prestar el servicio en buenas condiciones de aseo personal y utilizar la vestimenta autorizada;
- VI. Abstenerse de proveer de combustible a los vehículos con que prestan el servicio con personas en su interior;
- VII. Abstenerse de aumentar o disminuir la velocidad del vehículo con el objeto de disputarse pasajeros, entorpeciendo la circulación y el buen servicio;
- VIII. Respetar la forma de pago de la tarifa;
- IX. Abstenerse de circular con las puertas abiertas o con pasajeros en los estribos;
- X. Negar el servicio a los usuarios que se encuentren en notorio estado de ebriedad o bajo la influencia de estupefacientes o psicotrópicos;
- XI. Cumplir con los señalamientos y obligaciones derivadas de las normas de tránsito y demás que resulten aplicables;
- XII. Dar aviso inmediato a las autoridades competentes, por cualquier medio, cuando ocurran provocaciones, agresiones, accidentes o circunstancias similares que impidan la prestación del servicio;
- XIII. Mantener en funcionamiento los equipos y sistemas de recaudo de la tarifario y de monitoreo de flota durante la prestación del servicio, y
- XIV. Las demás que establezca esta Ley y los Reglamentos que de ella deriven.

**Artículo 229.** Las personas operadoras del servicio de transporte podrán suspender la prestación del servicio, en los siguientes casos:

- I. Cuando los usuarios ejecuten o hagan a otros ejecutar a bordo de los vehículos, actos que atenten contra la tranquilidad, seguridad o integridad de los demás pasajeros;
- II. Cuando implique la contravención de disposiciones legales o reglamentarias;
- III. Cuando el vehículo sufra accidentes o presente fallas mecánicas que dificulten o impidan su adecuada circulación o impliquen riesgos sobre la vida e integridad de las personas, y
- IV. Cuando concurra un hecho fortuito o causa de fuerza mayor que lo hagan imposible.

**Artículo 230.** En caso de diferencias, discusiones o disputas entre las personas operadoras del servicio de transporte público y las personas usuarias, el INMOVI dispondrá un área especializada en resolución de

conflictos que se registrará con las reglas de los mecanismos alternativos de solución de controversias. Lo mismo, en caso de presentarlas con las personas concesionarias.

## TÍTULO SEXTO

### SERVICIO INDIVIDUAL PRIVADO ASOCIADO A PLATAFORMAS ELECTRÓNICAS, SITIOS VIRTUALES O APLICACIONES MÓVILES

#### Capítulo I

##### Disposiciones generales

**Artículo 212.** El servicio de transporte de pasajeros en la modalidad individual privado, para que pueda ser ofertado, deberá contar con un permiso otorgado por El INMOVI que le atribuya el carácter de empresa de redes de transporte, que podrá ser una persona física o moral.

**Artículo 213.** Las empresas de redes de transporte deberán cumplir con los requisitos y procedimientos previstos en la presente Ley, las disposiciones reglamentarias y administrativas que de aquí emanen, así como con la legislación ambiental aplicable en el Estado.

**Artículo 214.** Para efectos de esta Ley, se considera como empresa especializada en materia de redes de transporte de pasajeros individual privado, las personas físicas o morales que, basándose en el desarrollo de tecnologías de teléfonos inteligentes o similares y sistemas de posicionamiento global, únicamente medien el acuerdo entre usuarios y conductores a través de aplicaciones, o bien, aquéllas que, por virtud de acuerdos comerciales, promuevan, promocionen o incentiven el uso de dichas tecnologías propias o de terceros, y cuyos esquemas tarifarios sean determinados por la empresa de redes de transporte.

**Artículo 215.** Las empresas especializadas en materia de transporte individual privado deberán acreditar ante el INMOVI que cuentan con la capacidad y experiencia necesaria para prestar el servicio, operar, utilizar y administrar las aplicaciones para el control, programación, geolocalización y telemetría o similares en dispositivos fijos o móviles, a fin de que todos los particulares puedan contratar el servicio de transporte privado de personas en la entidad.

**Artículo 216.** El INMOVI integrará un Registro Estatal de Empresas de Redes de Transporte que operen, utilicen, promuevan o administren, aplicaciones para el control, programación, geolocalización o

telemetría en dispositivos electrónicos de cualquier especie, a través de los cuales los particulares puedan contratar el servicio de transporte de pasajeros en la modalidad individual privado.

En dicho registro quedarán inscritas las empresas de redes de transporte, la dirección de las plataformas digitales base de su operación, los vehículos utilizados para la prestación del servicio y las personas operadoras responsables del servicio, así como los datos que resulten necesarios para su plena identificación, en términos de lo que señale esta Ley y su Reglamento.

**Artículo 217.** El servicio de transporte individual privado que se preste a través de empresas de redes de transporte deberá cumplir, por lo menos, con las condiciones siguientes:

- I. Prestarse en vehículos debidamente registrados ante el INMOVI y que además cuenten con servicios digitales necesarios para la operación de la plataforma digital;
- II. Las personas operadoras que presten el servicio deberán estar certificados y registrados en los términos de la presente Ley;
- III. Solo podrán prestar su servicio a los usuarios previamente registrados en la plataforma digital que sea propiedad o promueva de la empresa especializadas en de redes de transporte o de cualesquiera de sus filiales o subsidiarias, por lo que queda prohibido efectuar oferta pública;
- IV. No deberán establecer tarifas fijas;
- V. No podrá operar mediante horarios fijos, frecuencias de paso determinadas, ni hacer sitio o base alguna;
- VI. El vehículo en el que se preste el servicio, deberá contar con una póliza de seguro de cobertura amplia que contemple, por lo menos, responsabilidad civil por daños, lesiones o muerte de los pasajeros o de terceros, así como contra daño o robo de sus pertenencias. En caso de siniestro, la empresa será responsable de manera subsidiaria hasta por el valor de la póliza.
- VII. No podrá prestarse el servicio en vehículos con una antigüedad mayor de 5 años anteriores;
- VIII. Las condiciones físicas del vehículo deberán mantenerse en perfecto estado de funcionamiento para permitir la prestación del servicio, en términos de lo que señale la presente Ley y las disposiciones en materia de seguridad vial; y
- IX. Las empresas de redes de transporte deberán asegurarse de habilitar dentro de sus plataformas digitales, mecanismos para que, en cualquier momento del trayecto, el usuario pueda compartir con terceros la información de su viaje en tiempo real. La información de viaje deberá señalar por lo menos: aviso de inicio y finalización del viaje; nombre y fotografía del conductor que está

prestando el servicio; marca, modelo y número de placa del vehículo que está prestando el servicio y el recorrido del viaje en tiempo real mediante sistemas de localización satelital.

**Artículo 218.** Las empresas de redes de transporte deberán solicitar su registro ante el INMOVI, exhibiendo:

- I. Datos de identificación del solicitante como nombre, domicilio, teléfono, correo electrónico, en el caso de personas físicas; y en el caso de personas morales, además deberá presentar acta constitutiva que acredite la existencia jurídica de la empresa a registrar;
- II. Registro Federal de Contribuyentes;
- III. Registro Patronal ante el sistema público de seguridad social;
- IV. Datos de identificación del representante legal que incluya nombre, domicilio teléfono y correo electrónico;
- V. Carpeta de datos que incluya la documentación soporte del funcionamiento de la aplicación tecnológica a utilizar, datos de identificación y características técnicas, incluyendo abreviaturas y derivaciones;
- VI. Registro ante el Instituto Mexicano de la Propiedad Intelectual o ante el Instituto Nacional de Derechos de Autor, si contara con ello o bien propuesta que acredite el modelo para ofrecer o promocionar la prestación del servicio, a través de aplicaciones para el control, programación, geolocalización y telemetría o similares en dispositivos fijos o móviles;
- VII. Registro de dominio de internet, si contara con ello;
- VIII. Carta de intermediario bancario para el registro de cobros; y
- IX. Formatos de registro debidamente integrados, que se expidan por parte del INMOVI.

En caso de que la solicitud carezca de alguno de los documentos o requisitos, el INMOVI habrá de notificarlo al solicitante para que, en un plazo de tres días hábiles siguientes, subsane dicha situación. En caso de no atender el requerimiento, se tendrá por no presentada la solicitud.

**Artículo 219.** Una vez recibida la documentación completa, el Instituto revisará y analizará la solicitud y documentación presentada para la procedencia del registro, trámite que habrá de resolver en un plazo no mayor de treinta días hábiles.

Concluido este plazo, el INMOVI notificará al solicitante el resultado de la revisión. De ser procedente, realizará el registro correspondiente, previo pago de derechos en términos de la Ley de Hacienda para el Estado de Zacatecas.

El permiso otorgado deberá publicarse en el Periódico Oficial, Órgano del Gobierno del Estado de Zacatecas.

**Artículo 220.** El permiso de la empresa de redes de transporte será renovado cada cinco años ante el propio INMOVI.

En caso de modificación o actualización de la documentación e información registrada, la empresa de redes de transporte es responsable de dar aviso al Instituto, en un plazo no mayor de diez días naturales posteriores a que aquél se efectúe.

## Capítulo II

### Registro de Vehículos

**Artículo 221.** Obtenido el permiso de las empresas de redes de transporte, podrán solicitar ante el INMOVI, el registro de los vehículos a través de los cuales prestará el servicio de transporte individual privado de pasajeros.

Para efecto de dicha solicitud, el solicitante deberá presentar:

- I. Factura del vehículo;
- II. Tarjeta de circulación vehicular del estado de Zacatecas;
- III. Comprobante de pago de derechos del año que corresponda;
- IV. Constancia de revisión físico mecánica expedida el INMOVI;
- V. Póliza de seguro que cumpla con los requisitos establecidos en la fracción VI del artículo 171 de esta Ley;
- VI. Fotografías de frente, traseras y laterales del vehículo a registrar;
- VII. Formatos de registro de vehículos expedidos por el INMOVI, debidamente integrados.

La forma de presentación de la documentación podrá ser física o digital, en términos de lo señalado por la presente Ley y su Reglamento.

En caso de que la solicitud carezca de alguno de los documentos o requisitos, el INMOVI habrá de notificarlo al solicitante para que, en un plazo de tres días hábiles siguientes, subsane dicha situación. En caso de no atender el requerimiento, se tendrá por no presentada la solicitud.

**Artículo 222.** Una vez recibida la documentación completa el INMOVI revisará y analizará la solicitud y documentación presentada para la procedencia del registro, trámite que habrá de resolver en un plazo no mayor de treinta días hábiles.

Concluido este plazo, notificará al solicitante el resultado de la revisión. De ser procedente, realizará el registro correspondiente, previo pago de derechos en términos de la Ley de Hacienda para el Estado de Zacatecas.

Una vez asentado el registro se entregará a la empresa de redes de transporte un holograma de identificación del vehículo que deberá portar en lugar visible y podrá operarlo en los fines específicos.

**Artículo 223.** La plataforma de registro de los vehículos de cada una de las empresas especializadas deberá ser actualizada por parte de esta, a más tardar cada 30 días naturales, a efecto de conocer las bajas y los nuevos registros realizados.

El registro correspondiente a cada vehículo es intransferible y no genera derechos adicionales que no se traten de la operación del servicio para el que fue registrado.

Los actos mediante los cuales pretendan enajenarse o cambiar de modalidad los registros, las tarjetas de circulación o las placas de los vehículos serán nulos y no producirán efecto legal alguno.

**Artículo 224.** Los vehículos registrados para la prestación del servicio de transporte de pasajeros individual privado, deberán sujetarse a las normas ambientales que se encuentren vigentes en el Estado al momento de que se mantengan operando.

**Artículo 225.** Los registros de vehículos otorgados tendrán una vigencia de un año, mismos que se renovarán cumpliendo con los requisitos establecidos en esta Ley.

No se podrán otorgar registros de más del 0.5% de los vehículos particulares que circulen en las zonas metropolitanas declaradas en el Estado, a fin de salvaguardar el derecho humano a un medio ambiente sano.

No podrá otorgarse renovación del registro si el vehículo cuenta con una antigüedad mayor a cinco años de su fecha de fabricación.

El otorgamiento de los registros y su renovación no genera derechos adquiridos para el propietario del vehículo ni para la empresa de redes de transporte.



**Artículo 226.** Los vehículos que presenten el servicio a través de las empresas de redes de transporte serán objeto de inspección y verificación en su cumplimiento físico y jurídico, por parte del personal que designe el INMOVI.

### Capítulo III

#### Registro de Conductores

**Artículo 227.** Las empresas de redes de transporte, una vez registradas ante el INMOVI, podrán solicitar ante la misma, los registros correspondientes a las personas conductoras de vehículos a través de los que presten sus servicios. La solicitud de registro deberá presentar:

- I. Licencia de conducir expedida por el estado de Zacatecas;
- II. Comprobante de domicilio;
- III. Identificación oficial con fotografía que podrá ser: credencial para votar, cartilla militar, cédula profesional o pasaporte mexicano expedido por las autoridades competentes;
- IV. Certificación como conductor de transporte de personas individual privado, expedida por parte de institución pública o privada, avalada por la empresa especializada que presente el servicio;
- V. Constancia de no antecedentes penales por delito que merezca pena privativa de libertad;
- VI. Constancia de resultados de exámenes toxicológicos, avalados por la empresa especializada que presente el servicio; y
- VII. Formatos expedidos por el INMOVI necesarios y debidamente integrados.

La forma de presentación de la documentación podrá ser física o digital, en términos de lo señalado por esta Ley y su Reglamento.

En caso de que la solicitud carezca de alguno de los documentos o requisitos, el INMOVI habrá de notificarlo al solicitante para que, en un plazo de tres días hábiles siguientes, subsane dicha situación. En caso de no atender el requerimiento, se tendrá por no presentada la solicitud.

**Artículo 228.** Una vez recibida la documentación completa, el INMOVI revisará y analizará la solicitud y documentación presentada para la procedencia del registro, trámite que habrá de resolver en un plazo no mayor de treinta días hábiles.

Concluido este plazo, el Propio Instituto notificará al solicitante el resultado de la revisión. De ser procedente, realizará el registro correspondiente, previo pago de derechos en términos de la Ley de Hacienda para el Estado de Zacatecas.

Una vez asentado el registro se entregará a la empresa de redes de transporte un tarjetón de identificación del conductor, físico o digital, que deberá portar en lugar visible y podrá operarlo en los fines específicos.

La plataforma de registro de las personas operadoras de cada una de las empresas de redes de transporte deberá ser actualizada a más tardar cada 30 días naturales, a efecto de conocer las bajas y los nuevos registros realizados.

El registro correspondiente a cada conductor es intransferible y no genera derechos adicionales que no se traten de la operación del servicio para el que fue registrado.

Los actos mediante los cuales pretendan enajenarse o cambiar de modalidad los registros de conductores serán nulos y no producirán efecto legal alguno.

**Artículo 229.** Los registros de conductores otorgados a las empresas de redes de transporte tendrán una vigencia de un año, mismos que se renovarán cumpliendo con los requisitos establecidos en esta Ley.

Para otorgarse renovación del registro de conductor, deberá actualizar los exámenes toxicológicos, la constancia de no antecedentes penales y el comprobante de domicilio.

El otorgamiento de los registros y su renovación no generan derechos adquiridos para el conductor ni para la empresa de redes de transporte que preste el servicio, ni puede constituir antigüedad para acreditar experiencia como operador de transporte público.

**Artículo 230.** El registro de la empresa de redes de transporte podrá terminar por la renuncia expresa de la misma empresa o por su liquidación en términos de las disposiciones legales aplicables.

Ninguna empresa redes de transporte podrá operar sin el registro correspondiente ante el INMOVI, bajo pena de retirar de la circulación los vehículos que presten el servicio de transporte de pasajeros a su nombre.

**Artículo 231.** El registro de los vehículos de la empresa de redes de transporte podrá terminar por la renuncia expresa de la misma y por no cumplir las condiciones físicas, mecánicas y ambientales previstas en la Ley o Reglamento en materia de medio ambiente, tránsito y seguridad vial vigente en la entidad.

Aquel vehículo que preste el servicio de transporte de pasajeros por sí o a nombre de alguna empresa especializada sin que cuente con el registro respectivo, será retirado de la circulación.

**Artículo 232.** El registro de las personas operadoras de vehículos de la empresa de redes de transporte podrá terminar por la renuncia expresa de la misma, así como por acumular más de tres infracciones graves a la Ley o Reglamento en materia de tránsito y seguridad vial vigente en la entidad.

**Artículo 233.** En caso de que los registros hayan cumplido su vigencia y no cuenten con la respectiva renovación, deberán darse de baja de la plataforma correspondiente e iniciar de nueva cuenta el trámite respectivo.

**Artículo 234.** El incumplimiento de las condiciones generales del servicio será considerado como falta grave y la empresa de redes de transporte se hará acreedora a una sanción que va de las 250 a las 500 UMAS diarias.

**Artículo 235.** La Ley de Hacienda del Estado de Zacatecas fijará los derechos por registro de las plataformas, vehículos y conductores utilizados por las empresas de redes de transporte de pasajeros en su modalidad individual privado. Adicionalmente el Estado de Zacatecas tendrá el derecho de cobrar el 2.0 % por el costo total pagado por el usuario en cada viaje efectuado por la empresa especializada, para lo cual deberá establecer en su registro de su plataforma, un medidor contable ante la Secretaría de Finanzas del Gobierno del Estado, en una periodicidad trimestral.

Los recursos obtenidos por los registros y por el derecho de viaje será manejado a través de un Fideicomiso específico destinado a inversión para mejoramiento de infraestructura vial y financiamiento del transporte público.

## **TÍTULO SÉPTIMO**

### **PRESERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE**

#### **Capítulo único**

##### **Preservación del Medio Ambiente**

**Artículo 236.** Los vehículos automotores registrados en el estado deberán someterse a las verificaciones mecánicas de emisión de contaminantes de la manera y con la periodicidad que establezcan el reglamento de esta Ley.

**Artículo 237.** Las autoridades estatales y municipales en materia de medio ambiente retirarán de la circulación, trasladarán y resguardarán en los depósitos autorizados para tal efecto, los vehículos que emitan notoriamente gases u otros contaminantes o que produzcan ruidos que rebasen los límites permitidos de acuerdo con las normas aplicables en la materia.

Para la liberación de los vehículos detenidos los propietarios de éstos o sus representantes legales deberán cumplir con el procedimiento y requisitos que se fijen en el reglamento.

**Artículo 238.** Queda prohibido a las personas operadoras de vehículos usar de manera innecesaria el claxon o bocina, así como hacer la modificación de estos accesorios o de los silenciadores de fabricación original, para instalar válvulas de escape que produzcan un ruido excesivo de acuerdo con las normas técnicas aplicables.

**Artículo 239.** Las personas operadoras, conductores, usuarios y pasajeros estarán obligados a coadyuvar con las autoridades en la conservación de la limpieza en las vías públicas de la entidad, por lo que tienen prohibido arrojar objetos o basura desde el interior de los vehículos.

**Artículo 240.** La Secretaría, en coordinación con la Secretaría del Agua y Medio Ambiente fijarán los actos admirativos de carácter general, que permitan establecer los subsidios o estímulos fiscales a favor de quienes utilicen vehículos eléctricos e híbridos, a fin de reducir con ello significativamente los gases de efecto invernadero.

## **TÍTULO OCTAVO**

### **AUTORIDADES EN MATERIA DE MOVILIDAD**

#### **Capítulo I**

##### **Disposiciones generales y atribuciones de las dependencias de la administración pública centralizada**

**Artículo 241.** Compete la aplicación de la presente Ley a las autoridades siguientes:

- I. A la persona titular del Poder Ejecutivo del Estado;
- II. A la Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Ordenamiento Territorial;
- III. A la Secretaría de Seguridad Pública;
- IV. A la Secretaría de Finanzas;
- V. Secretaría del Agua y Medio Ambiente;

- VI. Al INMOVI; y
- VII. A los Ayuntamientos.

**Artículo 242.** Corresponderá a la persona titular del Poder Ejecutivo del Estado

- I. Emitir los Reglamentos necesarios para la operatividad de esta Ley, atendiendo los principios en esta establecidos, así como en la Ley General y demás disposiciones aplicables;
- II. Coordinar y ejercer el mando supremo de la policía preventiva de seguridad vial, con base en lo dispuesto en la Constitución Política del Estado; así como organizarlas y movilizarlas atendiendo a las necesidades y requerimientos del interés público;
- III. Celebrar convenios de coordinación y colaboración en materia de tránsito de vehículos, seguridad vial y transporte público con otras entidades federativas y municipios;
- IV. Autorizar la emisión de la convocatoria a concurso para el otorgamiento de concesiones sobre la prestación del servicio público de transporte en cualquiera de sus modalidades;
- V. Otorgar y revocar concesiones de explotación del servicio público de transporte en cualquiera de sus modalidades;
- VI. Dictar las medidas necesarias para evitar que la prestación del servicio público de transporte se efectúen prácticas monopólicas o de competencia desleal que afecten la prestación general, la seguridad y la eficiencia del servicio;
- VII. Promover la participación ciudadana en el análisis y propuestas de solución de los problemas en materia de movilidad;
- VIII. Aprobar nuevas modalidades de servicio público de transporte público que se deriven de los avances tecnológicos;
- IX. Decretar, provisional o definitivamente, según sea el caso, la intervención del Estado en la prestación del servicio público de transporte en cualesquiera de sus modalidades, cuando así lo exija el interés social; y
- X. Las demás acciones que le otorgue la presente Ley y otras disposiciones legales aplicable.

**Artículo 243.** Corresponderá la Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Ordenamiento Territorial:

- I. Elaborar el Programa Estatal de Movilidad, así como verificar su avance, ejecución y control; además de proponer modificaciones, actualizaciones y evaluaciones correspondientes;
- II. Emitir las resoluciones de impacto urbano que le sean solicitadas;
- III. Diseñar políticas públicas en materia de movilidad en el Estado;

- IV. Diseñar e implementar los nuevos modelos de transporte colectivo para el Estado, que cumplan con los principios, bases y directrices establecidos en la presente Ley, para lo cual podrá auxiliarse de las Dependencias y Entidades estatales, en términos de sus competencias;
- V. Aprobar las obras en materia de movilidad del Estado, con el fin de que cumplan con los principios establecidos en la presente Ley;
- VI. Auxiliar a los municipios en el diseño de obras públicas de movilidad para que los proyectos respeten y garanticen los principios establecidos en esta Ley;
- VII. Diseñar el sistema de movilidad del Estado, considerando las zonas conurbadas, metropolitanas y los centros de población en sus respectivas necesidades y dimensiones; y
- VIII. Las demás que le confiera esta Ley, su Reglamento y demás disposiciones jurídicas aplicables.

