



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

Facultad de Arquitectura
Unidad de Posgrado
Programa de Maestría en Arquitectura

**“El Desarrollo Institucional en el Transporte
Público de los Municipios de San Luis Potosí y
Soledad de Graciano Sánchez, San Luis Potosí”**

Tesis

Que para obtener el grado de:

MAESTRO EN ARQUITECTURA
(Investigación, Docencia, Urbanismo)

Presenta

JAVIER RUIZ VELASCO SÁNCHEZ

Director de tesis

Dr. José Diego Morales Ramirez



Ciudad Universitaria, México, junio 2012



Director de tesis

Dr. José Diego Morales Ramirez

Sinodales

Dra. Carmen Valverde valverde

MTRA: Maria de los Angeles Zarate López

Mtro. Francisco Jaime Irigoyen Castillo

Dr. Miguel Angel Vite Pérez

Ciudad Universitaria. México, junio 2012



Dedicatoria

A la memoria de mi querido padre, Don Francisco Ruiz Velasco Valdivia y a la de mis hermanos José Luis Ruiz Velasco Sánchez y Francisco Ruiz Velasco Valdivia,

A mi emprendedora madre Doña María Elena Sánchez Vázquez

A mis de más hermanos, María Elena, Manuel, Teresa, Estanislao y en especial a mi hermana Ana Guadalupe por su apoyo incondicional y a mi hermano Enrique por su generosidad y amor a la familia,

A mis sobrinos Ana Magaly, Teresita, Karla, Miriam, Paco, y al gran Oscar Omar.

Agradecimiento

Deseo expresar mi agradecimiento al Dr. José Diego Morales Ramirez por su valiosa ayuda en la elaboración de este trabajo: a la Mtra : Maria de los Angeles Zarate López por sus innumerables sugerencias por lo cual sin su aportación no hubiera sido posible la terminación de este trabajo. Así mismo agradezco a la Dra. María Carmen Valverde Valverde, al Mtro. Francisco Jaime Irigoyen Castillo y al Dr. Miguel Angel Vite Pérez. También a las diferentes personas que de diversas maneras me brindaron ayuda o sugerencia para enriquecer esta Tesis.

ÍNDICE

Introducción.....	7
Capítulo I.....	10
1.1.- Antecedentes	10
1.2.- Aspectos sociales	12
1.2.1.-Tamaño y Distribución de la Población	12
1.3.- Aspectos Económicos	15
1.4.- Infraestructura y Comunicaciones.....	15
1.5.- Clasificación y Jerarquización vial	17
1.6.- Tránsito	18
2.1.- Marco Jurídico y Regulatorio Ámbito Federal	22
2.1.1.-Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos	22
2.1.2.- Ley Nacional de Planeación.....	23
2.1.3.- Ley General de los Asentamientos Humanos	23
2.1.4.- Ley de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente.....	24
2.2.- Planes y Programas Federales	25
2.2.1- Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012	25
2.3.- Ámbito Estatal.....	27
2.3.1- Constitución Política del Estado Libre y Soberano de S.L.P.....	27
2.3.2.- Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado.....	28
2.3.3.-Ley de desarrollo Urbano del Estado de San Luis Potosí.	30
2.3.4.- Ley de Planeación del Estado de San Luis Potosí.....	31
2.3.5.- Ley del Medio Ambiente del Estado de San Luis Potosí.....	31
2.3. 6.- Ley de Vialidad y Tránsito del Estado San Luis Potosí.....	32
2.3.7.-Ley de Transporte Público del Estado de San Luis Potosí.....	35
2.4.- Planes y Programas Estatales	38
2.4.1.- Plan estatal de Desarrollo Urbano San Luis Potosí 2003 – 2009.....	38
2.5.- Ámbito Municipal	40
2.5.1.- Reglamento de Tránsito y Vialidad San Luis Potosí	40
2.5.2.- Ley Orgánica del Municipio Libre del Estado de San Luis Potosí.....	42
2.5.3.- Reglamento Interno del Municipio Libre de San Luis Potosí S.L.P.	43
2.5.4.- Aspectos de Legislación y Normatividad.....	46
Los principales problemas legales provienen por la falta de Coordinación, Ausencia, la no-actualización de los reglamentos y a los procesos de centralización federal y estatal, de los servicios Públicos.	46
Capítulo 3.- Marco Institucional	47
3.1.- Niveles de Gobierno.....	47
3.1.1.- Funciones Específicas de las Direcciones Nivel Federal.....	48
3.1.2.- Secretaría de Desarrollo Social	48
3.1.3.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes.....	48
3.2.- Funciones Específicas de las Direcciones Nivel Estatal	49
3.2.1.- Secretaría General de Gobierno	49
3.2.2.- Secretaría de Finanzas	49
3.2.3- Secretaría de Planeación del Desarrollo.....	50
3.2.4.- Secretaría de Desarrollo Social y Regional.....	51
3.2.5.- Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Obras Públicas	52
3.2.6.- Secretaría de Ecología y Gestión Ambiental.....	52
3.2.7.- Junta Estatal de Caminos	53
3.2.8.- Dirección General de Seguridad Pública de Estado.....	54