**Artículo 244.** La Secretaría de Seguridad Pública, en términos de la presente Ley, le corresponde el ejercicio de las atribuciones siguientes:

- I. Planear, organizar, controlar y vigilar el tránsito y la seguridad vial dentro del Estado;
- II. Coordinar y ejercer el mando de la Policía de Seguridad Vial, para organizarla y movilizarla, conforme a las necesidades y requerimientos del interés público, sin menoscabo de las atribuciones de mando supremo que ejerce el Gobernador del Estado sobre las instituciones policiales;
- III. Fijar y conducir las políticas públicas en materia de tránsito y seguridad vial, atendiendo siempre la jerarquía de movilidad establecida en la presente Ley;
- IV. Garantizar la seguridad de las personas que utilicen la vialidad a fin de manifestar sus ideas, demandas o peticiones ante la autoridad competente;
- V. Establecer programas y lineamientos, de acuerdo con las disposiciones aplicables en materia policial, aplicables al ingreso, permanencia, promoción, profesionalización, cese o remoción de los integrantes de la Policía de Seguridad Vial;
- VI. Realizar los estudios necesarios para mejorar el tránsito y la seguridad vial de la población y remitirlos a la Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Ordenamiento Territorial para la generación, modificación o actualización de los Planes y Programas de movilidad; así como alternativas que permitan una mejor utilización de las vías públicas, atendiendo a la jerarquía de movilidad establecida, que también permita disminuir los índices de contaminación ambiental;
- VII. Instrumentar, en coordinación con las diversas autoridades del orden, federal, estatal o municipal, programas y campañas permanentes de:

- VIII. Capacitación, profesionalización y actualización de conocimiento del personal bajo su mando;
- IX. Transparencia y combate a la corrupción en las unidades administrativas, procedimientos y personales de los elementos de la Policía de Seguridad Vial;
- X. Educación vial;
- XI. Prevención de los hechos de tránsito y medidas de seguridad vial; y
- XII. Respeto a los derechos de las niñas, niños y adolescentes; personas con discapacidad; personas adultas mayores y mujeres;
- XIII. Expedir licencias para el manejo de vehículos de cualquier modalidad;
- XIV. Imponer sanciones aplicables a los infractores de esta Ley y los reglamentos que de esta deriven, en el ámbito de su competencia;
- XV. Expedir el Manual de Organización y Procedimientos, acuerdos, circulares y determinaciones de carácter interno respecto a las atribuciones que le conceden las leyes;
- XVI. Imponer y aplicar las correcciones disciplinarias al personal operativo, que infrinja las disposiciones contenidas en la presente Ley, sus reglamentos y normas de aplicación General a todas las instituciones policiales del Estado;
- XVII. Poner a disposición de las autoridades competentes, a las personas operadoras, vehículos y objetos, cuando de los hechos se considere la comisión de un delito;
- XVIII. Establecer operativos de prevención de hechos de tránsito;
- XIX. Colocar, conservar y mejorar el sistema de señales preventivas, restrictivas, informativas y dispositivos de control de acuerdo con la utilidad de cada vía, las necesidades de cada centro de población y la afluencia vehicular, atendiendo a los programas de movilidad;
- XX. Expedir permisos de carga y descarga, para conducir sin placas o sin tarjeta de circulación, de placas para demostración de vehículos nuevos y los demás que establezcan los reglamentos para garantizar el libre tránsito y la seguridad vial; y
- XXI. Las demás que se le atribuyan en la presente Ley y los reglamentos que de ella se deriven.

Para el desarrollo y ejercicio de sus funciones, la Secretaría de Seguridad Pública contará con una Dirección de Policía Preventiva de Seguridad Vial, área encargada del tránsito y la seguridad vial, que tendrá bajo su mando elementos de policía dedicados exclusivamente a las funciones de esa naturaleza, mismos que se regirán por los principios de legalidad, disciplina, objetividad eficiencia, profesionalismo, honradez y respeto a los derechos humanos y se sujetarán a las normas, directrices y disposiciones en materia de seguridad pública, así como a los ordenamientos que regulan la selección, ingreso, formación,

actualización, capacitación, evaluación, reconocimiento certificación, promoción, permanencia, remoción, cese y registro de servidores públicos de las instituciones de seguridad pública.

Los policías de seguridad vial podrán tener a su cargo auxiliares viales, los cuales se sujetarán, en lo que corresponda, a las normas, directrices y disposiciones señaladas en el párrafo que antecede, en los términos del reglamento correspondiente.

**Artículo 245.** En cuanto a las funciones de la Secretaría de Seguridad, a través de los Reglamentos se establecerá la estructura orgánica, jerárquica, línea de mando y los rangos; régimen disciplinario y las correcciones; obligaciones, responsabilidades y atribuciones; las facultades de los servidores públicos para detener la marcha de un vehículo e imponer las sanciones y medios de apremio a que se refiere esta ley, así como su procedimiento; el procedimiento para la atención a hechos de tránsito, y el procedimiento para remover objetos de la vialidad.

**Artículo 246.** Corresponderá a la Secretaría de Finanzas el ejercicio de las funciones siguientes:

- I. Expedir las placas, tarjetas, calcomanías, códigos y demás signos de identificación que, por la naturaleza de los vehículos y condiciones de prestación de los servicios, se consideren necesarios;
- II. Controlar el Registro de vehículos dados de alta en el Estado y mantenerlo actualizado, en coordinación con la Secretaría de Seguridad;
- III. Diseñar y emitir los formatos para el control vehicular, conforme a los lineamientos y normas correspondientes;
- IV. Recaudar los diversos conceptos tributarios que deberán cubrir las personas, en materia de tránsito y transporte a que se refiere la presente Ley;
- V. Las demás que establezca el presente ordenamiento.

**Artículo 247.** Corresponderá a la secretaria de Agua y Medio Ambiente:

- I. Coordinarse con el Instituto, para emitir y actualizar las normas y lineamientos que deberán cumplir los vehículos motorizados del Estado en materia de protección al medio ambiente;
- II. Realizar en conjunto con el Instituto y demás dependencias estudios que tengan como objetivo diagnosticar el impacto ambiental generado por el transporte, incluyendo sus costos y beneficios;
- III. Fomentar, en coordinación con el Instituto, el uso de vehículos no motorizados, eficientes, con sistemas de tecnologías sustentables; así como el uso de otros medios de transporte amigables con



el ambiente, utilizando los avances científicos y tecnológicos con el fin de disminuir los impactos ambientales;

- IV. Establecer, en caso de contingencias ambientales que decrete en conjunto con el Instituto y la Secretaría de Seguridad Pública, las medidas y acciones para limitar la circulación de vehículos, a fin de hacer frente a la situación; y
- V. Las demás facultades y obligaciones que le concedan la presente Ley y su Reglamento.

**Artículo 248.** Todas las autoridades, en ámbito de sus respectivas competencias, deberán auxiliar a las autoridades en materia de movilidad según lo requieran, a fin de implementar políticas, programas y acciones que se deriven de la presente Ley.

Las autoridades de movilidad podrán celebrar convenios de colaboración y coordinación que estimen necesarios para el desarrollo de sus actividades con las instancias federales, estatales o municipales que puedan prestar auxilio en su ejecución e implementación.

## **Capítulo II**

### **Instituto de Movilidad del Estado de Zacatecas**

**Artículo 249.** Se crea el INMOVI como un Organismo Público Descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propio, sectorizado a la Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Ordenamiento Territorial, encargado de diseñar, coordinar, ejecutar y vigilar la implementación de las políticas públicas, programas y acciones generales y particulares relativas a la movilidad y la prestación de los servicios público y especializado de transporte en el Estado, de conformidad con los principios y objetivos que establece esta Ley.

**Artículo 250.** El INMOVI tendrá las siguientes atribuciones:

- I. Implementar las políticas, programas y acciones en materia de movilidad que sean diseñadas por la Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Ordenamiento Territorial, previa aprobación de la persona titular del Ejecutivo estatal;
- II. Vigilar que los servicios de transporte público y especializado se presten con apego a esta Ley y demás disposiciones legales y administrativas aplicables, incluidas la inspección de vehículos e instalaciones destinadas a los servicios de transporte y el cumplimiento de las condiciones establecidas en las concesiones y permisos que se expidan para tal efecto;

- III. Diseñar, planear, aprobar, regular, conducir, administrar, ejecutar y vigilar los instrumentos y acciones implementadas al tenor del Programa Estatal de Movilidad;
- IV. Determinar las características de la infraestructura que se requiera para la correcta operación de los servicios de transporte público y especializado, así como promover su construcción, operación, conservación, mejoramiento y vigilancia;
- V. Elaborar y expedir las normas técnicas, reglas, manuales de especificaciones y de operación de los servicios de transporte público y especializado; así como del uso de ciclovías y construcción de obras de infraestructura vial, atendiendo los principios y directrices establecidos en esta Ley;
- VI. Determinar las características técnicas y de operación de los servicios de transporte público y especializado;
- VII. Determinar y aplicar las medidas necesarias para optimizar los servicios de transporte;
- VIII. Celebrar convenios de coordinación con los órdenes de gobierno federal y municipal y, de concertación con los sectores social y privado, en materia de movilidad;
- IX. Evaluar la prestación de los servicios de transporte en los términos establecidos en esta Ley;
- X. Integrar y administrar el Registro Público de Transporte;
- XI. Aprobar el establecimiento o reestructuración de rutas del servicio público de transporte colectivo, atendiendo al interés superior de las personas usuarias;
- XII. Declarar la necesidad de servicio público de transporte y emitir la convocatoria correspondiente;
- XIII. Instaurar los procedimientos para otorgar, suspender, revocar o extinguir, las concesiones y permisos para la prestación de los servicios de transporte en términos de lo previsto en esta Ley y someterlos a consideración de la persona titular del Ejecutivo estatal para su emisión;
- XIV. Proponer al titular del Ejecutivo estatal el rescate de concesiones, así como la intervención de los servicios de transporte;
- XV. Evaluar, dictaminar y aprobar la modificación de las concesiones y permisos de servicios de transporte;
- XVI. Proponer al titular del Ejecutivo estatal la transmisión de concesiones de servicios de transporte en los términos de la presente Ley;
- XVII. Actuar como árbitro y mediador en los conflictos que se susciten entre concesionarios o entre permisionarios o que se generen entre ambos, cuando los involucrados lo soliciten o se afecte la prestación de los servicios;
- XVIII. Auxiliar técnicamente a los concesionarios del servicio público de transporte colectivo, en la planeación e implementación de sus estrategias;

- XIX. Elaborar y aprobar el establecimiento de sistemas de recaudo y de monitoreo del servicio público de transporte;
- XX. Elaborar y aprobar los programas de capacitación a conductores y prestadores de los servicios de transporte y supervisar su cumplimiento;
- XXI. Expedir las tarjetas de identificación de conductor de los servicios de transporte;
- XXII. Autorizar la instalación de publicidad en los vehículos de los servicios de transporte, de acuerdo con la presente Ley y las demás disposiciones legales y administrativas;
- XXIII. Promover la educación de usuarios de los servicios de transporte;
- XXIV. Coadyuvar a solicitud de las dependencias federales, estatales y municipales, en la elaboración de planes, programas y estudios en materia de movilidad en el estado de Zacatecas;
- XXV. Vigilar e incentivar la utilización de fuentes alternativas de energía para los servicios de transporte, así como la aplicación de tecnologías que minimicen los efectos perjudiciales al medio ambiente;
- XXVI. Procurar la innovación y aplicación del desarrollo tecnológico en los servicios de transporte en el Estado;
- XXVII. Realizar estudios, análisis, investigaciones y evaluaciones técnicas para el desarrollo y mejoramiento de los servicios de transporte en el Estado;
- XXVIII. Coadyuvar con las autoridades competentes, en la investigación, enjuiciamiento e imposición de las sanciones penales por los delitos cometidos por los propietarios, operadores y usuarios de los vehículos del sistema, así como de los concesionarios y permisionarios de los servicios;
- XXIX. Establecer los lineamientos que permitan aplicar los aspectos de innovación en materia de transporte, a través de la implementación de nuevas tecnologías, así como visualizar la seguridad, economía, conveniencia, tiempo, comodidad, seguridad y otras necesidades de los consumidores;
- XXX. Vigilar que se lleve a cabo la inspección y revisión de los vehículos afectos al servicio de transporte público en sus diversas modalidades, con el objeto de verificar que cumplan con las condiciones físicas y mecánicas necesarias para prestar el servicio;
- XXXI. La inspección y revisión podrá ser realizada por los talleres que para tal efecto autorice el Instituto, mismos en los que podrá llevar a cabo las inspecciones que estime pertinentes en esta materia;
- XXXII. La autorización para la prestación del servicio de transporte de pasajeros en la modalidad individual privado, a las empresas de redes de transporte que cumplan con los requisitos establecidos en la presente Ley;
- XXXIII. Integrar un Registro Estatal de Empresas de Redes de Transporte que operen, utilicen, promuevan o administren, aplicaciones para el control, programación, geolocalización o telemetría en

dispositivos electrónicos de cualquier especie, a través de los cuales los particulares puedan contratar el servicio de transporte de pasajeros en la modalidad individual privado; y

XXXIV. Las demás atribuciones que le confiera esta Ley y demás disposiciones legales y administrativas aplicables.

**Artículo 251.** El INMOVI se integrará por:

- I. Un órgano de gobierno que será la Junta de Gobierno;
- II. Un órgano ejecutivo que será la Dirección General; y
- III. Un órgano Interno de Control.

**Artículo 252.** La Junta de Gobierno será la autoridad superior del Instituto y estará integrado por:

- I. Integrantes propietarios, quienes serán las y los Titulares de:
  - a) Poder Ejecutivo, quien ostentará la Presidencia de la Junta;
  - b) Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Ordenamiento Territorial, quien podrá suplir al Gobernador en sus ausencias;
  - c) Secretaría General de Gobierno;
  - d) Secretaría de Agua y Medio Ambiente;
  - e) Secretaría de Obras Públicas;
  - f) Secretaría de Economía;
  - g) Secretaría de Seguridad Pública;
  - h) Secretaría de Finanzas y
  - i) Secretaría de la Función Pública; y
- II. Un Secretario que será el Director General del Instituto, quién participará sólo con voz.

Los integrantes propietarios podrán nombrar a un miembro suplente, con las mismas obligaciones y derechos que ostente el propietario dentro de la Junta. Quienes sean nombrados suplentes, sólo podrán ser del nivel jerárquico inmediato inferior al del titular.

Cuando la persona titular de la Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Ordenamiento Territorial funja como suplente de la Presidencia, hará llamar a su suplente para integrar la Junta.

El cargo de integrante de la Junta es honorífico, su desempeño no implica relación laboral alguna, ni devengará remuneración, salario, o contraprestación cualquiera que sea su naturaleza.

La Junta de Gobierno celebrará sesiones ordinarias y extraordinarias. Las sesiones ordinarias se celebrarán por lo menos, cada cuatro meses. Las sesiones extraordinarias se celebrarán cuantas veces sean necesarias.

La Junta sesionará válidamente con la asistencia por lo menos la mitad más uno de sus miembros. Las resoluciones se tomarán por mayoría de los miembros presentes, teniendo el Presidente o quién lo sustituya, voto de calidad en caso de empate.

A las sesiones de la Junta de Gobierno se podrán integrar con voz pero sin voto, previa invitación del Presidente:

- I. Los representantes de las dependencias y entidades federales, cuando se trate algún asunto en el que por su competencia deban participar; y
- II. Los representantes de los sectores privado y social.

**Artículo 253.** La Junta de Gobierno tendrá las siguientes atribuciones:

- I. Aprobar, a propuesta del Director General, los programas presupuestarios del Instituto; así como la adquisición de bienes muebles e inmuebles en términos de la legislación aplicable, encaminados al cumplimiento de su objeto;
- II. Solicitar al Director General información relativa a los asuntos que sean de su competencia en materia de servicios de transporte público y especializado;
- III. Supervisar la administración de los recursos e ingresos del Instituto y los bienes que se incorporen a su patrimonio y promover los proyectos que tiendan a mejorar la prestación de los servicios de transporte público y especializado;
- IV. Resolver las quejas y denuncias en contra del Director General, en relación con actos u omisiones cometidos en el desempeño de sus funciones; y
- V. Las demás que señale la Ley de Entidades Públicas Paraestatales del Estado de Zacatecas, las demás disposiciones legales aplicables y el propio Estatuto Orgánico del Instituto.

Las funciones de los integrantes de la Junta de Gobierno deberán establecerse dentro del Estatuto Orgánico del Instituto que apruebe para tal efecto la propia Junta, a propuesta de la Dirección General.

**Artículo 254.** El Director General tendrá las siguientes facultades

- I. Ejercer la representación, administración y conducción del Instituto, de conformidad con las disposiciones legales aplicables;
- II. Representar al Instituto ante las autoridades fiscales y de seguridad social competentes, a fin de contar con los registros necesarios para sus operaciones;
- III. Velar por la buena marcha del Instituto y promover las medidas administrativas, contables, organizacionales, financieras y demás que correspondan, con sujeción a las disposiciones legales aplicables;
- IV. Designar y remover a los servidores públicos del Instituto, cuyo nombramiento o remoción no corresponda efectuar a la Junta de Gobierno;
- V. Elaborar los manuales de organización y procedimientos, así como las propuestas de reforma a dichos manuales y presentarlos a la Junta de Gobierno, para su aprobación;
- VI. Operar un registro de los principales indicadores y estadísticas en materia de servicios de transporte público y especializado que permita integrar una base de datos confiable que propicie y haga eficaz la toma de decisiones del Instituto;
- VII. Ejercer el presupuesto y ejecutar los programas aprobados por el Consejo, de conformidad con las normas jurídicas y administrativas aplicables;
- VIII. Proporcionar la información que le solicite el Órgano Interno de Control del Instituto;
- IX. Proporcionar la información, los datos o la cooperación técnica que le sean requeridas por otras dependencias o entidades de la Administración Pública Estatal o, en su caso, la administración pública municipal;
- X. Aplicar las disposiciones de la presente Ley, así como de aquellas relacionadas con el servicio de transporte y demás servicios relacionados con el mismo;
- XI. Ejercer la facultad económica coactiva, conforme al Código Fiscal del Estado;
- XII. Realizar la certificación de documentos emitidos por funcionarios adscritos al Instituto en uso de sus funciones; y
- XIII. Las demás que señalen las disposiciones legales aplicables, la Ley de Entidades Públicas Paraestatales del Estado de Zacatecas, así como el Estatuto Orgánico del Instituto.

Aquellas facultades que no estén expresamente reservadas a la Junta de Gobierno o a sus miembros, se entenderán conferidas al Director General del Instituto.

La Dirección General contará con las áreas suficientes para el desempeño de sus atribuciones, siendo por lo menos un área para la vigilancia e inspección; un área de planeación; un área específica para cada una de las modalidades de transporte previstos en la presente Ley; y las demás que resulten y se contemplen en el Estatuto Orgánico del Instituto.

Además de los requisitos legales establecidos en la Ley de Entidades Paraestatales del Estado de Zacatecas, la persona designada deberá cumplir con experiencia técnica en materia de movilidad de por lo menos cinco años demostrables.

**Artículo 255.** El Órgano Interno de Control del Instituto se apegará a las disposiciones establecidas en la Ley General de Responsabilidades Administrativas, así como a las disposiciones reglamentarias que emita la Secretaría de la Función Pública del Estado para su organización y funcionamiento.

**Artículo 256.** El patrimonio del Instituto se integra por:

- I. Los ingresos que obtenga por los bienes y servicios que preste;
- II. Las aportaciones, participaciones, subsidios y apoyos que otorguen los Gobiernos Federal, Estatal y Municipales;
- III. Los bienes muebles e inmuebles de su propiedad y los que adquiera por cualquier título legal para el cumplimiento de su objeto;
- IV. Los legados, donaciones y asignaciones otorgadas en su favor y los fideicomisos en los que se le señale como fideicomisario; y
- V. Las utilidades, intereses, dividendos, rendimientos y en general todo ingreso que adquiera por cualquier título legal.

**Artículo 257.** Las relaciones de trabajo entre el Instituto y su personal se regirán por el apartado B de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como por la ley en materia laboral burocrática vigente en la Entidad.

## **TÍTULO NOVENO**

### **SANCIONES**

#### **Capítulo Único**

##### **Sanciones en materia de movilidad**

**Artículo 258.** Las autoridades que determina la presente ley, en el ámbito de sus respectivas competencias, están facultadas para conocer y sancionar las infracciones a esta Ley y los reglamentos que de ella deriven.

Al efecto podrán implementar el uso de tecnologías necesarias como medios auxiliares para la prevención y captación de infracciones a fin de prevenir y mitigar factores de riesgo que atenten contra la integridad, dignidad o libertad de las personas.

**Artículo 259.** A quienes infrinjan las disposiciones contenidas en esta Ley y los reglamentos que de ella deriven, se les impondrá conjunta o separadamente, cualquiera de las siguientes sanciones:

- I. Multa;
- II. Retiro y aseguramiento de vehículos hasta por treinta días;
- III. Privación o suspensión de los derechos derivados de las licencias de conducir hasta por ciento ochenta días;
- IV. Suspensión de los derechos derivados de las licencias para conducir por haberse detectado conduciendo bajo el influjo de alcohol, estupefacientes, enervantes, psicotrópicos o cualquier otra sustancia que produzca efectos similares;
- V. Suspensión de la circulación de unidades de los servicios público y especial de transporte hasta por noventa días;
- VI. Suspensión de los derechos derivados de las concesiones o permisos hasta por noventa días;
- VII. Cancelación de la licencia de conducir;
- VIII. Revocación de concesiones;
- IX. Cancelación de permisos; y
- X. Trabajo a favor de la comunidad en instituciones públicas educativas o de asistencia social, sin que exceda de diez jornadas de hasta tres horas en no más de tres días a la semana, fuera del horario de actividad habitual del infractor; y
- XI. Arresto hasta por treinta seis horas.

Las sanciones anteriores se aplicarán en los términos que al respecto establezcan los reglamentos correspondientes, sin perjuicio de las que pudieran derivarse de los hechos cometidos.

Los propietarios y los poseedores legítimos de los vehículos serán responsables solidarios respecto del pago de las sanciones que deriven de las infracciones que se cometan con los vehículos que a su nombre tengan registrados, lo anterior en términos de la normatividad aplicable en la materia.



**Artículo 260.** Para la aplicación de las sanciones se deberá tomar en consideración los elementos de individualización establecidos en el Reglamento de esta ley.

**Artículo 261.** La aplicación de la multa se estará a lo establecido por el reglamento respectivo, el cual la fijará dentro de un margen de una a quinientas veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización, atendiendo al tipo de falta y su gravedad, las circunstancias de su comisión y las personales del infractor.

En el caso de la multa por no contar con constancia o distintivo vigente de verificación vehicular, esta será fijada dentro de un margen de veinte a cuarenta veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización.

La multa aplicable por la prestación del servicio público de transporte, sin contar con la concesión o el permiso correspondiente, será de doscientas a setecientas cincuenta veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización, independientemente de las sanciones que correspondan por el delito cometido en su caso.

Para el caso de que se sorprenda prestando el servicio especial de transporte sin contar con el permiso correspondiente se le aplicará una multa de cien a quinientas veces la Unidad de Medida y Actualización.

Tratándose del servicio de transporte privado, sin registro se aplicará una multa de trescientas a seiscientas veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización.

Tratándose del servicio de transporte privado, fuera de plataforma, se aplicará una multa de ciento cincuenta a trescientas veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización.

**Artículo 262.** El pago de las multas, deberá efectuarse en las oficinas recaudadoras de la Secretaría de Finanzas correspondientes o a través de los medios electrónicos o tecnológicos que para el efecto determinen las autoridades competentes, aplicándose un descuento del cuarenta por ciento por pronto pago a quien las cubra dentro de los diez días hábiles siguientes al levantamiento de la infracción.

**Artículo 263.** Conforme a lo señalado en esta Ley, cuando un conductor incurra en la comisión de tres o más faltas dentro de un plazo de seis meses, será considerado como reincidente, en cuyo caso, y tomando en cuenta la gravedad de la infracción cometida, podrá ser suspendido o privado de los derechos derivados de la licencia o permiso de manejo. Las condiciones y los elementos de calificación que se requieran al respecto, se determinarán en el reglamento respectivo.

En caso de operadores de vehículos del servicio público y especial de transporte, que durante la prestación del mismo se detecte que lo realizan bajo el influjo de psicotrópicos, enervantes, estupefacientes o bebidas alcohólicas, y otras sustancias que produzcan efectos similares, se estará a lo dispuesto por el primer párrafo de este artículo.

**Artículo 264.** Los vehículos particulares o de transporte público retirados de la vía pública o asegurados, se depositarán en los lugares que dispongan las autoridades para ese fin, en la inteligencia de que los gastos derivados de estas acciones y demás adeudos, serán cubiertos íntegramente por los propietarios, de acuerdo con las tarifas autorizadas.

**Artículo 265.** Las causales de suspensión de los derechos otorgados por esta Ley, a personas físicas o jurídico colectivas, se determinarán en el reglamento correspondiente.

**Artículo 266.** Serán causas de remisión de vehículos al depósito, las determinadas por el reglamento de la materia.

**Artículo 267.** Se sancionará con arresto de veinte hasta treinta y seis horas a quien conduzca bajo los efectos de enervantes, medicamentos y fármacos que alteren o puedan alterar la capacidad para realizar dicha acción, así como a quien conduzca con niveles de alcohol por espiración o litro de sangre por encima de los niveles máximos permitidos de conformidad con lo siguiente:

- I. En vehículos con una alcoholemia superior a 0.25 miligramos por litro en aire espirado o 0.05 gramos por decilitro en sangre;
- II. En motocicletas, con una alcoholemia superior a 0.1 miligramos por litro en aire espirado o 0.02 gramos por decilitro en sangre; y
- III. En vehículos destinados al servicio público y especial de transporte, así como del servicio de transporte privado, está, prohibida cualquier concentración de alcohol por espiración o litro de sangre.

La identificación de alteraciones, síntomas físicos y conductuales que afecten las capacidades para conducir se obtendrá a partir de la práctica de pruebas de alcoholemia o de aire espirado en alcoholímetro. Cuando el conductor se niegue a otorgar muestra de aire espirado se remitirá a la autoridad competente, y se le practicará un examen pericial clínico médico.

**Artículo 268.** Por la comisión de dichas infracciones procederá además que la persona conductora se someta a un programa de prevención o rehabilitación de adicciones en instituciones públicas o privadas

que cumplan con los requisitos establecidos en el reglamento de la presente Ley, así como la suspensión o cancelación de los derechos derivados de la licencia o permiso para conducir e impedimento para su obtención por el período de:

- I. Un año en caso de vehículos particulares y motociclistas; y
- II. Seis meses en caso de conductores de transporte público o transporte de carga.

La imposición de las sanciones contenidas en el presente artículo quedará a cargo de las autoridades de seguridad vial, previa audiencia del infractor, siguiendo el procedimiento que establece el reglamento respectivo y sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal que pudiera resultar de la falta cometida en los términos de la ley de la materia.

**Artículo 269.** Independientemente de las sanciones que establecen los ordenamientos legales en materia ambiental, los conductores o propietarios de vehículos, que contravengan las disposiciones de esta Ley y sus reglamentos, se harán acreedores a la sanción que corresponda a la falta, sin perjuicio de cubrir el pago de los derechos correspondientes por concepto de depósito y arrastre, en el caso de que el vehículo haya sido remitido a un depósito.

**Artículo 270.** Las causales de suspensión de vehículos del servicio público y especial de transporte, así como de suspensión de derechos de concesión y permisos se determinarán en los reglamentos correspondientes.

La imposición de estas sanciones implicará el depósito de los vehículos en el lugar que dispongan las autoridades para ese fin, en la inteligencia de que los gastos derivados de estas acciones y demás adeudos, serán cubiertos íntegramente por los propietarios.

**Artículo 271.** La Secretaría de Finanzas y el INMOVI rechazarán el trámite relativo al registro vehicular, o para reposición de placas de unidades de servicio público cuando previamente no se hayan cubierto o convenido para el pago, los adeudos registrados ante dichas autoridades. De igual manera, el interesado deberá presentar la constancia de no infracción, previo el pago de los derechos correspondientes.

**Artículo 272.** Cuando el concesionario, permisionario u operador incurra en la comisión de tres o más faltas en un plazo de un año calendario, será considerado como reincidente, en cuyo caso se hará acreedor a las sanciones respectivas, en los términos previstos en los reglamentos que deriven de esta Ley.

**Artículo 273.** Los concesionarios y permisionarios, que autoricen a un operador inhabilitado o suspendido, conducir el vehículo con el que se presta el servicio, serán corresponsables de las faltas en que incurran los mismos por lo que, según la gravedad del caso, si estas derivan en lesiones o en fallecimiento de persona por responsabilidad del operador, será causal para la revocación de la concesión.

**Artículo 274.** Cuando un operador sea sorprendido prestando los servicios público o especial de transporte, en cualquiera de sus modalidades, sin contar con concesión o permiso, el vehículo será retirado de la vía pública y remitido a un depósito y dará lugar además a la aplicación de la multa prevista en el segundo párrafo del artículo 251 de la presente Ley.

En caso de utilizar en la carrocería colores, números económicos y cualquier otra característica propia de los vehículos concesionados o permisionados, el infractor deberá, en su caso, despintarlo previo a su liberación por orden de la autoridad que corresponda, sin perjuicio de cubrir las multas que procedan.

La persona que preste el servicio público de transporte en la modalidad de alquiler sin ruta fija Taxi sin concesión, quedará imposibilitada permanentemente para obtener una concesión.

**Artículo 275.** Las autoridades competentes podrán aplicar las medidas preventivas consistentes en apercibimiento y retiro de vehículos para la consecución de los fines establecidos en la presente Ley.

El apercibimiento es la comunicación escrita mediante la cual se señala al concesionario y permisionario la omisión o falta en el cumplimiento de sus obligaciones o que incurran en conductas prohibidas en los términos de los reglamentos que deriven de esta Ley, conminándolo a corregirse, y en caso contrario se hará acreedor a una sanción.

Podrán retirarse de la vía pública y remitirse para su resguardo a un depósito autorizado los vehículos de los servicios público y especial de transporte que no reúnan los requisitos legales o aquellos cuya legal prestación requiera ser verificada por la unidad administrativa de transporte o la autoridad municipal respectiva y los demás en los casos establecidos en esta Ley y su reglamento.

**Artículo 276.** La Secretaría de Finanzas y La Secretaría de Seguridad Pública en su caso, no darán curso a ningún trámite relativo al registro vehicular, o para reposición de licencias o placas, al propietario del vehículo o conductor que no cubra previamente las multas en que haya incurrido.

**Artículo 277.** El conductor a quien se levante una boleta de infracción, podrá inconformarse de la misma en los términos que señala esta Ley y su reglamento, así como aquel, cuyo vehículo haya sido retirado de la vía pública y depositado en un local

**Artículo 278.** Las autoridades competentes deberán impedir en todo momento el tránsito de los vehículos que no reúnan los requisitos legales o que representen un grave peligro para la seguridad de sus ocupantes y de los demás vehículos y peatones, así como aquellos que por sus condiciones particulares puedan ocasionar daños a las vías públicas del estado o de los municipios.

## **TÍTULO DÉCIMO**

### **DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS**

#### **Capítulo único**

#### **Disposiciones finales**

**Artículo 279.** Las autoridades en materia de transporte establecerán y facilitarán los medios, mecanismos y procedimientos para la presentación de quejas, denuncias, reclamaciones o sugerencias cuando los concesionarios, permisionarios, prestadores de los servicios conexos y prestadores del servicio de transporte privado incumplan con las disposiciones que señala la presente Ley y los reglamentos que deriven de ella, sin perjuicio de la responsabilidad en que se incurra.

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 280.** Los actos y resoluciones dictados por las autoridades estatales y municipales con motivo de la aplicación de esta Ley y su reglamento, podrán impugnarse mediante lo previsto en la Ley de Justicia Administrativa del Estado de Zacatecas.

**Artículo 281.** Los servidores públicos que incumplan con las obligaciones señaladas en esta Ley y en los reglamentos que de ella emanen o incurran en las conductas prohibidas serán sancionados en los términos de la Ley General de Responsabilidades Administrativas.

**Artículo 282.** Las autoridades en materia de transporte establecerán medidas que faciliten la presentación de quejas y denuncias por incumplimiento de las obligaciones o por incurrir en conductas prohibidas de los servidores públicos dando trámite de acuerdo con la normatividad aplicable.

**Artículo 283.** Las notificaciones, citatorios, requerimientos, solicitudes de información o documentos, así como los acuerdos y resoluciones dictados en aplicación de esta Ley y sus reglamentos se harán y darán a conocer a través de lo previsto en la Ley del Procedimiento Administrativo para el Estado de Zacatecas y sus Municipios.

## **TRANSITORIOS**

**ARTÍCULO PRIMERO.** La presente Ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial, Órgano de Gobierno del Estado de Zacatecas, sin perjuicio de los transitorios siguientes.

**ARTÍCULO SEGUNDO.** Se abroga la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas, publicada en el Periódico Oficial, Órgano del Gobierno del Estado de Zacatecas el 27 de febrero del año 2013.

**ARTÍCULO TERCERO.** En un periodo que no exceda de 180 días naturales contados a partir del día de la entrada en vigor de la presente Ley, el Ejecutivo del Estado deberá expedir los reglamentos que resulten necesarios para la aplicabilidad de la norma.

Hasta en tanto entren en vigor los nuevos Reglamentos, mantendrá su vigencia el Reglamento General de la Ley de Transporte Tránsito y Vialidad, publicado en fecha 7 de junio de 2017 en el Periódico Oficial, Órgano del Gobierno del Estado de Zacatecas.

**ARTÍCULO CUARTO.** El 1° de enero de 2026 deberá iniciar funciones el INMOVI. En un plazo que no exceda de 90 días naturales contados a partir de la entrada en vigor del Instituto, éste deberá emitir las normas y especificaciones técnicas para el servicio público de transporte para cada una de sus modalidades.

**ARTÍCULO QUINTO.** El Observatorio Ciudadano de Movilidad deberá instalarse dentro de los 180 hábiles posteriores a la entrada en vigor del presente Decreto.

**ARTÍCULO SEXTO.** En cualquier momento, cuando inicie la operación de nuevos sistemas de transporte de rutas integradas, la antigüedad de las unidades automotoras que presenten el servicio podrá dispensarse hasta por tres años adicionales a los diez que ya refiere la presente Ley.

**ARTÍCULO SÉPTIMO.** El Programa Estatal de Movilidad deberá ser expedido a más tardar a los 120 días hábiles posteriores a la entrada en vigor de la presente Ley.

**ARTÍCULO OCTAVO.** Dentro del plazo de un año contado a partir de la entrada en vigor de esta Ley, el Ejecutivo del Estado deberá expedir la o las convocatorias necesarias para la expedición de concesiones a personas que tengan vigentes permisos experimentales.

Las convocatorias deberán contener la temporalidad mínima del permiso experimental, a fin de determinar si persiste o no la convocatoria referida.

Zacatecas, Zac., 20 de Marzo de 2025.

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

**DIP. MARCO VINICIO FLORES GUERRERO**

## 4.9

**DIP. JOSÉ DAVID GONZÁLEZ HERNÁNDEZ**  
**PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA**  
**H. LXV LEGISLATURA DEL ESTADO DE ZACATECAS**  
**P R E S E N T E.**

La que suscribe, **DIPUTADA DAYANNE CRUZ HERNÁNDEZ**, integrante de la H. LXV Legislatura del Estado de Zacatecas, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 60, fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano del Estado de Zacatecas; 31 fracción I, 55, 56 fracción I y 59 fracción II de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Zacatecas; 96 fracción I, 98 fracción II y 99 del Reglamento General de este Poder Legislativo, someto a la consideración de esta Honorable Asamblea Popular la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY ORGÁNICA DE LA FERIA NACIONAL DE LA CIUDAD DE ZACATECAS, DE LA LEY ORGÁNICA DEL MUNICIPIO PARA EL ESTADO DE ZACATECAS Y DE LA LEY DE CULTURA DEL ESTADO DE ZACATECAS Y SUS MUNICIPIOS**; al tenor de la siguiente

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:**

Así como nuestra Carta Magna establece la obligación de las y los mexicanos de contribuir para el gasto público, el ejercicio de los



recursos recaudados no puede ejercerse de forma discrecional, sino que la misma ley fundamental ha sentado las bases y principios a los que está sujeto el destino del erario.

Sobre ello, destaca que el Estado tiene la obligación de utilizar estos recursos para fomentar el crecimiento económico, el empleo y una distribución más justa de la riqueza, lo cual debe ser plasmado en los Planes de Desarrollo, de donde a su vez derivan las políticas públicas emprendidas por cualquier administración en los tres niveles de gobierno.

Lo anterior encuentra sustento en los párrafos primero y segundo del artículo 25 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el cual establece lo siguiente:

**Artículo 25.** *Corresponde al Estado la rectoría del desarrollo nacional para garantizar que éste sea integral y sustentable, que fortalezca la Soberanía de la Nación y su régimen democrático y que, mediante la competitividad, el fomento del crecimiento económico y el empleo y una más justa distribución del ingreso y la riqueza, permita el pleno ejercicio de la libertad y la dignidad de los individuos, grupos y clases sociales, cuya seguridad protege esta Constitución. La competitividad se entenderá como el conjunto de condiciones necesarias para generar un mayor crecimiento económico, promoviendo la inversión y la generación de empleo.*

*El Estado velará por la estabilidad de las finanzas públicas y del sistema financiero para coadyuvar a generar condiciones favorables para el crecimiento económico y el empleo. El Plan Nacional de Desarrollo y los planes estatales y municipales deberán observar dicho principio.*

*[Párrafos del tercero al octavo] ...*

En correspondencia, la Constitución Local precisa lo siguiente:

**Artículo 82.** *Son facultades y obligaciones del Gobernador del Estado.*

*XV. Promover el desarrollo económico y social del Estado; iniciar e impulsar todas las obras que sean de beneficio colectivo;*

**Artículo 119.** *El Ayuntamiento es el órgano supremo de Gobierno del Municipio. Está investido de personalidad jurídica y plena capacidad para manejar su patrimonio. Tiene las facultades y obligaciones siguientes:*

*IV. Promover el desarrollo político, económico, social y cultural de la población del Municipio;*

**Artículo 130.** *Concurrirán a las tareas del desarrollo económico y social, los sectores público, social y privado.*

*Procurar ocupación digna y bien remunerada a las personas en edad de trabajar, es el deber primordial de todos los sectores de la economía.*

*El sector público deberá fomentar u organizar, por sí o con el concurso de los sectores social y privado, las áreas prioritarias del desarrollo, entendiendo por éstas a todas las que tienen que ver con la satisfacción de las necesidades básicas de la población: alimentación, salud, educación, vivienda, deporte y recreación, así como con la infraestructura para el desenvolvimiento de la vida económica y social.*

...

Se hace referencia a lo anterior, en virtud de que históricamente hemos observado que la planeación presupuestal que se hace, particularmente el gasto público destinado para eventos artísticos y culturales, en su mayoría tiende a enfocarse en la contratación, apoyo y difusión de expresiones foráneas o externas, es decir, pertenecientes a otras entidades federativas o incluso a otros países.

Esto no es un aspecto negativo en sí mismo, puesto que una de las finalidades primordiales de estas actividades consiste, precisamente, en dar a conocer a la sociedad la diversidad cultural, tanto de nuestro país, como a nivel global, y con ello, tener un acercamiento con otro tipo de expresiones artísticas, distintas a las que son acostumbradas en nuestras localidades de origen.

Como un ejemplo más claro, podemos mencionar que esto sucede principalmente en la organización de ferias y festivales culturales, en las que se ejercen recursos públicos de las y los zacatecanos, en la promoción, contratación y apoyo a artistas que no pertenecen a nuestro estado, sobre lo cual se insiste, no consideramos que sea indebido, pues es parte del objetivo principal de estas actividades para la difusión de la cultura en general.

No obstante, consideramos que este enriquecimiento cultural, así como la derrama económica que se causa a través de ello, puede ser

recíproco o maximizador, pues así como se hacen llegar a la población expresiones artísticas foráneas o externas, de igual manera se podría contribuir en mayor medida a destacar el talento local, fomentar nuestras tradiciones, así como promover las expresiones culturales de origen zacatecano.

De manera más explícita podemos citar el caso de la Feria Nacional de Zacatecas, en donde según cifras ofrecidas el pasado por la Coordinadora General del Patronato de la Feria Nacional de Zacatecas, Yaseth Hernández Huerta<sup>11</sup>, para la organización de esta festividad en el año 2024, se contó con una inversión que rondaba los 40 millones de pesos. Sobre el particular, si observamos la contratación de los artistas principales agendados en el mayor escenario que es el *Multiforo*, podemos notar que no son de origen zacatecano.

Con esto no queremos decir que no haya una inversión destinada a artistas o productores zacatecanos, pues es cierto que la organización tiene prevista esta parte.

Sin embargo, la promoción artística que implica gastos millonarios, está naturalmente enfocada a la contratación de expresiones culturales externas, lo cual evidentemente atiende a las propias condiciones del mercado, al interés general de la población y a otros factores inherentes a la planeación de la feria en general, con el fin de

---

<sup>11</sup> Consultable en la siguiente liga electrónica:

<https://ljz.mx/17/07/2024/proyectan-hasta-40-mdp-de-inversion-para-la-feria-nacional-de-zacatecas/>

convertirla en un atractivo turístico nacional o incluso para visitantes de otros países.

Sin perjuicio de lo anterior, consideramos que a su vez es posible dar mayor cabida a los artistas zacatecanos, para con ello generar un doble impacto, no solamente de promoción cultural local, sino que la inversión de recursos públicos quede en manos de los mismos zacatecanos, generando una derrama económica regional, teniendo así un efecto multiplicador, pues las ganancias que obtengan nuestros artistas, podrán ser utilizadas o reinvertidas en otras actividades económicas dentro del mismo estado, siendo así un motor extra para el desarrollo local.

Esta misma situación se replica en el Festival Cultural del Estado de Zacatecas, por mencionar otro ejemplo, así como en las ferias, festivales y todo tipo de eventos culturales en el ámbito municipal, en los que se da prioridad a expresiones artísticas externas o foráneas.

Es por ello que, a través de la presente reforma, se plantea que, en la organización de estos eventos y, particularmente en el destino de estas partidas presupuestales, de igual manera se priorice la contratación y promoción de artistas, artesanos y todo tipo de actividades culturales emprendidas por personas de origen zacatecano, pues como ya se mencionó, esto traería un múltiple beneficio para el Estado, tanto para enriquecer el acervo cultural de los habitantes, así como para promover el talento local, sin dejar de

mencionar el impacto económico que esto generaría en el ámbito estatal.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, se somete a la consideración de esta Asamblea Popular, la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO**, de conformidad con lo siguiente:

**PRIMERO.** Se adicionan el artículo 7 Bis y el inciso g) al artículo 8, de la Ley Orgánica de la Feria Nacional de la Ciudad De Zacatecas, para quedar como a continuación se señala:

**ARTÍCULO 7 Bis.- En la organización y desarrollo de la Feria Nacional de la Ciudad de Zacatecas se priorizará la participación, difusión y apoyo a artistas y artesanos de origen zacatecano, incluido en los espectáculos taurinos.**

**ARTÍCULO 8.- ...**

a) al f) ...

**g) Garantizar y promover, de forma obligatoria, la participación de artistas y artesanos de origen zacatecano, incluido en los espectáculos taurinos.**

**SEGUNDO.** Se reforman la fracción X del artículo 30, la fracción XXVIII del artículo 80; y se adiciona el inciso f), a la fracción VII, del artículo 60; de la Ley Orgánica del Municipio para el Estado de Zacatecas, para quedar como a continuación se señala:

### **Artículo 30**

...