3.3.- Funciones específicas de las Direcciones Nivel Municipal Municipio de San Luis Potosí	55
3.3.1.- Dirección de Planeación y Desarrollo	55
3.3.2.- Dirección de Administración y Desarrollo Urbano.....	55
3.3.3.- Dirección General de Seguridad Pública Municipal.....	55
3.3.4.- Dirección de Ecología y Aseo Público.....	55
3.3.5.- Dirección de Infraestructura y Fortalecimiento Municipal	56
3.4.- Funciones específicas de las Direcciones Municipio Soledad De Graciano Sánchez .	56
3.4.1.- Dirección de Planeación y Desarrollo	56
3.4.2.- Dirección de Seguridad Pública	57
3.4.3.- Dirección de Infraestructura y Fortalecimiento Municipal	57
3.4.4.- Tránsito Municipal	57
3.4.5.- Dirección de Obras Públicas y Desarrollo Urbano	57
3.4.6.- Ecología y Protección al Ambiente.....	58
Capitulo 4 Estructuras Gubernamentales	59
4.1.- Coordinación de la Planeación del Transporte Público.	59
4.1.1.- Coordinación en la Vialidad, Nivel Federal, Estatal y Municipal, en la Vialidad	60
4.1.2.- Coordinación en Tránsito, Nivel Federal, Estatal y Municipal.....	62
4.1.3.- Coordinación en el Transporte, Nivel Federal, Estatal y Municipal.....	63
4.1.4.- Coordinación en el Impacto Ambiental, Nivel Federal, Estatal y Municipal	65
Capitulo 5	69
5.1.- Matriz de Responsabilidades de Instituciones Actuales San Luís Potosí y Soledad de Graciano Sánchez	69
5.2.- Fortalezas Organizacionales Actuales;.....	70
5.3.- Debilidades Organizacionales Actuales	70
5.4 Problemas Críticos, Causas y Efectos del Transporte Público.....	72
Capitulo 6.- Conclusiones	74
BIBLIOGRAFIA	82
ANEXOS.....	87

Introducción

El presente estudio tiene como referencia las entidades Municipales de la zona conurbada de **San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez, S.L:P.**, con el objeto de identificar la problemática de las instituciones y dependencias que tienen a su cargo y responsabilidad del Sistema Transporte Público.

El objetivo es dar un perfil del Sistema de la Gestión Municipal, e ir paulatinamente apuntalando la problemática del Desarrollo Institucional de transporte Público de la zona metropolitana de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez.

En este sentido, presento los conceptos establecidos con base a la información documental disponible y la información de campo obtenida. Por lo tanto, el trabajo se enfocará y delimitará aquellas situaciones que estén caracterizando la situación actual del Desarrollo Institucional en los municipios de San Luis Potosí y de Soledad de Graciano Sánchez.

El objetivo general del Desarrollo Institucional es elevar las capacidades humanas, técnicas, materiales y financieras de los organismos y entidades gubernamentales en forma integral, y en congruencia con las políticas del gobierno federal y estatal establecida en los planes y programas, que incluyen: la descentralización; operacionales, administrativas y financieras, la regulación a la calidad de servicio del transporte y tecnificar la capacidad de regulación en el mando municipal y promover la participación social y privada en las decisiones de inversión y el control de calidad de los servicios de transporte público.