X. Conservar, difundir y preservar la arquitectura, tradiciones históricas y patrimonio artístico y cultural del Municipio en el que residan, **así como participar en las actividades artísticas y culturales que organice el Ayuntamiento;**

### **Artículo 60**

...

I. a la VI. ...

VII. ...

a) al d) ...

**f) Impulsar y promover la participación de artistas y artesanos de origen zacatecano en ferias, festivales, talleres, espectáculos taurinos, conferencias, exposiciones y todo tipo de eventos culturales y artísticos en el municipio.**

VIII. a la X. ...

## **Artículo 80**

...

I. a la XXVII. ...

XXVIII. Promover las actividades cívicas, culturales y de recreación en el Municipio, **garantizando la participación de artistas y artesanos de origen zacatecano;**

XXIX. a la XXXII. ...

**TERCERO.** Se adiciona la fracción VI al artículo 8, la fracción XI al artículo 10, la fracción VIII al artículo 11, la fracción XV al artículo 19, la fracción XIV al artículo 20; se reforma la fracción X del artículo 10, los artículos 13 y 35, así como las fracciones VII y XXIV del artículo 36; todos de la Ley de Cultura del Estado de Zacatecas y sus Municipios, para quedar como a continuación se señala:

Artículo 8. ...

**VI. Impulsar y promover la participación de artistas y artesanos de origen zacatecano en ferias, festivales, espectáculos taurinos, talleres, conferencias, exposiciones y todo tipo de eventos culturales y artísticos en el Estado de Zacatecas.**



Artículo 10. Además de los previstos en la Ley General de Cultura y Derechos Culturales, son derechos de los ciudadanos:

I. IX. ...

**X. Participar en ferias, festivales, espectáculos taurinos, talleres, conferencias, exposiciones y todo tipo de eventos culturales y artísticos en el Estado de Zacatecas, con el fin de promover sus creaciones, actividades y talentos.**

**XI.** Los demás que en materia cultural se establezcan en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en los tratados internacionales de los que el Estado mexicano sea parte, en la Constitución Política del Estado y en otras leyes.

Artículo 11. ...

**VIII. Garantizar y promover, de forma obligatoria, la participación de artistas y artesanos de origen zacatecano en ferias, festivales, espectáculos taurinos, talleres, conferencias, exposiciones y todo tipo de eventos culturales y artísticos en el Estado de Zacatecas.**

Artículo 13. Para ser beneficiario de mecenazgos es necesario residir o desarrollar la actividad objeto del proyecto en el estado, y contar con un informe o muestra que soporte la importancia y trascendencia

del proyecto. **En los proyectos de mecenazgo se dará preferencia a los artistas y artesanos de origen zacatecano.**

**Artículo 19. ...**

**XV. Priorizar el uso de programas y recursos en el impulso y desarrollo de artistas y artesanos de origen zacatecano.**

**Artículo 20. ...**

**XIV. Priorizar el uso de programas y recursos en el impulso y desarrollo de artistas y artesanos de origen zacatecano.**

**Artículo 35.** El objeto general del Instituto será impulsar, promover, difundir, fomentar, coordinar y desarrollar la actividad cultural en el Estado, preservando y rescatando sus valores artísticos e históricos tradicionales y populares, así como generar las condiciones necesarias para que la sociedad tenga acceso a bienes, servicios, actividades culturales y artísticas, **priorizando el apoyo y difusión de los artistas y artesanos de origen zacatecano.**

**Artículo 36.** Son atribuciones del Instituto:

...

VII. Propiciar y estimular la creación y formación artística en todos sus géneros, **así como impulsar de manera prioritaria a los artistas y artesanos de origen zacatecano;**

...

XXIV. Organizar el Festival Internacional y el Premio Iberoamericano “Ramón López Velarde”, el Festival Cultural de Zacatecas, el Festival Internacional de Teatro de Calle, el Festival de Jazz, el Festival Zacatecas del Folclor Internacional “Gustavo Vaquera Contreras”, el Festival de la Oralidad, y el Premio Estatal de Periodismo Cultural “Juan Ignacio María de Castorena Ursúa Goyeneche y Villareal, así como llevar a cabo otros festivales, premios, eventos y espectáculos populares de carácter artístico y cultural. En la organización de todo lo anterior, deberá priorizarse la participación **de los artistas y artesanos de origen zacatecano;**

## **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.** Se derogan todas las disposiciones que contravengan el presente Decreto.

Zacatecas, Zac., a la fecha de su presentación.

**ATENTAMENTE**

**DIPUTADA DAYANNE CRUZ HERNÁNDEZ**

## 4.10

### **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR LA QUE SE REFORMA LA LEY PARA LA ATENCIÓN DE LOS ZACATECANOS MIGRANTES Y SUS FAMILIAS, EN MATERIA DE MIGRANTES RETORNADOS**

**PRESIDENCIA DE LA MESA DIRECTIVA DE LA H. LXV LEGISLATURA DE ZACATECAS. PRESENTE.**

La que suscribe, **DIP. MARÍA DOLORES TREJO CALZADA**, integrante de la LXV Legislatura de Zacatecas, y con fundamento en lo dispuesto por los artículos 60, fracción I, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Zacatecas; 51 fracción I, 52, 53, 54 fracción I, 55 y 56 fracción I, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Zacatecas; y 93 fracción I, 96 fracción I, 97 y 98 fracción II, del Reglamento General del Poder Legislativo del Estado de Zacatecas, someto a la consideración de esta Asamblea la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR LA QUE SE REFORMA LA LEY PARA LA ATENCIÓN DE LOS ZACATECANOS MIGRANTES Y SUS FAMILIAS, EN MATERIA DE MIGRANTES RETORNADOS**, al tenor de la siguiente:

#### **➤ EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.**

En tiempos en los que el racismo y la xenofobia son parte de una política de Estado como lo es en el vecino país del norte, nuestro deber es cerrar filas y garantizar la protección, el apoyo y la dignidad de quienes han dejado su tierra, pero que jamás han dejado de ser parte de ella. De acuerdo con cifras de una investigación en el tema, México es el país del mundo con más connacionales en condición de migración, 1 de cada 23 migrantes en el mundo son mexicanos<sup>12</sup>, de la investigación citada se destacan los siguientes datos<sup>13</sup>:

- Hay 12.0 millones de migrantes mexicanos en Estados Unidos, de los cuales 4.1 son no documentados.
- 52.6% de la población migrante mexicana en Estados Unidos son hombres y 47.4% mujeres.

En los últimos 30 años se ha presentado un proceso de envejecimiento de la población

---

<sup>12</sup> Véase: <https://www.bbvaresearch.com/publicaciones/mexico-perfil-de-las-y-los-migrantes-mexicanos-en-estados-unidos/#:~:text=Resumen,mundo%20son%20de%20origen%20mexicano.>

<sup>13</sup> Ibid.

migrante mexicana, la edad mediana de los hombres fue de 44 años en 2022, para las mujeres fue de 46 años.

- El nivel bachillerato es el más común entre la población migrante mexicana, más del 20% tiene estudios de nivel primaria o inferior. 31% de los hombres migrantes mexicanos laboran en el sector de la construcción, las mujeres migrantes 20.7% trabajan en servicios educativos y de salud.
- Las remesas son una fuente importante de ingresos a México, se estima que ingresaron cerca de 66,500 millones de dólares al país en 2024, lo que representará 3.7% del PIB nacional. Más de 1.7 millones de hogares, 6.1 millones de personas, dependen directamente de estos recursos.

Los migrantes mexicanos, son de gran importancia para la vida nacional en todos los ámbitos, ejemplo de ello es en el económico, la importancia de las remesas es vital al ser un ingreso para las familias que permiten cubrir gastos básicos como educación y vivienda, impulsando el crecimiento económico regional. Estos datos cobran mayor relevancia en un entorno donde las políticas anti migratorias del gobierno de Trump vulneran los derechos humanos de nuestras hermanas y hermanos migrantes.

Esta es la difícil realidad de una gran parte de ciudadanas y ciudadanos zacatecanos que viven en Estados Unidos, mismos que se van en busca de mejores condiciones de vida y que por estas políticas han visto vulnerable su bienestar, en los últimos meses son retornados a la entidad de manera forzada enfrentándose a otra realidad en su tierra.

En este contexto, el gobierno de David Monreal Ávila, ha implementado varios programas a través de la Secretaría del Zacatecano Migrante, en colaboración con el Instituto Nacional de Migración, en favor de nuestras comunidades en el exterior y de aquellos que han sido repatriados.

Los programas "México te abraza" y "Zacatecas te abraza" con el Plan Bienestar y Asistencia Migrante representan un paso firme en la construcción de una política pública integral que pone en el centro los derechos humanos y el bienestar de las y los migrantes zacatecanos.

"México te abraza", es un programa diseñado para aquellos migrantes que han sido repatriados o que, por decisión propia, regresan a México, con ello el gobierno de Zacatecas busca garantizar una reinserción digna mediante los siguientes ejes de acción:

- **Asistencia humanitaria inmediata:** Brindar apoyo a quienes llegan sin recursos ni redes de apoyo, asegurando alimentación, hospedaje y atención médica en su retorno.
- **Regularización de documentos:** Facilitar el acceso a actas de nacimiento, CURP, credencial de elector y otros documentos esenciales para que los repatriados puedan ejercer plenamente sus derechos.
- **Vinculación laboral y capacitación:** Crear mecanismos para que los migrantes retornados tengan acceso a empleos dignos o puedan emprender proyectos productivos en su comunidad.

El Plan Bienestar y Asistencia Migrante se enfoca en fortalecer el acompañamiento a las y los zacatecanos en Estados Unidos, especialmente en aquellos momentos de mayor vulnerabilidad. Entre sus acciones más importantes destacan:

- **Defensa legal y asesoría migratoria:** En colaboración con organizaciones de derechos humanos y consulados, se brindará apoyo jurídico a migrantes en riesgo de deportación o en procesos de regularización migratoria.
- **Atención a familias separadas:** Un eje fundamental de este programa será la asistencia a familias afectadas por las deportaciones o por las políticas de separación infantil que hemos visto con horror en años recientes.
- **Apoyo económico a migrantes en crisis:** Se implementará un fondo de emergencia para ayudar a zacatecanas y zacatecanos que enfrenten situaciones críticas en el extranjero, ya sea por enfermedad, accidentes o problemas migratorios.
- **Fortalecimiento de la educación binacional:** Se impulsarán programas de revalidación de estudios y becas para que las y los jóvenes zacatecanos en el exterior para que esta juventud no vea truncada su oportunidad de desarrollo.

La reactivación de las políticas antiinmigrantes en Estados Unidos con el regreso de Donald Trump nos obliga a actuar con unidad, estrategia y firmeza, no podemos permitir que nuestros

paisanos sean tratados como criminales cuando han sido, y seguirán siendo, un pilar fundamental en la economía y sociedad tanto en Estados Unidos como en nuestro país.

Como legisladora tengo la obligación de actuar y por ello modificar la normatividad en la materia a fin de que el gobierno tenga las herramientas necesarias ante el posible retorno masivo de miles de mexicanas y mexicanos salvaguardando sus derechos y poder lograr una verdadera estrategia de readaptación para beneficio de ellos y sus familias.

El fenómeno migratorio es una característica histórica y estructural del Estado de Zacatecas, con una gran parte de su población residiendo en el extranjero, principalmente en los Estados Unidos, sin embargo, los migrantes zacatecanos enfrentan diversos retos que los obligan a regresar de manera forzada a su tierra de origen, como deportaciones masivas, crisis económicas, pandemias globales, desastres naturales y conflictos políticos o sociales en los países de destino.

En particular, eventos como la pandemia de COVID-19 y las recientes políticas migratorias restrictivas han ocasionado el retorno forzado de miles de zacatecanas y zacatecanos, quienes al regresar se encuentran en condiciones de vulnerabilidad debido a la falta de empleo, vivienda, acceso a servicios de salud y educación, y en algunos casos, sin redes de apoyo en su lugar de origen.

El Estado de Zacatecas tiene la responsabilidad de atender y proteger a sus ciudadanas y ciudadanos migrantes retornados, garantizando su derecho a una reinserción digna y efectiva en la sociedad, en cumplimiento con lo mandado por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución del Estado de Zacatecas y diversos tratados internacionales en materia de derechos humanos y migración.

En este tenor la presente propuesta de Iniciativa propone reformar la Ley para la Atención de los Zacatecanos Migrantes y sus Familias, a fin de que se establezca en el marco que tiene por objeto promover y difundir los derechos de los migrantes y sus familias, de conformidad con lo estipulado por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los Tratados Internacionales en la materia suscritos por el Estado Mexicano y la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Zacatecas, entre otros, lo siguiente:



- Implementar un programa especial emergente de atención a migrantes retornados por causa excepcionales, como deportaciones masivas y/o pandemias o en su caso incorporarlos a programas sociales existentes.
- Asistir y atender a los migrantes en condiciones de emergencia y vulnerabilidad para garantizar la protección a sus derechos humanos, que por condiciones excepcionales como pandemias o deportaciones masivas han sido retornados.
- Diseñar e instrumentar programas de empleo temporal dirigidos a aquellos municipios que presentan un fuerte volumen de migrantes retornados, por causas excepcionales como pandemias o deportaciones masivas.

Con la creación del Programa Especial Emergente de Atención a Migrantes Retornados, el Estado de Zacatecas garantiza el derecho a una reinserción digna de los zacatecanos migrantes que regresen por causas excepcionales, brindándoles asistencia integral y asegurando su acceso a oportunidades de empleo, educación y bienestar social.

Este programa es una medida urgente y necesaria ante la creciente vulnerabilidad de los migrantes retornados y responde a las obligaciones del Estado en materia de protección de derechos humanos y apoyo a la diáspora zacatecana.

Por lo anteriormente expuesto, someto a la consideración de esta Asamblea la siguiente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR LA QUE SE REFORMA LA LEY PARA LA ATENCIÓN DE LOS ZACATECANOS MIGRANTES Y SUS FAMILIAS, EN MATERIA DE MIGRANTES RETORNADOS.**

**ÚNICO.-** Se reforma la fracción XVII, del artículo 7o. Se adicionan la fracción XVIII, recorriéndose en el orden la subsecuente, del artículo 7o. y un segundo párrafo a la fracción VII, del artículo 10, todos de la Ley para la Atención de los Zacatecanos Migrantes y sus Familias, para quedar como sigue:

**Artículo 7**

La generación de las políticas públicas estará a cargo de la Administración Pública Estatal y Municipal, conforme a sus ámbitos de competencia, y se observará el reconocimiento y promoción de los derechos establecidos en la presente Ley, además de lo siguiente:

I a XVI. ...

XVII. Implementar un programa especial emergente de atención a migrantes retornados por causa excepcionales, como deportaciones masivas y/o pandemias o en su caso incorporarlos a programas sociales existentes;

XVIII. Asistir y atender a los migrantes en condiciones de emergencia y vulnerabilidad para garantizar la protección a sus derechos humanos, que por condiciones excepcionales como pandemias o deportaciones masivas han sido retornados; y

XIX. Las demás que contribuyan al mejoramiento de las condiciones de vida de los migrantes y sus familias.

#### Artículo 10

Además de las que le confiere la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado, corresponde a la Secretaría, el ejercicio de las atribuciones siguientes:

I a VI. ...

VII. ...

Diseñar e instrumentar programas de empleo temporal dirigidos a aquellos municipios que presentan un fuerte volumen de migrantes retornados, por causas excepcionales como pandemias o deportaciones masivas;

VIII a XXIV. ...

Texto vigente	Texto propuesto
<p align="center"><b>Ley para la Atención de los Zacatecanos Migrantes y sus Familias</b></p> <p><b>Artículo 7</b></p> <p>La generación de las políticas públicas estará a cargo de la Administración Pública Estatal y Municipal, conforme a sus ámbitos de competencia, y se observará el reconocimiento y promoción de los derechos establecidos en la presente Ley, además de lo siguiente:</p> <p>I a XVI. ...</p> <p><del>XVII. Apoyar a los migrantes y sus familias que regresan de manera forzada, en aquellas</del></p>	<p align="center"><b>Ley para la Atención de los Zacatecanos Migrantes y sus Familias</b></p> <p><b>Artículo 7</b></p> <p>La generación de las políticas públicas estará a cargo de la Administración Pública Estatal y Municipal, conforme a sus ámbitos de competencia, y se observará el reconocimiento y promoción de los derechos establecidos en la presente Ley, además de lo siguiente:</p> <p>I a XVI. ...</p> <p><b>XVII. Implementar un programa especial emergente de atención a migrantes</b></p>

<p><del>zonas con alto volumen de retorno al estado,</del> <del>¶</del></p> <p><del>XVIII. Las demás que contribuyan al mejoramiento de las condiciones de vida de los migrantes y sus familias.</del></p> <p><b>NO EXISTE CORRELATIVO</b></p> <p><b>Artículo 10</b></p> <p>Además de las que le confiere la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado, corresponde a la Secretaría, el ejercicio de las atribuciones siguientes:</p> <p>I a VI. ...</p> <p>VII. ...</p> <p><b>NO EXISTE CORRELATIVO</b></p> <p>VIII a XXIV. ...</p>	<p>retornados por causa excepcionales, como deportaciones masivas y/o pandemias o en su caso incorporarlos a programas sociales existentes;</p> <p>XVIII. Asistir y atender a los migrantes en condiciones de emergencia y vulnerabilidad para garantizar la protección a sus derechos humanos, que por condiciones excepcionales como pandemias o deportaciones masivas han sido retornados; y</p> <p>XIX. Las demás que contribuyan al mejoramiento de las condiciones de vida de los migrantes y sus familias.</p> <p><b>Artículo 10</b></p> <p>Además de las que le confiere la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado, corresponde a la Secretaría, el ejercicio de las atribuciones siguientes:</p> <p>I a VI. ...</p> <p>VII. ...</p> <p>Diseñar e instrumentar programas de empleo temporal dirigidos a aquellos municipios que presentan un fuerte volumen de migrantes retornados, por causas excepcionales como pandemias o deportaciones masivas;</p> <p>VIII a XXIV. ...</p>
---	---

## **TRANSITORIOS.**

**PRIMERO.-** Publíquese el presente Decreto en el Periódico Oficial Órgano del Gobierno del Estado de Zacatecas.

**SEGUNDO.-** El presente Decreto entrará en vigor el mismo día de su publicación en el suplemento del Periódico Oficial Órgano del Gobierno del Estado de Zacatecas.

**TERCERO.-** La Legislatura del Estado, a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, tendrá 60 días naturales para realizar las adecuaciones legales al marco jurídico del Estado o expedir la normatividad secundaria respectiva, a fin de dar cumplimiento a las disposiciones del presente Decreto.

**CUARTO.-** Se derogan todas aquellas disposiciones de igual o menor rango que se opongan al presente Decreto.

## **SUSCRIBE**

**DIP. MARÍA DOLORES TREJO CALZADA**

*Zacatecas, Zacatecas, a 03 de marzo de 2025.*

oOo

## 5. DICTÁMENES

### 5.1

PRIMERA LECTURA DEL DICTAMEN RESPECTO DE LAS INICIATIVAS CON PROYECTO DE DECRETO, POR LAS QUE SE REFORMA LA LEY DE ACCESO DE LAS MUJERES A UNA VIDA LIBRE DE VIOLENCIA PARA EL ESTADO DE ZACATECAS. QUE PRESENTA LA COMISIÓN DE IGUALDAD SUSTANTIVA ENTRE MUJERES Y HOMBRES.

#### **HONORABLE ASAMBLEA:**

A la Comisión de Igualdad Sustantiva entre Mujeres y Hombres le fueron turnadas, para su estudio y dictamen, las iniciativas con proyecto de decreto por las que se reforma la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia para el Estado de Zacatecas.

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

#### **ANTECEDENTES**

**PRIMERO.** En sesión ordinaria del 17 de septiembre de 2024, se dio lectura a la iniciativa con proyecto de decreto mediante la cual se reforma el artículo 9 fracción IV y el artículo 11 de Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia para el Estado de Zacatecas, presentada por la diputada Guadalupe Isadora Santiviáñez Ríos.

**SEGUNDO.** La iniciativa mencionada fue turnada por la presidencia de la mesa directiva a las Comisiones Unidas de Justicia; y, Seguridad Pública y Prevención del Delito, mediante el memorándum 0023, del 17 de septiembre de 2024, para su estudio y dictamen.

**TERCERO.** Posteriormente, mediante memorándum No. 0127, del 28 de octubre 2024, previa solicitud, el turno fue rectificado y la iniciativa de referencia fue turnada, únicamente, a las Comisiones Unidas de Igualdad Sustantiva entre Mujeres y Hombres, y de Seguridad Pública y Prevención del Delito.

**CUARTO.** La iniciante sustentó su propuesta en la siguiente:

#### **Exposición de Motivos**

**PRIMERO.** El Estado concentra su ejercicio en la protección y defensa de los derechos de todos sus integrantes. La composición plural de sus elementos le exige contar con normas y acciones acordes a las demandas y necesidades de cada sujeto, sector u organización.

**SEGUNDO.** Dentro de nuestra sociedad se presentan acciones que afectan con mayor facilidad e impacto los derechos de mujeres,

por lo que es ineludible promover las acciones para prevenir y sancionar estas conductas.

**TERCERO.** Las Naciones Unidas definen la **violencia contra la mujer** como "todo acto de violencia de género que resulte, o pueda tener como resultado un daño físico, sexual o psicológico para la mujer, inclusive las amenazas de tales actos, la coacción o la privación arbitraria de libertad, tanto si se producen en la vida pública como en la privada". En el mismo sentido señala que la **violencia de pareja** se refiere al comportamiento de la pareja o ex pareja que causa daño físico, sexual, económico, patrimonial o psicológico, incluidas la agresión física, la coacción sexual, el maltrato psicológico y las conductas de control de abuso económico y financiero.

**CUARTO.** La violencia contra las mujeres y las niñas es una de las violaciones más generalizadas de los derechos humanos en el mundo. Se producen muchos casos cada día en todos los rincones del planeta y en todos los estratos sociales. Este tipo de violencia tiene graves consecuencias físicas, económicas y psicológicas sobre las mujeres y las niñas, tanto a corto como a largo plazo, al impedirles participar plenamente y en pie de igualdad en la sociedad para cerrar la brecha de género. La magnitud de este impacto de violencia de género, tanto en la vida de las personas y familias como de la sociedad en su conjunto, es inmensa y tiene diversas connotaciones que aún no han sido visibilizadas como la violencia económica y patrimonial. La ONU señala que, la violencia económica contra la mujer es una forma de violencia de género "a menudo oculta y no controlada, que puede ser tan perjudicial como la física, atrapando a mujeres y niñas en un ciclo de denigración y desigualdad".

**QUINTO.** En México, la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, junto con el Código Penal, la propia Constitución y las leyes locales, son las encargadas de tipificar, y obligar a las autoridades a los temas relacionados con la violencia contra las mujeres en sus diferentes formas. La Ley General de Acceso de las Mujeres a una vida Libre de Violencia, en su artículo 6, fracción IV, define la violencia económica como: "**toda acción u omisión del agresor que afecta la supervivencia económica de la víctima. Se manifiesta a través de limitaciones encaminadas a controlar el ingreso de sus percepciones económicas, así como la percepción de un salario menor por igual trabajo, dentro de un mismo centro laboral**".

**SEXTO.** La violencia económica usualmente se reproduce en el ámbito familiar, siendo una forma de control en contra de las mujeres, se muestra a través de la agresión producida por la persona que ostenta el dominio económico, la manipulación para gestionar los gastos o la privación de recursos, lo que induce al aislamiento y la angustia por la satisfacción de las necesidades personales y/o familiares.

**SÉPTIMO. La violencia económica** puede pasar desapercibida debido a que no deja un rastro tan evidente como las agresiones físicas, pero tiene cifras alarmantes: **en Zacatecas, la Violencia Económica contra las mujeres tiene una prevalecencia de 22% respecto de otros tipos de violencia en su contra.** De acuerdo con la Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (**Endireh**), que realiza el Instituto Nacional de Estadística y Geografía cada cinco años, a nivel nacional el **16% de las mujeres mexicanas** sufren violencia económica en algún momento de sus vidas. Sin embargo, a menudo pasa desapercibida debido a su naturaleza sutil y sus efectos insidiosos; podemos observar que estamos muy por encima de la media nacional respecto al presente tipo de abuso contra la mujer.

**OCTAVO.** En estricto sentido **la violencia económica** es la madre de todas las violencias y de las agresiones contra las mujeres, “son todos los actos y comportamientos que tiene el agresor de manera intencional para tener el control de los ingresos y los recursos financieros, generando una situación de dependencia económica de la mujer y sus hijos e hijas”. Esta violencia se expresa y se visibiliza de las siguientes formas:

- Restringir el acceso al mercado laboral: cuando el agresor no le permite trabajar fuera del hogar para generar sus propios ingresos o si la mujer consigue un trabajo, le dificulta la conciliación con el cuidado de menores o personas dependientes, acosa y/o amenaza constantemente para que lo abandone o la despidan.
- Poner barreras a la formación y a la mejora de las condiciones de trabajo.
- Limitar el acceso a los recursos económicos: cuando el agresor deja el dinero exacto para el gasto diario o en el caso que la mujer trabaje, es quien administra todo el dinero, controlando en qué y cómo se gasta, pudiendo, por ejemplo, negarse a que ella tenga su propia cuenta bancaria, que envíe dinero a su familia o exigiendo incluso los justificantes de la compra.



- Excluir a la mujer de la economía familiar: negando la participación en las decisiones del hogar. Muchas veces la mujer no puede realizar las compras de forma independiente; o en otras ocasiones, se han realizado compras sin su consentimiento, provocando el incremento de sus deudas. Es el agresor quien determina el uso y la distribución del dinero.
- Utilizar los recursos económicos como instrumento de amenaza, por ejemplo, cuando no deja dinero para la alimentación diaria para ella y sus propios hijos o hijas, incrementando la violencia de las acciones progresivamente. Tras la separación, se continúa con las agresiones y no cumple con las responsabilidades económicas, por ejemplo, el impago de la pensión de alimentos.

**NOVENO.** En conclusión, a lo anteriormente expuesto, **la violencia económica** es una forma de violencia doméstica. Tanto la retención de dinero, el robo de dinero, así como el restringirle el uso de los recursos económicos son ejemplos **de abuso económico**. El abuso económico es utilizado frecuentemente como un mecanismo de control, formando parte de un patrón de abuso doméstico, que también puede incluir abuso verbal, emocional, físico y sexual. El abuso físico puede incluir amenazas o intentos de asesinar al cónyuge. Por las restricciones en el acceso de la víctima a recursos económicos, la víctima tiene limitados recursos para salir de la relación violenta. Existen diversas maneras de administrar el abuso económico: asegurar que tienes un acceso seguro a importantes documentos personales y financieros, asegurar que tus actividades investigadoras no son fáciles de encontrar y, si crees que vas a abandonar la relación, prepáralo con tiempo.

**DÉCIMO.** Para mitigar la violencia económica se requiere de implementar medidas políticas que protejan e impulsen los derechos económicos, sociales y culturales de las mujeres. Es decir, acceso a empleos decentes, y que incluya salarios justos, igualitarios y equitativos para trabajos que tengan el mismo valor. Educación de calidad que defienda los derechos humanos, la igualdad de género y el respeto y que promuevan la educación financiera y la inclusión financiera en el ámbito laboral.

**El empoderamiento económico de las mujeres,** puede ser una herramienta para eliminar la violencia económica, ya que la falta de autonomía económica de las mujeres es un factor que perpetúa

la violencia, la pobreza y la discriminación en su contra. El empoderamiento económico es la capacidad de tomar decisiones que impliquen el control y la asignación de recursos financieros y de actuar en consecuencia. Para alcanzar el empoderamiento económico de las mujeres, es necesario que se creen oportunidades de empleo digno y de calidad que garanticen que el trabajo proporciona a las mujeres ingresos que les permitan salir de la pobreza y aumentar su poder de decisión en otros ámbitos de su vida, pero sobre todo, es vital que impulsemos iniciativas de ley para lograr la igualdad de género.

**QUINTO.** En sesión ordinaria del Pleno, correspondiente al día 22 de octubre de 2024, se dio lectura a la iniciativa con proyecto de decreto, por la que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia para el Estado de Zacatecas, presentada por la Diputada Georgia Fernanda Miranda Herrera, integrante de esta Soberanía Popular.

**SEXTO.** Por acuerdo del Presidente de la Mesa Directiva, en esa misma fecha, la iniciativa referida fue turnada a la Comisión de Igualdad Sustantiva entre Mujeres y Hombres, a través del memorándum No. 0091, para su estudio y dictamen correspondiente.

**SÉPTIMO.** La promotora justificó su iniciativa con la siguiente:

#### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

Esta propuesta de reforma y homologación con la Ley General, nace considerando que uno de los fenómenos más frecuentes de violencia e inseguridad es el acoso sexual en la vía pública y medios de transporte.

La reforma constitucional publicada el viernes 26 de enero de 2024 divulgada en el Diario Oficial de la Federación, reconoció

ampliar la protección de las víctimas de violaciones de derechos humanos por actos imputables al Estado.

Es la obligación del Estado garantizar una vida libre de violencia para las mujeres es una responsabilidad que las autoridades, en los tres niveles de gobierno deben asumir mediante acciones que respalden y resguarden la integridad, la seguridad, inclusión y justicia de todas las mujeres, así como otorgar mejores condiciones de vida, igualdad y equidad que permitan el libre desarrollo de su personalidad en todos los ámbitos de su vida.

Si bien es cierto en México existen varios avances en esta materia, en Zacatecas no podemos ser la excepción, hay varios pendientes que deber ser atendidos con urgencia para fortalecer la seguridad de las mujeres en los espacios públicos existentes, que por años fueron planeados y diseñados con una carente perspectiva de género, lo cual ocasionó muchos problemas que a diario enfrentamos las mujeres.

Es para entender y reflexionar lo anterior, reconociendo que el género no es un aspecto ajeno en la planificación y diseño de los espacios públicos, y así mismo crear conciencia de que los espacios públicos no son neutrales, por lo que éstos tienen la capacidad de dificultar e impedir su uso, o bien, fortalecer y facilitar su acceso a las mujeres.

Datos de la Encuesta Nacional de Victimización, y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE) (INEGI 2021), se registró que el 75.6% de la población tiene una percepción de inseguridad en los espacios públicos, incluso la Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana afirmó que tan sólo en diciembre de 2021, el 70.3% de las mujeres tuvo una percepción de inseguridad.

Asimismo, la encuesta dio como resultado que una de cuatro mujeres en el país ha sido víctima: el 25% del total, fue víctima de al menos un tipo de acoso personal o violencia sexual y de las 22.7 millones de mujeres mayores de 18 años, 5.6 millones enfrentaron algún tipo de acoso personal o violencia sexual en lugares públicos.

Es un hecho que dicha percepción es mayor en las mujeres y que la diferencia respecto a los hombres se ha incrementado en los últimos años, alcanzando hasta siete puntos porcentuales de diferencia.

Un claro ejemplo el 73.8% de las mujeres se siente insegura en el transporte público, el 69.5% en la calle, el 60.1% en el parque o centros recreativos, cifras que hacen evidente la falta de seguridad para las mujeres en los espacios públicos dentro de su comunidad, lo que ha desencadenado un cambio en su comportamiento y actividades cotidianas, así como en la libertad de las mujeres a expresarse libremente.

De acuerdo a la ONU mujeres, la falta de espacios públicos seguros, limita su acceso a oportunidades de trabajo y educación, su participación plena en la vida pública, el acceso a servicios esenciales y a disfrutar de actividades culturales o de ocio y repercute negativamente en su salud y bienestar físico y psicológico.

Aunado a lo anterior, la violencia en los espacios públicos es seccional debido a los estratos sociales y económicos de las mujeres, por lo que aquellas que se encuentran en situación de pobreza y pertenecen a grupos socialmente , marginados como mujeres indígenas , discapacidad, migrantes, entre otros factores, son las que sufren mayor violencia, discriminación y desigualdad, debido a dichas condiciones y por la falta de acceso a información, justicia y servicios.

La problemática que viven a diario las mujeres ha provocado diversas reacciones en la sociedad civil, gobiernos y organismos internacionales. Como un claro ejemplo, en 2020, ONU Mujeres presentó la publicación Iniciativa insignia mundial ciudades seguras y espacios públicos seguros para las mujeres y las niñas: compendio internacional de prácticas, la cual especifica aquellas acciones que se realizan en pro de la seguridad de las mujeres, entre las que destacan: la disponibilidad del autobús sólo para el uso de mujeres y oficinas de apoyo de denuncia en los sistemas de transporte entre otras.

Asimismo, recomienda generar datos y construir alianzas para combatir el acoso sexual y violencia en los espacios públicos, desarrollar e implementar leyes y políticas integrales con carga presupuestaria asignada, así como invertir en la seguridad y la viabilidad económica de los espacios públicos y promover inversiones e infraestructura pública, todo lo anterior con la finalidad de generar mayor seguridad para mujeres y niñas.

Cabe destacar que en nuestro país, la ONU Mujeres implementa el Programa Ciudades Seguras por medio de alianzas estratégicas con gobiernos locales tales como Ciudad de México, Torreón,

Puebla, Guadalajara, y el Área Metropolitana de Monterrey, sin embargo, resulta necesario mediante el marco normativo, que las acciones para prevenir, erradicar y eliminar la violencia en las mujeres en los espacios públicos sean efectivas y den resultados favorables para todas.

Un estudio realizado por Inmujeres, refirió que dentro de las áreas de oportunidades que se tiene en México para construir espacios públicos más seguros para las mujeres, son:

- 1.- Contar con un marco normativo armonizado y adecuado para garantizar el derecho de las mujeres y las niñas a la movilidad segura y sin violencia sexual.
- 2.- Garantizar y promover la participación de las mujeres en la planeación urbana y evitar sesgos de género.
- 3.- Incorporar la perspectiva de género y el enfoque interseccional en los procesos de diseño y planeación de la movilidad de las personas.
- 4.- Regular adecuadamente los actos de violencia sexual en el transporte público con base a lo establecido en los instrumentos internacionales y nacionales en la materia.
- 5.- Establecer en la normativa presupuestal municipal la obligación de que el presupuesto se haga con perspectiva y enfoque de género.

Por todo lo expuesto la Fracción Legislativa del Partido Verde, consideramos necesaria la presente legislación, bajo la premisa de reconocer a los espacios públicos como espacios altamente vulnerables para las mujeres, adolescentes y niñas.

**OCTAVO.** En sesión ordinaria del Pleno, correspondiente al día 22 de octubre de 2024, se dio lectura a la iniciativa con proyecto de decreto, por el que se reforma el artículo 14 Quater de la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia para el Estado de Zacatecas, presentada por la Diputada Maribel Villalpando Haro y Diputados

Saúl de Jesús Cordero Becerril, José Luis González Orozco y Jaime Manuel Esquivel Hurtado, integrantes de esta Soberanía Popular.

**NOVENO.** Por acuerdo del Presidente de la Mesa Directiva, en esa misma fecha, la iniciativa referida fue turnada a la Comisión de Igualdad Sustantiva entre Mujeres y Hombres, a través del memorándum No. 0093, para su estudio y dictamen correspondiente.

**DÉCIMO.** Las personas promoventes justificaron su iniciativa con la siguiente:

#### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El actual artículo 14 Quáter de la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia para el Estado de Zacatecas, fue adicionado el 23 de agosto de 2018, en él se define a la violencia obstétrica de la siguiente forma:

“Es toda acción u omisión por parte del personal médico y de salud que dañe, lastime, denigre o cause la muerte a la mujer durante el embarazo, parto y sobreparto, así como la negligencia en su atención médica que se exprese en malos tratos, en un abuso de medicalización y patologización de los procesos naturales, considerando como tales: la omisión de la atención oportuna y eficaz de las emergencias obstétricas; practicar el parto por vía de cesárea, sin que cumpla con los criterios médicos acordes a la normatividad oficial en esta materia; el uso de métodos anticonceptivos o esterilización sin que medie el consentimiento voluntario, expreso e informado de la mujer, así como obstaculizar sin causa médica justificada el apego precoz de la niña o niño con su madre, negándole la posibilidad de cargarlo y amamantarlo inmediatamente después de nacer”.

Sin duda, se trató de un gran avance para frenar este tipo de violencia, esta modalidad de agresión contra las mujeres de Zacatecas. Sin embargo, como todo producto humano, es perfectible en aras de hacer más garantista la ley para proteger a nuestras mujeres.

Lo anterior, es porque si se observa con detenimiento la redacción actual de dicho artículo, no prevé hipótesis que a diario se actualizan y provocan sufrimiento a las mujeres de nuestra entidad, por ejemplo, la redacción actual de la norma no considera los siguientes casos de violencia:

- Acelerar el proceso natural del parto de bajo riesgo sin el consentimiento expreso de la madre;
- Realizar el parto vía cesárea existiendo condiciones para el parto natural;
- Atender emergencias obstétricas, sin el debido cuidado e información amplia y veraz a la mujer;
- Negarse a atender cualquier emergencia en esta materia, se trate de una mujer derechohabiente o no, en el sector público;
- No proporcionar información sobre anticonceptivos de manera individual y veraz a la mujer;
- Omitir información sobre los padecimientos médicos;
- Dirigirse a las mujeres de forma despectiva;
- No proporcionar los servicios médicos con perspectiva de género, ignorando la autonomía reproductiva, individualidad e independencia de las mujeres;
- La esterilización forzada o colocar dispositivos intrauterinos durante el parto;
- Permitir que otras personas tomen la decisión respecto a sus derechos sexuales y reproductivos;
- Usar el parto como recursos didáctico formativo a practicantes;  
y
- La estigmatización, los estereotipos o las etiquetas negativas.

Por lo tanto, es necesario actualizar esta modalidad de violencia gineco-obstétrica en la Ley de la materia, en el entendido de que esta materia está vinculada con los derechos a la salud y al derecho a decidir de manera libre, responsable e informada sobre el número y el espaciamiento de sus hijos, derechos consagrados

en el artículo 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

En consecuencia, y con el objetivo de prevenir, atender, sancionar y erradicar la violencia contra las mujeres en el Estado, así como establecer los instrumentos y mecanismos que favorezcan su desarrollo, bienestar y le garanticen un acceso a una vida libre de violencia, se propone reformar el artículo 14 Quáter de la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia para el Estado de Zacatecas.

**DÉCIMO PRIMERO.** En sesión ordinaria del Pleno, correspondiente al día 4 de marzo de 2025, se dio lectura a la iniciativa con proyecto de decreto, por el que se reforman los artículos 81 y 82 de la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia para el Estado de Zacatecas, presentada por el Diputado Santos Antonio González Huerta, integrante de esta Soberanía Popular.

**DÉCIMO SEGUNDO.** Por acuerdo del Presidente de la Mesa Directiva, en esa misma fecha, la iniciativa referida fue turnada a la Comisión de Igualdad Sustantiva entre Mujeres y Hombres, a través del memorándum No. 0350, para su estudio y dictamen correspondiente.

**DÉCIMO TERCERO.** El promovente justificó su iniciativa con la siguiente:

#### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La violencia de género es una de las problemáticas más graves que afectan a las mujeres en Zacatecas y en todo México, generando impactos profundos no solo en su seguridad física, sino también en su desarrollo personal, social y económico. En este contexto, la Ley General de Acceso de las Mujeres a una



Vida Libre de Violencia para el Estado de Zacatecas, en su capítulo VI4 contempla la creación de refugios para la atención a las víctimas de violencia, estos albergues se han consolidado como espacios esenciales para brindar protección a las mujeres y a sus hijos e hijas, ofreciéndoles un entorno seguro para escapar de situaciones de riesgo. Sin embargo, garantizar su seguridad no es suficiente. Es fundamental que estos espacios se conviertan en plataformas de transformación y empoderamiento, donde la educación desempeñe un papel central como herramienta para reconstruir vidas y romper ciclos de violencia.

El artículo 3° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconoce el derecho a la educación como universal, gratuita y obligatoria, y estipula que el Estado debe garantizar su acceso a todas las personas, sin discriminación. Este derecho es aún más relevante para las mujeres víctimas de violencia, quienes enfrentan barreras adicionales para acceder a servicios básicos como la educación debido a las condiciones de exclusión, dependencia económica y abuso que han vivido. Establecer espacios educativos para mujeres y sus hijos e hijas en refugios y albergues de Zacatecas no solo es una medida urgente, sino una responsabilidad ineludible del Estado, tal como lo establece el marco normativo nacional e internacional en materia de derechos humanos.

El adoptar medidas para garantizar que las mujeres puedan ejercer plenamente sus derechos implica establecer mecanismos integrales que les permitan acceder a condiciones de igualdad, seguridad y dignidad, asegurando que puedan desarrollarse plenamente en todos los ámbitos de la vida. Esto incluye no solo su derecho a la protección y la seguridad, sino también a la educación como una herramienta esencial para su empoderamiento.

En este sentido, la falta de espacios educativos en refugios y albergues en Zacatecas constituye una omisión que limita el ejercicio pleno de los derechos de las mujeres víctimas de violencia y sus hijos e hijas. Esta carencia no solo impide su desarrollo integral y la posibilidad de alcanzar la autonomía económica, sino que también perpetúa las desigualdades que las colocan en una situación de vulnerabilidad. La ausencia de estos espacios educativos representa un obstáculo para que las mujeres puedan romper con el ciclo de violencia, acceder a nuevas oportunidades y reconstruir sus vidas en condiciones de dignidad y seguridad.

De acuerdo con datos de la Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH), muchas mujeres víctimas de violencia carecen de acceso a la educación básica o superior debido a que su desarrollo educativo fue interrumpido por la violencia familiar o de pareja. Estas condiciones las colocan en una situación de vulnerabilidad económica que a menudo es explotada por sus agresores. Por tanto, la implementación de espacios educativos en los refugios y albergues de Zacatecas no es un servicio adicional o accesorio, sino una necesidad básica que debe ser priorizada para garantizar que las mujeres puedan acceder a un futuro independiente y libre de violencia.

En el caso de los hijos e hijas de estas mujeres, la situación es igualmente crítica. Según el Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia (UNICEF), los niños que crecen en entornos violentos tienen un mayor riesgo de desarrollar problemas emocionales, sociales y académicos. La violencia afecta su capacidad de aprender, socializar y desarrollar habilidades esenciales para la vida. Por ello, proporcionarles espacios educativos dentro de los refugios no solo garantiza su derecho a la educación, sino que también les ofrece estabilidad y una oportunidad para sanar. Estos programas deben incorporar un enfoque psicosocial, abordando el impacto del trauma y promoviendo valores como la igualdad, el respeto y la no violencia, con el objetivo de interrumpir los ciclos de violencia intergeneracional.

En este contexto, el Estado de Zacatecas tiene la obligación de asumir un papel proactivo en la creación de estos espacios educativos. Esto no solo implica garantizar la infraestructura necesaria, sino también desarrollar políticas públicas específicas para aquellos grupos vulnerables que enfrentan este tipo de situaciones. La Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia debe ser armonizada en Zacatecas para garantizar que estos refugios y albergues se conviertan en verdaderos centros de reconstrucción personal y familiar, donde la educación sea una herramienta central para el cambio.

Un ejemplo a seguir es el modelo implementado en algunos estados de México y otros países, donde los refugios han integrado programas de educación y capacitación en colaboración con instituciones públicas y privadas. Según el artículo “Educación y empoderamiento económico: claves para el desarrollo personal y comunitario” publicado por ONU Mujeres, la educación no solo reduce la dependencia económica de las mujeres, sino que también les brinda un sentido de confianza en

sí mismas y les permite participar activamente en la vida pública y comunitaria. Esto no solo tiene beneficios para las mujeres y sus familias, sino también para el desarrollo de sus comunidades.

Además, es importante destacar que, al incluir la obligación explícita en la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia de crear estos espacios educativos, sería una muestra del compromiso del estado con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas, en particular el ODS 4°, que busca garantizar una educación inclusiva, equitativa y de calidad, y el ODS 5°, que promueve la igualdad de género. Al garantizar que las mujeres víctimas de violencia y sus hijos e hijas tengan acceso a una educación de calidad, nuestra entidad y nuestro país se alinearían con los estándares internacionales y reafirmarían su compromiso con la construcción de una sociedad más justa e igualitaria.