El concepto de desarrollo institucional, es un término ampliamente utilizado y pocas veces precisado. Según Speth, se refiere a “los esfuerzos realizados por los países para asistir el desarrollo de habilidades orientadas a iniciar, implementar e integrar las metas referentes al desarrollo sustentable en el ámbito nacional”. Al fortalecer su legislación, sus políticas, la construcción de infraestructura del transporte y capacitación de sus recursos humanos, la transferencia de tecnología y el facilitar la participación equitativa de todo grupo en la toma de decisiones, la capacidad de un país para ejecutar sus funciones se potencia. Esta definición rebasa la idea de que

el desarrollo institucional se refiere a capacidades en cierto modo administrativas, ya que tiene una mayor amplitud y complejidad, para ubicarse en el centro de los procesos sociales implícitos en el desarrollo sustentable. El institucionalismo, viejo o nuevo, se presenta hoy como una nueva forma de considerar los comportamientos económicos y sociales.

La planeación municipal es un instrumento que busca dar racionalidad política y administrativa a las acciones del ayuntamiento. Con esto se trata de dar respuesta a la gestión del transporte público, en cuanto a la planeación, proyectos, construcción, reglamentación, control, operación, mantenimiento y promoción del Sistema de Vialidad y transporte. Los cuestionamientos que trataremos de resolver a través de nuestro estudio son: ¿Cuál es la problemática de desarrollo institucional en el transporte público y ¿Quién o quiénes son los responsables de la dirección y de la ejecución de las acciones del transporte público?

La metodología consistió en obtener información recopilada en las localidades, en la representación de San Luis Potosí en D.F. así como entrevistas realizadas a las dependencias competentes en materia de transporte; como en la consulta de la documentación oficial.

La planeación es un instrumento que se debe desarrollar de manera permanente para orientar acciones que den certeza y seguridad en el alcance de los objetivos previstos, en el caso de nuestras instituciones públicas existe el respaldo constitucional que además les dé el carácter de obligatoriedad.

En este contexto, los municipios tienen la capacidad jurídica para realizar su planeación con el objetivo de instrumentar programas para el futuro, así como para lograr un mejor aprovechamiento de los recursos; sin embargo, existen algunas limitaciones para el desarrollo de esta actividad, como es la capacidad técnica para realizar este proceso de manera continua y sistemática. Los conflictos legales derivados de la operación del transporte ocurren en el ámbito local y se resuelven en un ámbito estatal que ubica el problema fuera del contorno y circunstancias. Por estas razones, la planeación municipal se ha caracterizado por una fuerte dependencia estatal y federal. El Estado concentra funciones que no puede cumplir

en su totalidad y el municipio no tiene jurisdicción legal sobre funciones que atañen al transporte público.

La anterior problemática es la que se analiza en el presente documento, en el cual se consideran el marco jurídico, el marco institucional y las estructuras gubernamentales, de los diferentes niveles de gobierno (federal, estatal y municipal).

Capítulo I.

1.1.- Antecedentes

El presente trabajo tiene como objeto de estudio, las ciudades de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez son ciudades conurbadas que conforman la zona Metropolitana, localizada en el Estado de San Luis Potosí, en la porción centro oriental del país. En conjunto alojaban una población de 1,040,443 habitantes para el año 2010, estas son indudablemente la concentración urbana, poblacional y económica más importante del Estado de San Luis Potosí, forman parte de las 17 Conglomeraciones Urbanas¹ determinadas en el Programa Nacional de Desarrollo Urbano y Ordenación del Territorio 2001–2006, que la posiciona en el rango No. 3, y que en pocos años pasarán a formar parte del segundo rango al rebasar el millón de habitantes, avanzando con ello en el proceso de metropolización.