Finalmente, no debemos olvidar que garantizar el acceso a la educación en los refugios y albergues genera mayores posibilidades a las mujeres de integrarse al mercado laboral, contribuir a la economía local y formar a hijos e hijas en un ambiente libre de violencia. Esto reduce los costos sociales asociados con la violencia de género, como la atención médica, la pérdida de productividad y los programas de asistencia social. Más importante aún, asegura que las futuras generaciones crezcan en un entorno donde los derechos humanos, la igualdad y la dignidad sean valores centrales.

Por lo tanto, reformar la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia para incluir la creación de estos espacios educativos no solo es una obligación legal y ética, sino también una estrategia eficaz para transformar el presente y el futuro de Zacatecas. El derecho a la educación debe ser una realidad tangible para todas las mujeres y niños en situación de violencia, y el Estado tiene la responsabilidad ineludible de garantizarlo.

## CONTENIDO DE LA INICIATIVA

Tal como fue expuesto, el contenido de la presente iniciativa se centra en reformar la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, buscando garantizar la creación y fortalecimiento de espacios educativos dentro de los refugios y albergues destinados a mujeres víctimas de violencia y sus hijos e hijas en el estado de Zacatecas. Esta reforma busca establecer

de manera explícita la responsabilidad del Estado en la implementación de políticas públicas integrales que aseguren el acceso efectivo a la educación en estos centros, reconociendo que este derecho es fundamental para la recuperación y el empoderamiento de las víctimas.

La propuesta incluye el reconocimiento de los refugios y albergues como lugares no solo de protección física, sino también de reconstrucción personal, donde la educación se conciba como una herramienta esencial para romper ciclos de violencia y fomentar la autonomía de las mujeres. Los espacios educativos en estos centros deberán garantizar programas integrales diseñados para garantizar la continuidad de su educación formal.

Con ello, se busca garantizar que la educación en los refugios y albergues sea reconocida no solo como un servicio complementario, sino como un derecho fundamental y una prioridad en las políticas públicas del estado de Zacatecas. Esta medida permitirá que las mujeres y sus hijos e hijas puedan reconstruir sus vidas en condiciones de dignidad, igualdad y libertad, promoviendo al mismo tiempo una sociedad más justa e inclusiva.

**MATERIA DE LAS INICIATIVAS.** Las iniciativas proponen reformas a la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia para el Estado de Zacatecas, a fin de armonizar a La Ley General y ampliar el marco de protección de los derechos humanos de las mujeres y niñas.

**VALORACIÓN DE LA INICIATIVA.** Con fundamento en el artículo 75 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Zacatecas, esta Comisión acordó acumular en el presente dictamen las iniciativas referidas, toda vez que proponen la modificación del mismo ordenamiento jurídico.

De acuerdo con lo anterior, esta Comisión estima pertinente analizar la iniciativa de referencia a través de los siguientes

### **CONSIDERANDOS:**

**PRIMERO. COMPETENCIA.** Esta Comisión es competente para estudiar la iniciativa de referencia a fin de emitir el presente dictamen, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 130, 131 fracción XXVI, 132 y 159 fracciones I y V de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Zacatecas.

**SEGUNDO. VIOLENCIAS CONTRA LAS MUJERES.** El artículo 1 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, dispone lo siguiente:

**Artículo 1.** En los Estados Unidos Mexicanos todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en esta Constitución y en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, así como de las garantías para su protección, cuyo ejercicio no podrá restringirse ni suspenderse, salvo en los casos y bajo las condiciones que esta Constitución establece.

(...)

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

En tal contexto, el Estado mexicano ha celebrado diversos Tratados Internacionales, con el fin de seguir ampliando, reconociendo y protegiendo los derechos de las mujeres y erradicar la Violencia

contra ellas, en este sentido, México, como parte de los Estados de la Organización de Estados Americanos (OEA) , adoptó la Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia en Contra de la Mujer, firmada en Belém do Pará, Brasil, el 9 de junio de 1994, en la Asamblea General de la Organización de los Estados Americanos, instrumento internacional que entró en vigor el 3 de mayo de 1995 y ha sido ratificada por 32 Estados.

Dicho tratado define, en su artículo primero, la violencia contra la mujer de la siguiente manera:

#### **Artículo 1**

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

De igual manera, en el artículo segundo, se menciona lo siguiente:

#### **Artículo 2**

Se entenderá que violencia contra la mujer incluye la violencia física, sexual y psicológica:

**a.** que tenga lugar dentro de la familia o unidad doméstica o en cualquier otra relación interpersonal, ya sea que el agresor comparta o haya compartido el mismo domicilio que la mujer, y que comprende, entre otros, violación, maltrato y abuso sexual;

**b.** que tenga lugar en la comunidad y sea perpetrada por cualquier persona y que comprende, entre otros, violación, abuso sexual, tortura, trata de personas, prostitución forzada, secuestro y acoso sexual en el lugar de trabajo, así como en instituciones educativas, establecimientos de salud o cualquier otro lugar, y

c. que sea perpetrada o tolerada por el Estado o sus agentes, donde quiera que ocurra.

Aunado a ello, en el artículo 5, se menciona lo siguiente:

#### **Artículo 5**

Toda mujer podrá ejercer libre y plenamente sus derechos civiles, políticos, económicos, sociales y culturales y contará con la total protección de esos derechos consagrados en los instrumentos regionales e internacionales sobre derechos humanos. Los Estados Partes reconocen que la violencia contra la mujer impide y anula el ejercicio de esos derechos.

En el presente dictamen, las iniciativas que se analizan proponen modificar los tipos y modalidades de violencias, entre ellas, la violencia económica, reconocida como una forma de violencia de género y ha sido integrada en el marco legal mexicano, incluyendo fallos judiciales y jurisprudencia:

**VIOLENCIA ECONÓMICA.** La violencia económica es una forma de violencia que incluye el control y la limitación de recursos económicos, impidiendo que una persona acceda o administre sus propios bienes o participe en la economía. En México, esta forma de violencia está reconocida en el marco de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia (LGAMVLV), donde se define como un tipo de violencia que afecta principalmente a las mujeres.

El artículo 6, fracción IV, del citado ordenamiento, estipula de la siguiente manera:

**ARTÍCULO 6.** Los tipos de violencia contra las mujeres son:

**I. a III. ...**

Violencia económica.- Es toda acción u omisión del Agresor que afecta la supervivencia económica de la víctima. Se manifiesta a través de limitaciones encaminadas a controlar el ingreso de sus percepciones económicas, así como la percepción de un salario menor por igual trabajo, dentro de un mismo centro laboral;

Por su parte, la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha sostenido que la violencia económica es una manifestación de la desigualdad de poder y recursos entre hombres y mujeres, y ha enfatizado que la protección contra este tipo de violencia debe ser robusta para garantizar la igualdad sustantiva entre los géneros, interpretación que está alineada con la Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer (CEDAW), ratificada por México.

En ese sentido, se han emitido diversos criterios en los que se estima que la negativa a proporcionar pensiones alimenticias o su incumplimiento también puede ser considerada un acto de violencia económica.

Lo anterior es especialmente relevante en casos de separación o divorcio, donde el cónyuge que no provee el sustento económico necesario está privando al otro de una vida digna y de los recursos suficientes para sufragar sus necesidades básicas.



En cuanto a la jurisprudencia, la Suprema Corte de Justicia de la Nación y algunos tribunales colegiados han emitido criterios relevantes sobre violencia económica, especialmente cuando se vincula a temas de derechos humanos, igualdad de género y acceso a la justicia, por ejemplo, la siguiente tesis emitida por la Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación:

Registro digital: 2023426. Instancia: Primera Sala. Undécima Época. Materias(s): Civil. Tesis: 1a. XXVIII/2021 (10a.) Fuente: Gaceta del Semanario Judicial de la Federación. Libro 4, Agosto de 2021, Tomo IV, página 3705. Tipo: Aislada

**VIOLENCIA ECONÓMICA CONTRA LA MUJER. SU ACTUALIZACIÓN EN EL RÉGIMEN DE SOCIEDAD CONYUGAL.**

**Hechos:** En un matrimonio contraído bajo el régimen de sociedad conyugal, el cónyuge varón, de manera injustificada, incumplió con sus deberes de aportar tanto económicamente, como en las labores del hogar, en detrimento del haber común. Por el referido incumplimiento, la esposa canalizó gran parte de sus ingresos para evitar la pérdida o deterioro del haber común derivado de la sociedad conyugal e incluso, dejó de aportar para incrementarlo, por cubrir los gastos derivados del desentendimiento de aquél a sus deberes de solidaridad en las labores del hogar.

**Criterio jurídico:** Se configura un tipo de violencia económica contra la mujer, al asumir el cónyuge varón una posición de mando sobre ella.

**Justificación:** Comete violencia económica el cónyuge varón que, de manera injustificada, se desentiende de sus obligaciones de aportar económicamente e, incluso, de realizar las labores domésticas o del cuidado de las personas dependientes, pues falta a los principios y finalidades del matrimonio y de la sociedad conyugal, y deja a la mujer afrontar sola los gastos necesarios para la preservación o, incluso, para el incremento del haber común derivado de dicha sociedad.

Amparo directo en revisión 7134/2018. 21 de agosto de 2019. Mayoría de tres votos de la Ministra Norma Lucía Piña

Hernández, y los Ministros Alfredo Gutiérrez Ortiz Mena, quien formuló voto concurrente, y Juan Luis González Alcántara Carrancá, quien formuló voto concurrente. Disidente: Luis María Aguilar Morales. Ausente: Jorge Mario Pardo Rebolledo. Ponente: Norma Lucía Piña Hernández. Secretario: Luis Mauricio Rangel Argüelles.

Esta tesis se publicó el viernes 06 de agosto de 2021 a las 10:14 horas en el Semanario Judicial de la Federación.

Resoluciones como la citada proporcionan una base importante para abordar la violencia económica tanto en contextos legales como sociales en México, reflejando los esfuerzos más amplios por combatir la desigualdad de género y proteger a las víctimas del control económico.

En resumen, la violencia económica, y la violencia financiera como subcategoría de la misma, tiene como finalidad controlar el acceso a los recursos financieros y económicos de las mujeres por parte de la persona agresora, obstaculizando su pleno desarrollo, por ello, la importancia de hacer visible, a través del marco normativo, este tipo de violencia para que pueda ser sancionada y erradicada, garantizando la protección a las víctimas y su acceso a la justicia.

**VIOLENCIA EN LA COMUNIDAD.** Las mujeres han experimentado una diversidad de violencias y discriminación, en todos los ámbitos de su vida, la Encuesta Nacional sobre la Dinámica de los Hogares 2021 (ENDIREH)<sup>14</sup> estima que, en el estado de Zacatecas, 59.3% de las mujeres de 15 años o más, experimentaron algún tipo de

---

<sup>14</sup>Encuesta Nacional sobre la Dinámica de los Hogares 2021 (ENDIREH) [https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/endireh/2021/doc/32\\_zacatecas.pdf](https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/endireh/2021/doc/32_zacatecas.pdf)

violencia: Psicológica, Física, Sexual, Económica o Patrimonial a lo largo de la vida y 37.9% en el último año de la realización de la encuesta. Se estima que, en el estado de Zacatecas, 28.7% de la población de mujeres de 15 años y más ha vivido situaciones de violencia sexual en el ámbito comunitario a lo largo de la vida.

Estos datos demuestran que la violencia contra las mujeres no siempre sucede en el entorno familiar, y que los agresores pueden ser personas con las que no existe relación alguna, pero, en cualquier supuesto, persiste la creencia de que los hombres tienen el poder sobre los cuerpos ajenos y el derecho de hacer con ellos lo que deseen, situando a la mujer como objeto sexual a través de la humillación, el miedo y la intimidación y no como sujeta de derechos.

El espacio público no es un lugar seguro mientras no se erradiquen las conductas que violentan, discriminan y ponen en riesgo la vida y la integridad de las mujeres, actividades tan cotidianas como trasladarse en transporte público o caminar sola por alguna vialidad son consideradas situaciones de riesgo, puesto que puede ser víctima de acoso, robo, desaparición forzada, secuestro, fuego cruzado y de innumerables hechos que pueden derivar, incluso, en la muerte.

Negar la realidad no abona a dar solución al grave problema de violencia en contra de las mujeres, la violencia se vive en las calles, se vive en la casa y también en las instituciones cuando son omisas en el ejercicio de sus atribuciones.

En este sentido, esta Comisión dictaminadora considera que se deben implementar acciones desde todos los espacios de responsabilidad para contener la violencia en contra de las mujeres, tanto en espacios públicos como en privados, pues impide el goce de sus derechos y libertades en igualdad.

Virtud a lo anterior, desde el ámbito legislativo deben proponerse reformas que fortalezcan el marco de protección de mujeres y niñas, promoviendo que se implementen políticas públicas para reducir la violencia contra las mujeres en espacios públicos, de acuerdo con las leyes federales y los Tratados Internacionales en la materia.

**VIOLENCIA GINECO OBSTÉTRICA.** La violencia contra las mujeres como ya se ha dicho es multifactorial y se presenta en todos los espacios, esto se debe a que vivimos en un sistema social en el que los hombres tienen el poder y la autoridad sobre las mujeres y las niñas y niños, por eso es importante que se visibilicen y se nombren todos los tipos de violencia y sus modalidades, en ese sentido, la Ley materia de reforma en el presente dictamen prevé nueve tipos de violencia que son:

- I. Violencia física
- II. Violencia psicológica
- III. Violencia sexual
- IV. Violencia económica

- V. Violencia patrimonial
- VI. Violencia política en razón de género
- VII. Violencia simbólica
- VIII. Violencia vicaria
- IX. Violencia mediática

Una mujer puede ser víctima de un tipo de violencia o de varios tipos de violencia al mismo tiempo y en diversas modalidades, es decir, en la familia, en el trabajo, en el espacio público, en el ámbito político, etc., pero hay una modalidad que no puede haber otra víctima que no sea mujer y eso es porque atiende a los factores biológicos exclusivos del sexo mujer, como es gestar y esta violencia es conocida como violencia obstétrica, que se presenta al momento del acceso a la atención médica; al respecto, la Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer, suscrita por México en 1980, en vigor desde el 3 de septiembre de 1981 para todos los Estados Firmantes, establece lo siguiente:

### **Artículo 12**

**1.** Los Estados Partes adoptarán todas las medidas apropiadas para eliminar la discriminación contra la mujer en la esfera de la atención médica a fin de asegurar, en condiciones de igualdad entre hombres y mujeres, el acceso a servicios de atención médica, inclusive los que se refieren a la planificación de la familia.

**2.** Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 1 supra, los Estados Partes garantizarán a la mujer servicios apropiados en relación con el embarazo, el parto y el período posterior al parto, proporcionando servicios gratuitos cuando fuere necesario, y le

asegurarán una nutrición adecuada durante el embarazo y la lactancia.

La violencia contra las mujeres en el ámbito médico no se limita a la que se vive durante, antes o después del parto, a las mujeres se les violenta en las revisiones ginecológicas, se les niegan servicios, se oculta información en cuanto a métodos anticonceptivos y planificación familiar, se dirigen a ellas con términos misóginos y discriminatorios, y diversas conductas que victimizan y revictimizan a la mujer por el simple hecho de serlo.

Para hacer efectivo el derecho a la salud de las mujeres, es necesario que quienes prestan sus servicios eviten, en todo momento, la vulneración a la salud física y mental de las mujeres.

Conforme a lo señalado, en este dictamen se propone adicionar conductas al artículo 14 Quáter de la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia para el Estado de Zacatecas, que se consideran violentas para que, en su momento, puedan ser sancionadas y erradicadas.

Al respecto, la Suprema Corte de Justicia de la Nación resolvió en el Amparo en Revisión 1064/2019 que la violencia obstétrica durante el embarazo, parto y posparto, como ser juzgada, atemorizada o lastimada en los lugares donde se prestan los servicios médicos, constituye violencia de género, además determinó que esterilizar a una mujer sin su consentimiento informado es una forma de tortura.

Para materializar la igualdad sustantiva se tienen que dejar de normalizar conductas que aparentemente no tienen la intención de violentar pero que, finalmente, lo hacen; virtud a ello, este colectivo dictaminador está comprometido con la adopción de medidas legislativas adecuadas y con las sanciones correspondientes, donde se prohíba cualquier tipo de discriminación contra la mujer, conforme a lo dispuesto en la Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer, antes citada.

La Ley para el Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia para el Estado de Zacatecas vigente, en su Título Cuarto, contiene las acciones para la prevención y erradicación de la violencia contra las mujeres, de protección y asistencia a sus víctimas, y de atención a las personas agresoras.

Entre las referidas acciones destaca, el Capítulo Segundo, la Alerta de Violencia de Género, objetivo, procedencia y su procedimiento y, en el Capítulo Cuarto, lo relacionado con Órdenes de Protección que podrán ser de emergencia; preventivas, y de naturaleza civil; asimismo, se encuentra lo concerniente a los refugios para la atención a víctimas de violencia y a la reeducación de personas agresoras.

Las órdenes de protección son un mecanismo efectivo para salvaguardar la integridad y la vida de las mujeres víctimas; sin

embargo, no hay una base de datos que concentre la información respecto a su emisión por la autoridad competente, que conoce los hechos que impliquen violencia contra las mujeres.

De acuerdo con lo anterior, la finalidad de tal registro sería contar con una base de datos de las órdenes de protección y de las personas sujetas a ellas, para el efecto de que haya un seguimiento hasta que la víctima de la violencia deje de estar expuesta al riesgo.

Es fundamental que exista mayor difusión a este tipo de mecanismos de prevención de la violencia contra las mujeres, y sensibilizar a las personas servidoras públicas respecto de la importancia de su emisión.

Otro mecanismo para la protección de la vida y la integridad de las mujeres víctimas de violencia son los **refugios**, espacios seguros, secretos, temporales y terapéuticos, en donde se brinda a las mujeres víctimas de violencia, y a sus hijas e hijos, hospedaje, alimentación, vestido y calzado, además de protección y custodia; en este sentido, se coincide con el diputado promovente en que de forma adicional a lo mencionado, respecto a los servicios en los refugios, también se garantice que las niñas y niños que se encuentran en tales espacios reciban educación.

**TERCERO. MODIFICACIONES A LAS INICIATIVAS.** Este colectivo dictaminador coincide, en lo fundamental, con las iniciativas materia del presente dictamen; sin embargo, estima pertinente efectuar



diversas modificaciones de forma, con la finalidad de que haya una correcta aplicación por parte de las autoridades, es decir, las adecuaciones no impactan el fondo de las propuestas.

En la iniciativa presentada por la Diputada Fernanda Miranda, respecto a adicionar un artículo 13 bis denominado acoso sexual en espacios públicos, se considera más adecuado modificar la redacción del artículo 9, fracción III, párrafo cuarto, relativo al acoso sexual, en donde se adiciona que tal conducta puede acaecer en el espacio público, además, se reforma el artículo 13 relativo a la violencia en la comunidad, toda vez que el acoso sexual es un tipo de violencia que sucede en la modalidad de violencia en la comunidad, virtud a ello, se modifica dicho numeral para precisar que la conducta se actualiza aun cuando no exista una relación entre la víctima y el agresor.

Asimismo en la referida iniciativa, se propone reformar el artículo 16, relativo al Sistema Nacional para Prevenir, Atender, Sancionar y Erradicar la Violencia contra las Mujeres; sin embargo, por ser un mecanismo establecido en la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, la Legislatura no tiene competencia para darle atribuciones.

Con independencia de lo anterior, este colectivo dictaminador consideró importante las propuestas de la promovente por lo que se adaptó en el artículo 40 relativo a las atribuciones que tiene la Secretaría de las Mujeres, en su calidad de Secretaria técnica del

Sistema Estatal para Prevenir, Atender, Sancionar y Erradicar la Violencia Contra las Mujeres, con la finalidad de que establezca un banco de datos sobre las órdenes de protección y de las personas sujetas a ellas, así como el diseño de políticas públicas dirigidas al desarrollo de espacios y transportes públicos libres de todo tipo de violencia contra las mujeres, las adolescentes y las niñas.

Respecto a la modificación de la iniciativa de la Diputada Guadalupe Isadora Santivañez Ríos, en lo concerniente a la reforma al artículo 9, fracción IV, al tipo de violencia económica, se hace una referencia específica a la subcategoría de violencia financiera, con el fin de clarificar que la violencia económica tiene más de una forma de perpetrarse y la necesidad de visibilizarla; finalmente, en cuanto a la reforma al artículo 11, se considera que se trata de un tema que debe ser materia de una reforma al Código Penal para el Estado de Zacatecas, por lo que este dictamen no aborda su contenido.

Esta Comisión considera que las iniciativas que se dictaminan constituyen un avance en el respeto de los derechos de las mujeres porque al visibilizar los distintos tipos de violencia se previene, protege y garantiza el acceso de las mujeres a una vida libre de violencia.

**CUARTO. IMPACTO PRESUPUESTAL.** Esta dictaminadora estima que se atiende lo dispuesto por el numeral 16 de la Ley de Disciplina Financiera de las Entidades Federativas y los Municipios; 27, 28, 29, 30, 32 y 33 de la Ley de Austeridad, Disciplina y Responsabilidad

Financiera del Estado de Zacatecas y sus Municipios, en razón de lo siguiente:

La iniciativa, materia del presente dictamen, no tiene impacto presupuestal toda vez que el contenido de la reforma hace referencia a la visibilización de las violencias contra las mujeres en la legislación local, además de que no se propone la creación de nuevas estructuras administrativas y, tampoco, la contratación de personal.

**QUINTO. IMPACTO DE ESTRUCTURA ORGÁNICA Y OCUPACIONAL.** Igual que el anterior considerando, esta comisión de dictamen estima que se atiende lo dispuesto por el numeral 31 de la Ley de Austeridad, Disciplina y Responsabilidad Financiera del Estado de Zacatecas y sus Municipios, en razón de lo siguiente:

Por los alcances de la iniciativa en estudio y su objeto puede entenderse que, de aprobarse, no implica la creación de unidad u órgano administrativo alguno, tampoco la necesidad de aumentar plazas laborales; por tanto, se puede prescindir de una estimación de estructura orgánica y ocupacional.

**SEXTO. IMPACTO REGULATORIO.** Considerando que los artículos 66, 67 y correlativos de la Ley General de Mejora Regulatoria, establecen la obligación de los entes públicos de emitir un Análisis de Impacto Regulatorio, con el objeto de garantizar que las leyes o reformas no impacten de forma negativa en las actividades comerciales y que los beneficios de las regulaciones sean superiores a

sus costos; tomando en cuenta que la presente modificación solo tiene el fin de armonizar la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia para el Estado de Zacatecas a lo previsto en la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, con el objetivo de visibilizar las violencias en contra de las Mujeres, se omite expedir el referido Análisis de Impacto Regulatorio.

De acuerdo con lo antes expresado, estimamos pertinente someter el presente dictamen en sentido positivo a la consideración del Pleno en los términos señalados.

Por lo expuesto, fundado y conforme lo disponen los artículos 130, 132 fracciones IV y V de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Zacatecas; 107 de nuestro Reglamento General y demás disposiciones relativas y aplicables, quienes integramos la Comisión de Igualdad Sustantiva entre Mujeres y Hombres de esta Honorable Sexagésima Quinta Legislatura del Estado, nos permitimos someter a la consideración del Pleno, el siguiente dictamen con proyecto de decreto por el que se reforman diversos artículos de la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia para el Estado de Zacatecas, en los términos siguientes:

**Artículo único.** Se reforma la fracción X y XI y se adiciona una fracción XII al artículo 3; se adiciona una fracción III bis al artículo 7; se reforma el párrafo tercero de la fracción III y se reforma la fracción IV del artículo 9; se reforma el artículo 13; se reforma el artículo 14

quater y se adicionan XIV fracciones; se reforman las fracciones IV y V y se adicionan una fracción VI y VII al artículo 40 apartado B; se reforman las fracciones XII y XIII y se adiciona la fracción XIV al artículo 46, y se reforman los artículos 81 y 82 de Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia para el Estado de Zacatecas, para quedar como sigue:

### **Objetivos**

**ARTÍCULO 3.** Los objetivos de la presente Ley son:

I. al **XI.** ...

**X.** Establecer bases de coordinación, colaboración y concurrencia entre las autoridades estatales y municipales, y en su caso, federales, así como con los sectores social, académico, privado y los medios de comunicación, para cumplir con el objeto de esta Ley;

**XI.** Promover reformas legales, institucionales y administrativas, para garantizar el derecho de las mujeres a una vida libre de violencia, **y**

**XII. Implementar acciones, planes y programas para garantizar la seguridad de las mujeres en los espacios públicos.**

### **Definiciones**

**ARTÍCULO 7.** ...

I. a **III.** ...

**III Bis. Espacio público: Áreas, espacios abiertos o predios de los asentamientos humanos destinados al uso, disfrute o aprovechamiento colectivo, de acceso generalizado y libre tránsito, también se considera espacio público el transporte público;**

### **Tipos de violencia**

**ARTÍCULO 9.** ...

I. y II. ...

III. Violencia Sexual. ...

...

...

El acoso sexual es la forma de violencia en la que, si bien no existe la subordinación, hay un ejercicio abusivo de poder por parte de la persona agresora, que conlleva a un estado de indefensión y de riesgo para la víctima, independientemente de que se realice en uno o varios eventos. Se manifiesta en cualquier comportamiento, verbal o físico, de naturaleza sexual, intimidatorio u ofensivo que degrade, dañe o atente contra el cuerpo o la sexualidad de la víctima **en espacios públicos o privados.**

...

...

...

IV. Violencia Económica. **Es** cualquier acto u omisión realizado por la persona agresora que **impida el empoderamiento y desarrollo económico de las mujeres.** Se puede manifestar a través de limitaciones al ingreso o a la disponibilidad de las percepciones económicas y **el control de las mismas**, el incumplimiento de las responsabilidades alimentarias, exclusión o discriminación en la toma de decisiones financieras o en la disposición de los recursos compartidos sin la voluntad de la víctima.

**La violencia financiera es una forma de violencia económica mediante la cual una persona restringe, controla o manipula el acceso a las finanzas para coaccionar a la víctima y así mantener el poder y el dominio en la relación.**

Se entenderá, así mismo, como Violencia Económica la percepción de un salario menor por igual trabajo, dentro de un mismo centro laboral.

**V. a X. ...**

### **Violencia en la comunidad**

**Artículo 13.** La violencia en la comunidad es cualquier acto u omisión, aislado o recurrente, individual o colectivo, de agresión o discriminación, dirigido a dominar, controlar, limitar, humillar, acosar, excluir, degradar, dañar o atentar, de manera física, verbal, psicológica o sexual, a las mujeres **sin que medie relación alguna con la persona agresora. Se puede manifestar a través de una conducta física o verbal no consentida ejercida sobre una o varias personas** en la vía pública, calles, transporte público, áreas públicas que la gente utilice, entre otros, para traslado, paseo, trámites, esparcimiento, descanso u estancia transitoria, y en general, en cualquier **espacio público.**

### **Violencia Gineco-Obstétrica**

**Artículo 14 Quáter.** Es toda acción u omisión por parte del personal médico y de salud que dañe, lastime, denigre o cause la muerte a la mujer durante consultas o prácticas ginecológicas y obstétricas en el embarazo, parto y sobreparto, así como la negligencia en su atención médica que se exprese en malos tratos, en un abuso de medicalización y patologización de los procesos naturales, considerando como tales, **de manera enunciativa mas no limitativa, las siguientes:**

**I. La omisión de la atención oportuna y eficaz de las emergencias obstétricas;**

**II. Acelerar el proceso natural del parto de bajo riesgo mediante el uso de técnicas que aceleren el nacimiento sin el consentimiento expreso de la madre;**

**III. Realizar el parto vía cesárea existiendo condiciones para el parto natural, cuando no exista solicitud expresa de la madre,**

**que deberá contener invariablemente el consentimiento informado;**

**IV. Atender emergencias obstétricas, sin el debido cuidado e información amplia y veraz a la mujer;**

**V. Negarse a atender cualquier emergencia en esta materia, se trate de una mujer derechohabiente o no en los servicios del sector público;**

**VI. No proporcionar información sobre anticoncepción de manera individual y veraz a la mujer;**

**VII. Omitir información sobre los padecimientos médicos, su etiología y tratamiento;**

**VIII. Dirigirse a las mujeres en diminutivo, que no se relacione directamente con su nombre o haciendo alusión a su calidad de madre, independientemente de que lo sea o no;**

**IX. No proporcionar los servicios médicos con perspectiva de género, ignorando la autonomía reproductiva, individualidad e independencia de las mujeres;**

**X. La esterilización forzada o colocar dispositivos intrauterinos durante el parto sin que medie el consentimiento voluntario, expreso e informado de la mujer;**

**XI. Permitir que otras personas tomen la decisión respecto a sus derechos sexuales y reproductivos;**

**XII. Usar el parto como recursos didáctico formativo a practicantes;**

**XIII. La estigmatización, los estereotipos o las etiquetas negativas, y**



**XIV. Obstaculizar sin causa médica justificada el apego precoz de la niña o niño con su madre, negándole la posibilidad de cargarlo y amamantarlo inmediatamente después de nacer.**

#### **Atribuciones de la Secretaría**

**Artículo 40.** Son atribuciones de la Secretaría:

A. ...

B. En materia de atención protección:

**I. a III. ...**

IV. Coadyuvar con las instituciones privadas dedicadas a prestar asistencia y protección a las mujeres víctimas de violencia;

V. Promover y vigilar que la atención ofrecida en las diversas instituciones públicas o privadas, sea proporcionada por especialistas en la materia, que incorporen la perspectiva de género, con actitudes idóneas, sin prejuicios ni discriminación alguna;

**VI. El establecimiento de un banco de datos sobre las órdenes de protección y de las personas sujetas a ellas, y**

**VII. El diseño de políticas públicas dirigidas al desarrollo de espacios y transportes públicos libres de violencias contra las mujeres, las adolescentes y las niñas.**

C. y D. ...

#### **Atribuciones de los Municipios**

**ARTÍCULO 46. ...**

**I. a XI. ...**

**XII.** Establecer, una base de datos sobre los casos atendidos, tramitados o canalizados, edad, número de víctimas, tipos y modalidades de la violencia, causas, daños y recursos erogados, la

cual será proporcionada a las instituciones encargadas de realizar el diagnóstico estatal y demás investigaciones relativas, y formará parte del Banco Estatal;

**XIII. Promover espacios y transportes públicos, libres de violencias contra las mujeres, las adolescentes y las niñas, y**

**XIV. Las demás previstas en esta Ley y las disposiciones aplicables.**

#### **Naturaleza**

**Artículo 81.** Los refugios son espacios seguros, secretos, temporales y terapéuticos, en donde se brindará a las mujeres víctimas de violencia y a sus hijas e hijos, hospedaje, **educación**, alimentación, vestido y calzado, además de protección y custodia.

...

#### **Personal**

**Artículo 82.** Los refugios deberán contar con el personal debidamente capacitado y especializado para proporcionar los servicios de protección, **educación** y atención a las víctimas.

...

### **Artículos Transitorios**

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

**Segundo.** Se derogan todas aquellas disposiciones que se opongan al presente Decreto.

**Así lo dictaminaron y firman las diputadas y el diputado integrantes de la Comisión de Igualdad Sustantiva entre Mujeres y Hombres de la Honorable Sexagésima Quinta Legislatura del Estado de Zacatecas, a los 25 días del mes de marzo del año dos mil veinticinco.**

**Atentamente**

**H. LXV Legislatura del Estado de Zacatecas  
Comisión de Igualdad Sustantiva Entre Mujeres y Hombres**

**Diputada Renata Libertad Ávila Valadez**  
Presidenta

**Diputada Georgia Fernanda  
Miranda Herrera**  
Secretaria

**Diputada Ana María Romo  
Fonseca**  
Secretaria

**Diputada Imelda Mauricio  
Esparza**  
Secretaria

**Diputado Roberto Lamas  
Alvarado**  
Secretario

## 5.2

**SEGUNDA LECTURA, DISCUSIÓN Y APROBACIÓN EN SU CASO, DEL DICTAMEN RELATIVO A DIVERSAS INICIATIVAS MEDIANTE LAS CUALES SE REFORMA Y ADICIONA LA LEY DE EDUCACIÓN DEL ESTADO DE ZACATECAS. QUE PRESENTA LA COMISIÓN DE EDUCACIÓN.**

### **HONORABLE ASAMBLEA:**

A la Comisión que suscribe le fueron turnadas, para su estudio y dictamen, diversas iniciativas mediante las cuales reforman y adicionan la Ley de Educación del Estado de Zacatecas.

Vistas y estudiadas que fueron las iniciativas en cita, la Comisión Dictaminadora somete a la consideración del pleno el presente dictamen al tenor de los siguientes:

### **A N T E C E D E N T E S:**

**PRIMERO.** En sesión ordinaria de Pleno, celebrada el día 28 de octubre del año 2024, se dio lectura a la iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona la fracción IX Bis al artículo 53 de la Ley de Educación del Estado de Zacatecas, presentada por la Diputada Maribel Villalpando Haro y los Diputados Saúl de Jesús

Cordero Becerril, José Luis González Orozco y Jaime Manuel Esquivel Hurtado.

Por acuerdo de la Mesa Directiva, mediante memorándum número 0117, de la misma fecha, la iniciativa fue turnada a la Comisión de Educación, para su análisis y la emisión del dictamen correspondiente.

**SEGUNDO.** La y los iniciantes sustentaron su propuesta en la siguiente

#### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:**

El 7 de julio de 2018, en el Suplemento 4, al Número 54, del Periódico Oficial del Estado de Zacatecas, se publicó la Ley de Salud Mental del Estado de Zacatecas, en cuyo artículo 4 define a la salud mental como:

“El estado de bienestar que una persona experimenta, como resultado de su buen funcionamiento en los aspectos cognoscitivos, afectivos y conductuales. Se trata del despliegue óptimo de sus potencialidades individuales para la convivencia, el trabajo y la recreación”.

La salud mental es un derecho humano de toda persona que la encamina hacia el bienestar psíquico, la identidad, su dignidad, el respeto y a un tratamiento integral, con el propósito de una óptima integración e inclusión social, pero ello cobra especial relevancia en los estudiantes.

La salud mental de las y los estudiantes, en cualquier nivel educativo, pero principalmente en el nivel básico, es de vital importancia por su papel en el desarrollo académico. Dentro del aula se combinan emociones, sentimientos y estados de ánimo que marcan el rumbo de apoyo que necesita el alumno dentro de la institución. El hecho que la alumna o el alumno no tenga una salud mental adecuada desencadenará interferencia en el

desarrollo integral del mismo, pues inician con baja concentración, menos participación, retraso en el progreso académico, bajo entusiasmo social, en fin, no hay un buen desarrollo de las habilidades blandas y poco aprendizaje.<sup>15</sup>

Si hoy no se pone especial atención a este tema, la ausencia de salud mental en nuestros niños, niñas y jóvenes; el día de mañana puede derivar en ansiedad, depresión, adicciones o, en el peor de los casos, en ideaciones suicidas.

Por lo tanto, es fundamental que las niñas, los niños y los jóvenes que cursan enseñanza básica en el Estado de Zacatecas, así como sus familiares, tengan garantizada su salud mental y la atención debida en esta materia, como mecanismo para que puedan desempeñarse de manera más óptima en el ámbito escolar, individual y colectivo.

Por eso se propone adicionar la fracción IX Bis al artículo 53 de la Ley de Educación del Estado de Zacatecas, a fin de que se establezca en la norma que en la formación de las zacatecanas y los zacatecanos, se considerará como parte de la orientación integral a la salud mental y la atención psicológica, especialmente en el nivel de enseñanza básico.

Esta iniciativa se inscribe en el marco de derechos fundamentales de primer orden para las personas, como lo es: el derecho a la vida, a la salud y al desarrollo de la personalidad. Derechos consagrados en los artículos 1 y 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 25 y 26 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Zacatecas.

**TERCERO.** En sesión ordinaria de Pleno, celebrada el día 28 de enero del año 2025, se dio lectura a la iniciativa con proyecto de decreto por el que se adicionan los artículos 13, 53 y 59 de la Ley de Educación del Estado de Zacatecas, presentada por la Diputada Karla Esmeralda Rivera Rodríguez.

---

<sup>15</sup> RAMÍREZ, Magdalena, ¿Cómo están apoyando a los estudiantes en temas de salud mental?, El Economista, 28 de mayo de 2024 (en línea), <https://shorturl.at/s0baU> (Consultado: 30 de septiembre de 2024)

Por acuerdo de la Mesa Directiva, mediante memorándum número 0282, de la misma fecha, la iniciativa fue turnada a la Comisión de Educación, para su análisis y la emisión del dictamen correspondiente.

**CUARTO.** La iniciante sustentó su propuesta en la siguiente

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:**

En nuestro Estado, la sola noción de la educación financiera suena tan ajena y remota que nos es casi imposible percibir la enorme importancia que implica su enseñanza desde una temprana edad en nuestras vidas. Y es que, queramos o no, la economía rige casi todos los aspectos cotidianos, por lo que las finanzas sanas resultan ser un imperativo para una sociedad que procura su propio bienestar.

De acuerdo con la Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros (Condusef), “62 de cada 100 mexicanos carece de Educación Financiera, lo que se puede interpretar como tener malos hábitos al momento de utilizar productos y servicios financieros, además de un desconocimiento de nuestros derechos y obligaciones frente a las Instituciones Financieras”.<sup>16</sup>

Reforzar e incorporar realmente la educación financiera a los planes y programas de estudio desde el nivel básico, significa entender desde un nuevo paradigma no sólo la educación sino a las y los estudiantes, ya que implicaría asumir que el Estado tiene que realizar un esfuerzo adicional para incorporar a la niñez y juventud a los beneficios del desarrollo. En otras palabras, estaríamos en sincronía y dando cabida a la teoría del economista Nobel, Richard H. Thaler y su aportación a las finanzas conductuales con la incorporación de la psicología a las ciencias económicas. La denominada Teoría del empujón,<sup>17</sup> ideada por el distinguido economista estadounidense en 2008, que, en términos simplistas, consiste en “empujar” a los consumidores a tomar las

---

<sup>16</sup> Revista Proteja su Dinero, ¿Te conviene saber de educación financiera?, 2015, <https://revista.condusef.gob.mx/2015/09/te-conviene-saber-de-educacion-financiera> (Consultado el 10 de octubre de 2022)

<sup>17</sup> ESIC, Paco Lorente, “Qué es la teoría del nudge y cómo te ayudará a tomar mejores decisiones”, 2021, <https://www.esic.edu/rethink/comercial-y-ventas/que-es-la-teoria-nudge> (Consultado el 10 de octubre de 2022)

mejores decisiones a la hora de manejar sus finanzas, bajo el precepto de que la mayoría de nosotros solemos elegir la opción más sencilla y no la más adecuada, por lo que una educación financiera y desde la infancia resultaría más que oportuna.

No podemos soslayar que, de acuerdo con un análisis realizado por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), existe un creciente interés en las políticas de educación financiera en el contexto de América Latina y el Caribe, toda vez que “está desempeñando un papel cada vez más importante. Para los gobiernos de la región, las políticas de educación financiera se están consolidando como soluciones oportunas y relevantes, en la medida en que están dirigidas a satisfacer las necesidades tanto de la creciente clase media como de los sectores más pobres de la población, mientras que tienen un impacto positivo sobre la participación de individuos y hogares en los mercados financieros y, en general, en el desarrollo económico”.<sup>18</sup>

Tenemos vivos ejemplos de los beneficios que trae consigo la alfabetización financiera. Noruega, uno de los países que cuentan con el mayor índice de educación financiera (71 por ciento de su población),<sup>19</sup> es, por ende, el país con la economía más inclusiva a escala global. Esto último se debe a que cuenta con la tasa de desigualdad más baja del mundo en lo que se refiere a los ingresos per cápita, y gracias a sus políticas mixtas que apoyan la educación y la innovación. Por lo que sus ciudadanos gozan de ahorros para la jubilación; tienen objetivos económicos más apegados a la realidad; saben gestionar mejor sus deudas; cuentan con un conocimiento mucho más claro para poder valorar los riesgos y, por lo tanto, son más prudentes a la hora de pedir financiamientos bancarios, entre otras cosas, las ventajas que supone la educación financiera para la sociedad en turno, parte del mero sentido común. Y es que mientras más informada está una sociedad, más injerencia tiene ésta en lo que respecta a la salud de sus finanzas y, por lo tanto, en términos generales en su bienestar.

En suma, nuestra manera de percibir y ejercer la economía tiene que transitar hacia la denominada economía humanista y no

---

<sup>18</sup> Banco de Desarrollo de América Latina, Nidia García, Andrea Grifoni, Juan Carlos López y Diana Margarita Mejía, “La educación financiera en América Latina y el Caribe. Situación actual y perspectivas”, [https://www.oecd.org/daf/fin/financial-education/OECD\\_CAF\\_Financial\\_Education\\_Latin\\_AmericaES.pdf](https://www.oecd.org/daf/fin/financial-education/OECD_CAF_Financial_Education_Latin_AmericaES.pdf) (Consultado el 10 de octubre de 2022)

<sup>19</sup> World Economic Forum, Gemma Corrigan, “Lessons from Norway, the world’s most inclusive economy”, 2017, <https://www.weforum.org/agenda/2017/04/lessons-from-norway-the-world-s-most-inclusive-economy/> (Consultado el 10 de octubre de 2022)



quedarnos varados en una que obedece exclusivamente a las matemáticas y a la consecuyente frialdad estadística. Todo esto si tenemos como meta común la prosperidad de nuestro Estado. Para lograr éste, entre objetivo, debemos educar a la población de manera oportuna para que dé un lugar prioritario al buen manejo de sus finanzas, otorgándole así las herramientas necesarias para lograr enfrentar los retos que presenta un mundo cada día más complejo.

Por lo que, si analizamos profundamente, “El aprendizaje desde la niñez es más enriquecedor cuando es constante. Esto es lo que ocurre con la Educación Financiera, un concepto que abarca diferentes aspectos de la vida y que, si es enseñado desde temprana edad, preparará a las nuevas generaciones para tomar mejores decisiones en el futuro”.<sup>20</sup>

**QUINTO.** En sesión ordinaria de Pleno, celebrada el día 6 de marzo del año 2025, se dio lectura a la iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman las fracciones IX y X y se adiciona la fracción XI del artículo 13 de la Ley de Educación del Estado de Zacatecas, presentada por el Diputado José Luis González Orozco.

Por acuerdo de la Mesa Directiva, mediante memorándum número 0360, de la misma fecha, la iniciativa fue turnada a la Comisión de Educación, para su análisis y la emisión del dictamen correspondiente.

**SEXTO.** El iniciante sustentó su propuesta en la siguiente

#### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:**

La Ley de Educación del Estado de Zacatecas, publicada el lunes 17 de junio de 2020 en el Suplemento número 49 del Periódico

---

<sup>20</sup> ASOBANCARIA, “¿Qué sentido tiene la Educación Financiera para los niños?”, <https://www.sabermassermas.com/que-sentido-tiene-la-educacion-financier-a-para-los-ninos/> (Consultado el 10 de octubre de 2022)

Oficial del Estado de Zacatecas, a pesar de que tiene muchos aspectos de avanzada, como todo producto humano; es perfectible. Existen áreas de oportunidad que deben atenderse en lo inmediato.

La presente Iniciativa que el día de hoy vengo a someter a la consideración de esta H. Asamblea, consiste en reformar las fracciones IX y X y adicionar la fracción XI del artículo 13 de la Ley de Educación del Estado de Zacatecas. El objetivo es que dentro de los fines que persiga la educación impartida en el Estado de Zacatecas, se incluya el fomento de la activación física, la práctica del deporte y la educación física, para lo cual, el Estado deberá garantizar un entorno y estilos de vida saludables para las niñas, niños y adolescentes, promoviendo actividades dentro y fuera del plantel, vinculadas con la salud, la cultura, la recreación y la convivencia en comunidad.

Esto que es fundamental, y por increíble que parezca, al día de hoy no está considerado en la Ley de Educación de nuestro Estado, con ello se pierde una oportunidad de fomentar hábitos saludables en las niñas, niños y jóvenes, lo cual tendrá un impacto positivo en ámbitos como el desarrollo óptimo de las personas, la salud pública y la recomposición del tejido social.