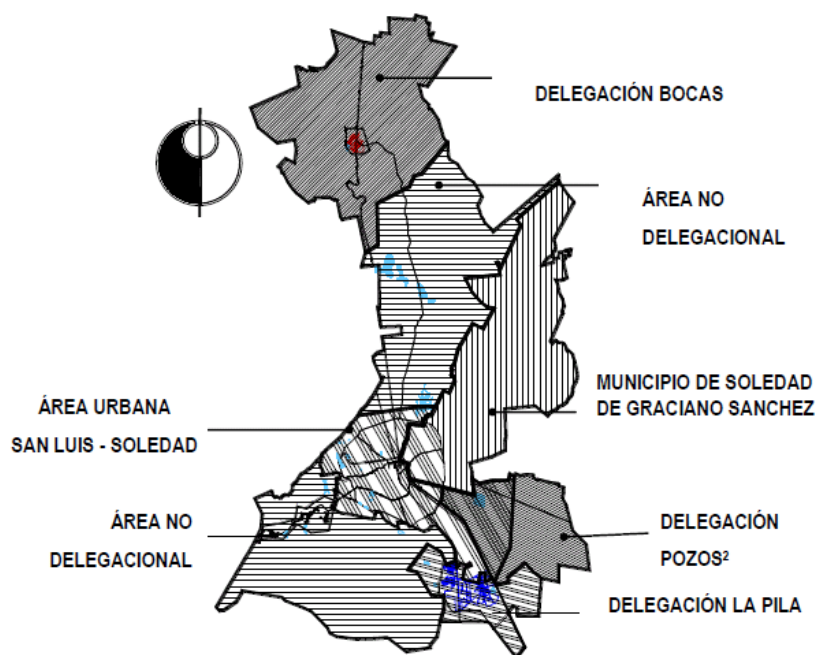
Imagen N° 1 Estado de San Luis Potosí



Fuente: Plan de Desarrollo Urbano San Luis Potosí 2007-2009

¹ Conglomeración Urbana.- Ciudades que han tenido procesos de expansión urbana hacia municipios adyacentes en la misma entidad federativa y tienen, en conjunto una población inferior a un millón de habitantes. Sistema Urbano Nacional del PNDU y OT 2001 – 2006, SEDESOL.

Imagen N° 2 Área Urbana de los Municipios de San Luis Potosí y Soledad Sánchez Graciano



⁷ El Mancha Urbana, abarca un 39.67% de la Delegación de Pozos.

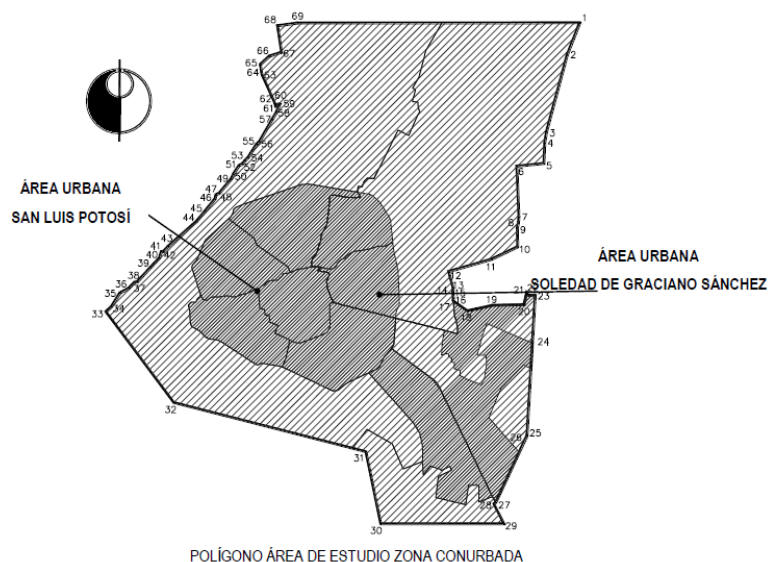
⁸ La Delegación de Pozos crece como Municipio según Decreto 404. (Para fines de este documento se considero integrado a la Mancha Urbana)

⁹ Se tomo toda el Mancha Urbana.

Fuente; Plan Municipal de Desarrollo Urbano San Luis Potosí 2007-2009

Del total de la superficie de nuestra zona de estudio el 69.48% corresponde a San Luis Potosí y el 30.52% corresponde al Municipio de Soledad Sánchez.

Imagen N° 3 Zona de Estudio



1.2.- Aspectos sociales

1.2.1.-Tamaño y Distribución de la Población

La Zona Metropolitana de San Luis Potosí (ZMSLP) es el conglomerado urbano que resulta de la fusión de las ciudades de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez con otras comunidades aledañas a la zona. Esta zona metropolitana está considerada la décima más grande de México con una población superior al millón de habitantes al 2010.

La Zona Metropolitana de San Luis Potosí está formada por las siguientes poblaciones:

- San Luis Potosí
- Soledad de Graciano Sánchez
- Cerro de San Pedro
- Villa de Pozos
- Mexquitic de Carmona
- Bocas
- La Pila
- Escalerillas

Esta región es la zona urbana más importante del estado de San Luis Potosí, ya que allí se concentra un tercio de la población de este; además es el principal centro cultural, industrial y comercial. Nuestra zona de estudio comprenderá únicamente las ciudades de de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez.

El crecimiento del Centro de Población de las Ciudades de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez, se ha ido incrementando considerablemente, al pasar del 24.58% al 34.73% en su participación poblacional con relación a la población total del estado. Observándose el mayor incremento en el periodo 80 – 90, principalmente en Soledad de Graciano Sánchez.