Al respecto, es oportuno señalar que en la elaboración del Plan Estatal de Desarrollo 2022-27 del Estado de Zacatecas, se utilizó la medición del indicador de pérdida de años de vida Saludable (AVISA), que mide los años con pérdida de salud por discapacidad a causa de diferentes enfermedades o lesiones, así como la muerte prematura.

De acuerdo con los datos publicados en Octubre del 2020, en la carga global de la enfermedad, al realizar un comparativo entre los años 2000 y 2019 sobre las principales causas con una mayor pérdida de años de vida saludable en Zacatecas, se obtiene que para ambos sexos, los tres primeros lugares corresponde a diabetes y enfermedad renal crónica, seguido de las enfermedades cerebrovasculares y en tercer lugar las neoplasias.<sup>21</sup>

De acuerdo a las cifras del Sistema de Información en enfermedades crónicas, en el estado de Zacatecas se tienen registrados solo un total de 13,307 personas que viven con obesidad según las detecciones realizadas en las unidades

---

<sup>21</sup> García Trinidad, Eduardo y Saldivar Frausto Mariana, Propuesta para el Plan de Desarrollo Estatal de Zacatecas en el rubro salud pública, Pp. 1-2. <https://coepla.zacatecas.gob.mx/wpcontent/uploads/2023/05/Propuesta-PED-Salud-Publica.pdf> (Consulta: 01 de febrero de 2025)

médicas de los Servicios de Salud del Estado, de las cuales 10,187 (76.6%) son mujeres, y 3,120 (23.4%) son hombres. Sin embargo, el análisis de la información de los cubos de información de la Dirección General de información. En salud (DGIS), arroja que durante el 2020 en Zacatecas se realizaron 37,707 detecciones de obesidad, de las cuales 7,536 correspondieron a mujeres y 3,371 a hombres.<sup>22</sup>

Por su magnitud, frecuencia, ritmo de crecimiento y las presiones que ejercen sobre el Sistema de Salud pública del Estado, el sobrepeso, la obesidad y las enfermedades crónico degenerativas, de manera particular la diabetes, representan una emergencia Sanitaria, además de que afecta de manera importante la productividad de las empresas, el desempeño escolar y nuestro desarrollo económico como entidad.

Estamos frente a una situación crítica que, de no ser atendida en corto y mediano plazo, puede comprometer nuestra viabilidad. En consecuencia con todo lo anterior, reitero, es necesario establecer en la normatividad que uno de los fines que debe perseguir la educación impartida en el Estado, sea el fomento de la activación física, la práctica del deporte y la educación física, por lo que el Estado debe garantizar un entorno y estilos de vida saludables para las niñas, niños y adolescentes, promoviendo actividades dentro y fuera del plantel, vinculadas con la salud, la cultura, la recreación y la convivencia en comunidad.

**SÉPTIMO.** En sesión ordinaria de Pleno, celebrada el día 6 de marzo del año 2025, se dio lectura a la iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma la Ley de Educación del Estado de Zacatecas, en materia de la educación impartida por el Estado, presentada por la Diputada María Dolores Trejo Calzada.

Por acuerdo de la Mesa Directiva, mediante memorándum número 0363, de la misma fecha, la iniciativa fue turnada a la Comisión de

---

<sup>22</sup> Ídem, Pp. 5-6.

Educación, para su análisis y la emisión del dictamen correspondiente.

**OCTAVO.** El iniciante sustentó su propuesta en la siguiente

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:**

El sector rural campesino representa para el país identidad nacional y por décadas fue el símbolo de la fuerza productiva de México y de la organización social que dio a la nación el empuje necesario para salir adelante después de los movimientos de independencia y revolucionario. Sin embargo, en los últimos 30 años este sector ha sido relegado, por los gobiernos neoliberales, a una situación desfavorable entre los sectores productivos, a pesar de la riqueza y diversidad con la que cuenta para ser el pilar de la economía mexicana.

De acuerdo a datos proporcionados por la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), en América Latina la agricultura representa el 57 por ciento, la ganadería el 40 y la pesca el 3 por ciento de la producción de alimentos, asimismo, en México se emplean a 6 millones 111 mil personas en la agricultura, lo que representa el 5.2% de la población total del país, y 592 mil personas en actividades pecuarias; para las actividades agroalimentarias se ha dedicado una superficie de 22 millones de hectáreas, que constituyen el 11% de la superficie nacional.<sup>23</sup>

A pesar de los beneficios que el sector agropecuario trae al país, actualmente son sectores que ven reducida su capacidad de producción, situación preocupante para toda la cadena productiva, desde el productor hasta el consumidor final, y evidentemente también para la economía del país. Asimismo, el sector es sensible al cambio climático que ha producido daños irreversibles, en muchos casos, perjudicando al sector social que vive de estas actividades.

La situación del sector rural campesino es de tal magnitud, que se considera ya una crisis, por ejemplo; en los años 50s la participación del campo como sector primario era de

---

<sup>23</sup> FAO. "Marco estratégico de mediano plazo de cooperación de la FAO en Agricultura Familiar en América Latina". 2015, [en línea], consultado: 07 de marzo de 2022, disponible en: <http://www.fao.org/3/as169s/as169s.pdf>

aproximadamente 35 por ciento del Producto Interno Bruto (PIB), sin embargo, para nuestro tiempos el porcentaje de esa participación cayó a niveles de suma preocupación, ya que se registra una actividad del solo 4 por ciento del PIB nacional.<sup>24</sup>

Otro problema que enfrenta el campo, a nivel local como a nivel nacional, es la brecha generacional diversos estudios sobre el sector rural en México, realizados por Instituciones gubernamentales y por Organizaciones Civiles, describen la brecha generacional que existe en el campo mexicano, causado por varios factores como: el incremento de la población de la tercera edad en el sector rural y el incremento de los jóvenes que emigran hacia Estados Unidos de América principalmente, o a ciudades cercanas a su comunidad en busca de mejores oportunidades que se traduzcan en una mejora económica.

Las zonas rurales padecen actualmente un despoblamiento de sus habitantes indígenas y campesinos, como se mencionó en el párrafo anterior, la migración es uno de esos factores que influyen en este problema; asimismo, el crecimiento de las regiones dominadas por el crimen organizado que amenazan la vida campesina por adueñarse de sus cultivos; y otro factor, objetivo de esta iniciativa, la desmotivación de la juventud rural hacia la actividad agropecuaria, consecuencia de la falta de promoción y políticas públicas dirigidas al sector.

El estudio sobre el Envejecimiento de la Población Rural en México, publicado en 2014 por la FAO y la Secretaría de Agricultura y Desarrollo Rural (SADER), mostró que el 60 por ciento de los productores del campo son personas mayores de 50 años y sólo el 34 por ciento cuenta con la edad entre 26 y 45 años.<sup>25</sup>

La consecuencia de esto se reflejará en mediano plazo, dado que la actividad agropecuaria verá reducir su producción considerablemente, lo que se traducirá en un problema socioeconómico severo, que sólo se podrá atender con una solución a corto plazo que afectará la economía nacional. Se tendrá que importar mayores productos básicos para atender la demanda local, derivado del déficit que representará el campo

---

<sup>24</sup> Véase: <http://www.fao.org/mexico/fao-en-mexico/mexico-en-una-mirada/es/>

<sup>25</sup> Estudio sobre el envejecimiento de la población rural en México. SAGARPA, FAO, 2014, [en línea], consultado: 008 de marzo de 2022, disponible en: <http://www.sagarpa.gob.mx/programas2/evaluacionesExternas/Lists/Otros%20Estudios/Attachments/43/2%20Estudio%20sobre%20el%20envejecimiento%20de%20la%20poblaci%C3%B3n%20rural%20en%20M%C3%A9xico.pdf>

mexicano por no contar con productores que reactiven este sector. Por ende, la juventud debe ser la clave del campo mexicano, debe hacerse un esfuerzo para que los jóvenes se integren en la dinámica agropecuaria a través de la educación.

El campo mexicano tiene la urgente necesidad de que la juventud participe de manera más activa en su dinámica, con el objetivo de lograr el desarrollo de un campo incluyente; es necesario que este sector esté a la vanguardia como lo exigen las condiciones actuales, tanto nacionales como a nivel mundial, por ello se deben crear Leyes que faciliten el dinamismo de la actividad agropecuaria, la cual es fundamental para el crecimiento económico del Estado.

La realidad de Zacatecas no es ajena a la que se vive a nivel federal, con un alto potencial en el sector agropecuario, sin embargo, con altos niveles de pobreza y marginación se debe apostar por la modernización del campo como un eje estratégico que puede ser el inicio de la transformación por el que el sector primario del Estado debe pugnar por nuevas estrategias de producción.

Uno de esos nuevos ejes, sin lugar a dudas, es la educación ambiental y la tecnificación de nuevos modelos de agricultura, en específico, para consolidar la autosuficiencia alimentaria de la población zacatecana. La instalación de huertos como sistemas educativos para su reproducción en la sociedad se ha planteado en el mundo a fin de dar solución a los problemas ecológicos y económicos, dando prioridad a los pequeños agricultores para que se refuerce la recuperación de métodos de cultivos tradicionales.

*“Los huertos escolares son espacios de encuentro educativo que pueden contribuir a una formación integral, así como a mejorar los resultados académicos y la nutrición de los estudiantes, adicionalmente en ellos se aprende a cuidar la naturaleza, a tener una mejor alimentación y mejorar las relaciones entre las personas, así mismo otros estudios hablan del potencial que estos tienen en los resultados académicos, principalmente en las materias de ciencias, biología y ecología, una investigación más reciente muestra cómo los huertos escolares pueden favorecer la integración grupal y el trabajo colaborativo”.*<sup>26</sup>

El inculcar en los niveles de educación básica y media superior, tanto en zonas urbanas como rurales, el fomento y la práctica del

---

<sup>26</sup> Amienta Moreno, Daniel Eduardo. “Huertos escolares como espacios para el cultivo de relaciones”, Innovación educativa, (Méx. DF) vol.19 no.80 México may./ago. 2019, consultado: 09 de marzo de 2022, disponible en: [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1665-26732019000200161](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1665-26732019000200161)

cultivo en huertos escolares fortalecerá algunos otros aspectos importantes e indispensables para la educación como:

- La responsabilidad de los alumnos a la hora de cultivar su propio alimento, proporcionaría ilusión y aprendizaje;
- Favorecería la alimentación sana y equilibrada, sin uso de productos químicos;
- Se potenciaría el cultivo de productos autóctonos y de temporada;
  - Se trabajaría en un espacio natural, interactuando con su entorno más próximo, que es la tierra y el cuidado del medio ambiente;
  - Se fortalecerían los valores del respeto, conservación y cuidado de la naturaleza, el medio ambiente y el entorno, valores que han sido olvidados desde hace mucho tiempo.

Queda de manifiesto la gran utilidad social, económica y ambiental que representa la instalación de estos espacios que sirvan como prototipo para que la sociedad los implemente en sus hogares, colonias, barrios y municipios.

Por tal motivo, la presente iniciativa de Decreto propone reformar la Ley de Educación del Estado de Zacatecas, adicionando una fracción X, recorriéndose en el orden la subsecuente, del artículo 13 de la Ley en comento, a fin de establecer que la educación impartida en el Estado, tendrá como fin inculcar en los niveles de educación básica y media superior, tanto en zonas urbanas como rurales, el fomento y la práctica del cultivo en huertos escolares.

Se deben crear los mecanismos para que la agricultura a pequeña escala se convierta en el centro de las políticas agrícolas, ambientales y sociales de la entidad, ya que está comprobado que juega un rol fundamental en la erradicación del hambre, en la nutrición de las familias rurales y urbanas y por ende en el desarrollo del Estado.

**MATERIA DE LAS INICIATIVAS.** Reformar el artículo 53 de la Ley de Educación del Estado de Zacatecas, con la finalidad de contribuir a la educación integral de las zacatecanas y los zacatecanos.

**VALORACIÓN DE LAS INICIATIVAS.** Esta Comisión considera pertinente acumular las iniciativas en un solo dictamen, pues las

mismas versan sobre reformas y adiciones a un mismo ordenamiento jurídico, esto, con apoyo en lo dispuesto por los artículos 75 y 155, fracción VI, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Zacatecas.

## **C O N S I D E R A N D O S:**

**PRIMERO. COMPETENCIA.** Esta Comisión de Educación es competente para estudiar y analizar las iniciativas, así como para emitir el presente dictamen, de conformidad con lo establecido en los artículos 151, 154, fracción XII, 155 y 169 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Zacatecas.

**SEGUNDO. LA NUEVA ESCUELA MEXICANA.** Publicada en el Diario Oficial de la Federación en mayo de 2019, la Ley General de Educación es el ordenamiento legislativo mediante el cual se garantiza el derecho a la educación reconocido en el artículo 3o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en los Tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano es parte.

En el artículo 5 de la propia Ley General de Educación, se inscribe:

**Artículo 5.** Toda persona tiene derecho a la educación, el cual es un medio para adquirir, actualizar, completar y ampliar sus conocimientos, capacidades, habilidades y aptitudes que le permitan alcanzar su desarrollo personal y profesional; como consecuencia de ello, contribuir a su bienestar, a la transformación y el mejoramiento de la sociedad de la que forma parte. Con el ejercicio de este derecho, inicia un proceso



permanente centrado en el aprendizaje del educando, que contribuye a su desarrollo humano integral y a la transformación de la sociedad; es factor determinante para la adquisición de conocimientos significativos y la formación integral para la vida de las personas con un sentido de pertenencia social basado en el respeto de la diversidad, y es medio fundamental para la construcción de una sociedad equitativa y solidaria.

Con ello, damos sentido a las reformas del presente dictamen, mismas que se encuentran establecidas en el precepto de orden federal, y, por ende, los temas y conceptos en materia educativa planteados fortalecen el desarrollo humano integral de los educandos en nuestro estado, abonando al proceso de armonización.

La Ley General distribuye las competencias entre los órdenes de gobierno y permite asumir a los estados atribuciones específicas en materia educativa para fortalecer y consolidar la Nueva Escuela Mexicana, condición indispensable para el bienestar de las zacatecanas y zacatecanos.

Conforme a lo anterior, la Nueva Escuela Mexicana tiene como objetivo, de acuerdo con el artículo 11 de la propia Ley General, buscar la equidad, la excelencia y la mejora continua en la educación, para lo cual colocará al centro de la acción pública el máximo logro de aprendizaje de las niñas, niños, adolescentes y jóvenes.

En este marco se inscriben las iniciativas materia del presente dictamen, las cuales proponen, precisamente, contribuir a la

consecución de tal objetivo, y cumplir con las prioridades establecidas por la autoridad educativa federal en la materia:

1. Educación para todas y todos.
2. Educación de excelencia para aprendizajes significativos.
3. Revalorización de Maestras y Maestros.
4. Entornos educativos dignos y sana convivencia.
5. Vida saludable.
6. Rectoría del Estado en la educación y consenso social.<sup>27</sup>

**TERCERO. LA EDUCACIÓN EN EL ESTADO DE ZACATECAS.** La historia de la educación en nuestro país y, por ende, en nuestro Estado, no solo se puede explicar a través de corrientes ideológicas, sino también a través de sus reformas jurídicas, que son las que permiten fortalecer y dotar de contenido a las instituciones y establecer los procedimientos de su operatividad.

La Ley de Educación del Estado de Zacatecas, publicada en el Suplemento al Núm. 49 del Periódico Oficial del Estado, el 17 de junio de 2020, es un instrumento basado en la Nueva Escuela Mexicana, proyecto educativo con enfoque crítico, humanista y comunitario para formar estudiantes con una visión integral, busca la equidad, la excelencia y la mejora continua en la educación, colocando en el centro de la acción pública el máximo logro de aprendizaje de las niñas, niños, adolescentes y jóvenes.<sup>28</sup>

---

<sup>27</sup> [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/562380/Programa\\_Sectorial\\_de\\_Educaci\\_n\\_2020-2024.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/562380/Programa_Sectorial_de_Educaci_n_2020-2024.pdf)

<sup>28</sup> Secretaría de Educación Pública, 2024. La Nueva Escuela Mexicana y su Impacto en la Sociedad. Disponible en: <https://educacionbasica.sep.gob.mx/wp-content/uploads/2024/05/La-NEM-y-su-impacto-en-la-sociedad.pdf>

De acuerdo con la UNESCO, la educación, como un derecho humano, es el medio principal para que toda persona pueda desarrollar sus capacidades, habilidades y participar activamente en la sociedad.<sup>29</sup>

Toda certeza jurídica incide en el bien común, de esta manera, las iniciativas materia del presente dictamen encuentran áreas de oportunidad sobre las que es incuestionable actualizar la legislación estatal en materia educativa.

Lo anterior, en cuatro grandes temas:

- **La salud mental.** Es un derecho humano universal, consagrado en nuestra carta magna y, el cual, implica el derecho a la integración en el entorno social. Las escuelas configuran, por mucho, este entorno social.
- **La educación financiera.** Es un proceso informativo, formativo y de asesoramiento que nos ayuda a tomar mejores decisiones sobre el dinero, el ahorro y la inversión. Ésta alfabetización financiera de la sociedad es una responsabilidad compartida en la que deben intervenir las familias, el sistema educativo, las instituciones financieras, los reguladores y la sociedad en general.
- **El fomento a la activación física, la práctica del deporte y la educación física.** Con la finalidad de lograr un cambio de

---

<sup>29</sup> UNESCO Etxea, 2005. La Educación como un Derecho Humano. Disponible en: [https://www.unetxea.org/dokumentuak/Educacion\\_Derecho\\_Humano.pdf](https://www.unetxea.org/dokumentuak/Educacion_Derecho_Humano.pdf)

paradigma en toda la sociedad mediante la mejora de los conocimientos, la comprensión y la valoración de los múltiples beneficios que reporta la actividad física regular, en función de la capacidad y a todas las edades, sobre todo desde la niñez.

- **La educación ambiental.** Promueve una sólida conciencia ambiental que favorece la protección y conservación del entorno, la prevención del cambio climático y el desarrollo sostenible

Los conocimientos y habilidades mencionados son fundamentales en la formación de las y los zacatecanos, y se sustentan, también, en la Ley General de Educación, en cuyo artículo 30 se establecen los contenidos de los planes y programas de estudio de la educación.

Cabe mencionar que dos de las iniciativas en estudio proponen reformar el artículo 13 de la Ley de Educación del Estado, disposición donde se establecen los fines de la educación impartida por el Estado; sin embargo, esta Comisión considera más adecuado incluir las modificaciones propuestas en el artículo 53 del ordenamiento citado, toda vez que es en este numeral en el que se precisan los conocimientos y habilidades indispensables en la formación integral de las zacatecanas y zacatecanos.

Por lo anterior, esta Comisión dictaminadora concuerda con el contenido de las iniciativas materia del presente instrumento legislativo y reitera su compromiso con el fortalecimiento de la educación en nuestro Estado.

**CUARTO. IMPACTO PRESUPUESTAL.** Esta comisión de dictamen estima que se atiende lo dispuesto por el artículo 16 la Ley de Disciplina Financiera de las Entidades Federativas y los Municipios, así como en los artículos 27, 28, 29, 30, 31, 32 y 33 de la Ley de Austeridad, Disciplina y Responsabilidad Financiera del Estado de Zacatecas y sus Municipios, en razón de lo siguiente:

Las reformas planteadas en el presente dictamen no tienen un impacto presupuestal que genere un compromiso económico para las instituciones que se involucran en su cumplimiento, toda vez que no se proponen nuevas estructuras administrativas y, tampoco la creación de plazas o contratación de personal, por lo que no se excede el presupuesto autorizado.

De lo antes expuesto y fundado, los diputados integrantes de la Comisión de Educación nos permitimos someter a la consideración del Pleno el presente dictamen, conforme a lo siguiente:

**ÚNICO.** Se reforma la fracción IX y se adicionan las fracciones XII, XIII y XIV al artículo 53 de la Ley de Educación del Estado de Zacatecas, para quedar como sigue:

**La formación de las zacatecanas y los zacatecanos**

**Artículo 53. ...**

**I. a VIII. ...**

**IX.** Los conocimientos, habilidades motrices y creativas, a través **del fomento a** la activación física, la práctica del deporte y la educación física vinculadas con **estilos de vida saludables, la educación para** la salud, la cultura, la recreación y la convivencia en comunidad;

**X y XI.** ...

**XII.** La salud mental de niñas, niños y adolescentes en la educación básica;

**XIII.** La promoción del emprendimiento, el fomento de la cultura del ahorro y la educación financiera, y

**XIV.** La educación ambiental para la sustentabilidad que integre el conocimiento de los conceptos y principios de las ciencias ambientales, el desarrollo sostenible, la prevención y combate del cambio climático, así como la generación de conciencia para la valoración del manejo, conservación y aprovechamiento de los recursos naturales que garanticen la participación social en la protección ambiental.

## **TRANSITORIOS**

**ARTÍCULO PRIMERO.** La presente reforma entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial, Órgano del Gobierno del Estado de Zacatecas.

**ARTÍCULO SEGUNDO.** Se derogan todas aquellas disposiciones que contravengan el presente instrumento.

**Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 71, 107 y relativos del Reglamento General del Poder Legislativo, se propone:**

**ÚNICO.** Aprobar en todas y cada una de sus partes el contenido del presente Dictamen, en los términos descritos en la exposición de

motivos, estructura lógico-jurídica y artículos transitorios, incorporados en este instrumento legislativo.

**Así lo dictaminaron y firman la y los diputados integrantes de la Comisión de Educación de la Honorable Sexagésima Quinta Legislatura del Estado de Zacatecas, a los trece días del mes de marzo de dos mil veinticinco.**

**A T E N T A M E N T E**

Zacatecas, Zac., 13 de marzo de 2025

**COMISIÓN LEGISLATIVA DE EDUCACIÓN**

**PRESIDENTA**

**DIP. MARIBEL VILLALPANDO HARO**

**SECRETARIO**

**SECRETARIO**

**DIP. JOSÉ LUIS GONZÁLEZ  
OROZCO**

**DIP. ALFREDO FEMAT BAÑUELOS**