En 1980 la población de la zona urbana fue de 411,544 habitantes, que representó el 24.58% de la población total del Estado, dicha cantidad de población se incrementó al año de 1990, cuando fue de 613,181 habitantes; y para el año 2000 la población ascendió a 798,782 habitantes. Y finalmente en el año 2010, San Luis

Potosí tuvo una población 772 604 y Soledad de Graciano Sánchez 267 839, que en total suman 1,040,443 habitantes. Presentándose en el período de 20 años un incremento constante en dicha participación porcentual con relación al total estatal.

Cuadro N° 1 Crecimiento de Población

	1980		1990		2000		2010	
	Habitantes	%	Habitantes	%	Habitantes	%	Habitantes	%
Estado	1,673,893	100	2,003,187	100	2,299,360	100	2,585.318	100
Zona de estudio	411,544	24.58	613.161	30.61	798.782	30.73	1,040,443	40.24
San Luis Potosí	362,371	21.64	489.238	24.42	629.208	27.63	772 604	29.88
Soledad de Graciano	49,173	2.93	123.943	6.18	169.574	7.37	267 839	10.36

Fuente: Elaboración Propia con base en *XIII Censo General de Población y Vivienda*. INEGI, 2010

En el ámbito municipal, la zona urbana de San Luis Potosí concentra el 93.84% de los habitantes, porcentaje que ha aumentado a partir de 1980, cuando era de 89.12%, y posteriormente en 1990 del 93.06%, mientras que el área urbana de Soledad representa el 94.53%.

El crecimiento del Centro de Población de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez, se refleja en al análisis de sus tasas de crecimiento, considerando tres períodos entre 1970 y el 2000, en el primero (1970-1980) su tasa de crecimiento fue del 4.73% media anual; en el siguiente período (1980-1990) la tasa calculada fue de 4.07%; y en el último período (1990-2000), fue del 2.82%, estando por encima de la tasa estatal en los dos primeros períodos, misma que se reduce considerablemente en el último decenio.

Cuadro N° 2 Incremento de Población y Tasas de Crecimiento en el Centro de Población

Zona de estudio	1970-1980	1980-1990	1990-2000
Población inicial	259,100	411,544	613,161
Población final	411,544	613,181	809.504
incremento	152,444	201,637	196,393
Tasa	4.73	4.07	2.82

Fuente: Elaboración Propia con base en *XII Censo General de Población y Vivienda*. INEGI, 2000

Cuadro N°3 Zona metropolitana de San Luis Potosí-Soledad de Graciano Sánchez: Población, Tasa de Crecimiento, Superficie y Densidad Media Urbana, 1990-2005.

Municipio	Población				Tasa de crecimiento Media anual			superficie Km ²	DMU* Hab/hab
	1990	1995	2000	2005	1990-1995	1995-2000	2000-2005		
ZM San Luis Potosí	658,712	781,964	850,838	957,753	3.1	2.0	2.1	1777	109.3
San Luis Potosí	525,733	625,466	670,532	730,950	3.1	1.6	1.5	1472	107.5
Soledad de Graciano Sánchez	132,979	156,498	180,296	236,803	2,9	3.4	4.1	305	115.2

Fuente: Elaboración Propia con base en *XII I Censo General de Población y Vivienda*. INEGI, 2010

La Zona Metropolitana se convirtió en cinco años en uno de los lugares más densamente poblados del país, según los resultados preliminares del Censo de Población y vivienda 2010. El Valle de México, Guadalajara, Monterrey y Puebla-Tlaxcala son las zonas metropolitanas más pobladas, con números que fluctúan entre los 20 y los 2 millones de personas. Pero San Luis Potosí, al igual que las zonas urbanas de Toluca, Tijuana, León, Ciudad Juárez, La Laguna y Querétaro, está en la lista al superar el millón de habitantes.

En 2005, fecha del último conteo de Población y Vivienda la zona metropolitana de San Luis tenía 957 mil 753 habitantes. Cinco años más tarde el número creció hasta un millón 40 mil 433 personas.

1.3.- Aspectos Económicos

El crecimiento poblacional no ha sido sinónimo de desarrollo económico. Los datos de la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo, actualizada al tercer trimestre del año, da cuenta que de la población económicamente activa (446,777), de estos 28 mil se encuentran desocupados. Cinco años antes con 385 mil personas económicamente activa, sólo 18 mil estaban desocupadas, en otras palabras, el porcentaje de desempleo creció de 4.6 al 5.9%. Situación que refleja la del país.

Del millón de habitantes que viven en la zona metropolitana 502,156 son hombres y 538,666 son mujeres. Por kilómetro cuadrado viven 582.2 personas y en total suman 266 mil 709 viviendas habitadas.

1.4.- Infraestructura y Comunicaciones

En México existen 14 corredores carreteros troncales; por la ciudad de San Luis Potosí cruza: Adicionalmente, la carretera Zacatecas – San Luis Potosí (carretera federal No. 49) se encuentra en proceso de modernización, con lo que esta vía será ampliada a cuatro carriles permitiendo una mejor comunicación desde el centro de la República hacia Zacatecas, Durango, Torreón, Chihuahua y Cd. Juárez.

Imagen N° 4 Corredores Carreteros Troncales



Fuente: Plan del Centro de Población Estratégico San Luis Potosí, Soledad de Graciano Sánchez 2003

Tienen relevancia además las siguientes carreteras:

I. La carretera federal No. 80 que conecta con la carretera federal No. 57 en el entronque El Huizache, enlazando a Ciudad Victoria con el centro del país y el nuevo tramo Cerritos – Jaumave actualmente en construcción, que acortará la distancia con Ciudad Victoria y la Frontera Norte;

La carretera federal No. 51 que permite conectar con las principales ciudades del estado de Guanajuato como son León, San Miguel de Allende y Guanajuato la línea México- Laredo que atraviesa de sur a norte comunicando al Valle de México y los estados de Hidalgo y Querétaro con las ciudades de Saltillo y Monterrey, para posteriormente llegar hasta las fronteras de Matamoros, Nuevo Laredo y Piedras Negras;

La Línea San Luis Potosí - Aguascalientes, recorre la porción sur - occidente del estado, desde el municipio de Salinas hasta la capital potosina, continuando al este con el nombre de Línea San Luis Potosí - Tampico, pasando por los municipios de la zona media y Huasteca, para finalmente arribar al puerto de Tampico.

Imagen N° 5 Plano carretero la Línea San Luis Potosí



Fuente: Plan del Centro de Población Estratégico San Luis Potosí, Soledad de Graciano Sánchez 2003

Por otra parte, la zona de estudio también cuenta con una de las más modernas, infraestructuras viales del país. Tiene dos distribuidores que desahogan el tráfico del poniente de la ciudad; el Distribuidor Norte y el Distribuidor Juárez que consta de

cinco brazos que comunican con el centro, la carretera No. 57 a la Ciudad de México, la carretera a Monterrey Nuevo León, la carretera a Río Verde y el Boulevard Salvador Nava.

1.5.- Clasificación y Jerarquización vial

Dentro de la Clasificación Vial en ciudades mexicanas la más utilizada a nivel urbano es aquella que considera una combinación de parámetros y factores cuantificables objetivamente, como son entre otros; su ancho de sección, número de carriles, la presencia o no de camellón, los volúmenes vehiculares que soportan, ser parte de los itinerarios y rutas del servicio de transporte público de pasajeros y carga y su función dentro de la estructura vial. La clasificación funcional trata la composición de una red de vías urbanas a corredores individuales y enlaces, de acuerdo con el funcionamiento para el cual fue destinado dentro de la red. La jerarquía está basada en el grado de movilidad que provee, en la que la movilidad está determinada por el nivel de acceso local, el cual se abastece a lo largo de la vía y el grado de prioridad sobre otros enlaces estipulados en las intersecciones².

En el Centro de Población de San Luis Potosí – Soledad de Graciano Sánchez:

La infraestructura vial de la zona de estudio, está integrada actualmente por el Sistema de Vialidad Primaria, Tres Anillos, 5 Ejes de Penetración Regional, Vías Radiales y Diametrales; el Sistema de Vialidad Secundaria y el Sistema de Vías Locales que en conjunto permiten la movilidad y accesibilidad de la ciudad, a continuación se menciona solo las avenidas y calles más representativas³:

Anillo exterior o Anillo Periférico: En la actualidad algunos tramos de este anillo han sido absorbidos por el crecimiento urbano que ha rebasado el límite que representaba este anillo, se conforma por 5 tramos: Periférico Oriente (4 carriles), Periférico Norte (2 carriles), Periférico Poniente (4 carriles), Libramiento Poniente y Boulevard Antonio Rocha cordero (4 carriles).

² Fuente: Plan del Centro de Población Estratégico San Luis Potosí Soledad De Graciano Sánchez

³.idem.

Anillo Intermedio. Circuito Vial Salvador Nava – Río Santiago: Este anillo se conforma por 4 tramos; al Norte el Blvd. Río Santiago, al Poniente la Av. Sierra Leona – Al Sur el Blvd. Salvador Nava y en el Oriente la Carretera a Matehuala.

Anillo Central: El anillo Central se localiza la Zona del Centro Histórico este anillo está conformado por ; Av. Reforma – Eje Vial – Av. Constitución – Av. Primero de Mayo – Calle Pascual M. Hernández –Av. Reforma. En el sentido inverso: Lado Oriente Alameda – Av. Manuel José Othón –Av. 20 de Noviembre – Av. Reforma – Eje Vial Ponciano Arriaga – Av. Pedro Montoya – Calle Pedro Montoya16 - Av. Pedro Moreno – Uresti – Av. Mariano Jiménez – Av. Zenón Fernández17 – Av. Coronel Romero – Av. Reforma – Miguel Barragán – Av. Primero de Mayo – Guillermo Prieto18 – Lado Oriente de la Alameda.

Ejes de Penetración Regional: Carretera Federal No. 57 México – Piedras Negras / México – Laredo (Conocida también como “Corredor Internacional del TLC o NAITCP por sus siglas en inglés North American International Trade Corridor Partnership), Carretera Federal No. 80 Tampico Barra de Navidad (Importante vía de comunicación entre el Pacífico y el Golfo de México); Carretera No. 49 México – Cd. Juárez (conocida como “Carretera Panamericana”)

Vías Radiales: Los Ejes de Penetración Regional al interior de la zona urbana cumplen con la función de vías radiales; dentro de este esquema de vialidad destacan las siguientes avenidas al norte Czda. Fray Diego de la Magdalena, Av. Damián Carmona; al Oriente Av. Miguel Valladares, Av. Universidad, Av. Manuel José Othón; Czda. De Guadalupe, 5 de Mayo, Av. Vallejo, Av. Mariano Jiménez; y al Poniente Av. Santos Degollado, Melchor Ocampo, Cuauhtemoc, Av. Venustiano Carranza, Av. Amado Nervo Arista, Nicolás Zapata, García Diego.

1.6.- Tránsito

En relación al tránsito, se considera en primer lugar el incremento de vehículos circulando por la zona urbana de San Luis Potosí; que de acuerdo a la tabla de abajo, El número de automóviles en la zona metropolitana de San Luis Potosí aumentado en casi un 300% de 1992 a 2010, lo que produce que el parque vehicular

en la ciudad de San Luis Potosí y su zona conurbada genere el 75% de la contaminación. En 1992 el parque vehicular era de 128,882 mil unidades; después de 15 años, es decir en 2006, el número era de 360 mil unidades y finalmente en 2010 el parque vehicular registrado fue de 364 mil 234 unidades.

Si bien estos son los datos oficiales, no se puede omitir que durante los últimos años la zona conurbada de San Luis Potosí se ha visto invadida de vehículos irregulares de procedencia extranjera.

Cuadro N°4 Vehículos de Motor Registrados en Circulación por Municipio según Tipo de Servicio

Vehículos	31-DIC-1992			31-DIC-2000			31-DIC-2010		
	San Luis	Soledad	Total	San Luis	Soledad	Total	San Luis	Soledad	Total
AUTOMÓVILES	80991	604	81516	118,234	8328	126,562	200,000	20,000	220,000
OFICIAL	-	-	-	284	3	287	-	-	-
PÚBLICO	1275	2	1277	1959	127	2086	5000	197	50197
PARTÍCULAR	79716	602	80318	115,991	8198	124,189	195,000	19803	101158
Camiones	826	1	827	1328	66	1414	1400	40	1440
OFICIAL	-	-	-	6	0	6	-	-	-
PÚBLICO	741	1	742	1166	82	1248	1356	-	1356
PARTÍCULAR	85	-	85	156	4	160	180	-	180
Camiones de Carga	45017	604	45521	50625	5443	56,068	61245	6443	67678
OFICIAL	-	-	-	469	33	502	39	509	548
PÚBLICO	197	-	197	208	19	227	22	250	273
PARTÍCULAR	44820	604	45424	49948	5391	55339	61190	1500	66500
Motocicletas	1803	36	1839	6891	305	7196	8000	600	8600
OFICIAL	-	-	-	53	1669	-	-	-	-
PARTÍCULAR	1803	36	1839	6838	289	7127	8000	600	8600
Gran Total	128,637	1245	129,882	177,078	14,162	191,240			364234

Fuente: Elaboración Propia con base en Anuario Estadístico de San Luis Potosí 2010. INEGI.

En lo que concierne al congestionamiento de tránsito vehicular, en la zona conurbada de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez, la infraestructura de semáforos que se tienen en operación, el distribuidor vial y los pasos a desnivel, no son suficientes para hacer fluida la circulación. Se tienen detectados al menos 6 puntos de conflicto vial y el registro de cerca de 2 mil 172 accidentes que causaron pérdidas materiales de alrededor de 32 millones de pesos en 2010.

Un estudio realizado en 2008 por la Universidad Autónoma de San Luis Potosí, sobre el nivel de contaminantes que producen los automóviles revela que los automóviles cuyo modelo es de 1980 al 2000 rebasa la Norma Oficial Mexicana 041 en hidrocarburos, y los modelos 1994 al 2000 la rebasan en óxidos de nitrógeno.

La Norma Oficial Mexicana 041 expedida por la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) establece los límites máximos permisibles de emisión de gases contaminantes del escape de los automóviles que usan gasolina o combustible.

El estudio señalado midió la velocidad, la aceleración, y las emisiones de hidrocarburos, monóxido de carbono, bióxido de carbono, y óxidos de nitrógeno, que desprenden los automóviles.

El estudio detalla que 20 mil automóviles anteriores al modelo 1979 están fuera de la norma ambiental en la emisión de dióxido de carbono (CO₂); 16 mil en hidrocarburos (HC) y 16 mil más en Monóxido de carbono (CO). Por su parte, 15 mil unidades de los modelos 1980-1986 están fuera de la norma ambiental en la emisión de Óxido de Nitrógeno (NO_x); 20 mil en Monóxido de carbono (CO); 22 mil en la emisión de dióxido de carbono (CO₂) y 24 mil en hidrocarburos (HC).

Asimismo, 28 mil automóviles de los modelos 1987-1993, rebasan la norma ambiental en las emisiones de dióxido de carbono (CO₂); 30 mil en Monóxido de carbono (CO); 33 mil en Óxido de Nitrógeno (NO_x) y 43 mil en hidrocarburos (HC). Mientras tanto, 8 mil unidades de los modelos 1994-2000 la rebasan en dióxido de carbono (CO₂); 17 mil en Óxido de Nitrógeno (NO_x); 17 mil en Monóxido de carbono (CO) y 40 mil en hidrocarburos (HC).

Finalmente, 5 mil unidades de los modelos 2001-2006 están fuera de la norma ambiental en dióxido de carbono (CO₂); 10 mil en Monóxido de carbono (CO); 10 mil en Óxido de Nitrógeno (NO_x) y 22 mil en hidrocarburos (HC). A lo anterior se suma la mezcla del transporte público y privado que la mayoría convergen en el centro a la mala planeación de rutas de transporte Urbano.

En lo que respecta a las señalizaciones, una parte importante de las áreas urbanas se caracterizan, entre otras cosas, por no contar con señalética adecuada y suficiente que permita identificar sus vialidades además las malas condiciones que se encuentran las vialidades (baches, piel de cocodrilo, agrietamientos, corrugaciones).

Capítulo 2

2.1.- Marco Jurídico y Regulatorio Ámbito Federal

2.1.1.-Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

La Constitución Federal señala en la base III del Artículo 115, lo siguiente:

Artículo 115. Los Estados adoptarán, para su régimen interior, la forma de gobierno republicano, representativo, popular, teniendo como base de su división territorial y de su organización política y administrativa, el Municipio Libre, conforme a las bases siguientes:

La normatividad aplicable en materia de Transporte parte de la constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos Artículo 115; “Los municipios, con el concurso de los Estados, cuando así fuera necesario y lo determinen las leyes, tendrán a su cargo los servicios públicos”: Los demás que las legislaturas locales determinen, según las condiciones territoriales y socioeconómicas de los municipios, así como su capacidad administrativa y financiera.

La fracción X observamos algunas disposiciones específicas que regulan esta actividad, las cuales se derivan a su vez del artículo 26 Constitucional, en el que se indica que la planeación será obligatoria para el sector público y se establecerán las bases para que se coordine, mediante convenios, con las entidades federativas.

Los ayuntamientos poseerán facultades para expedir de acuerdo con las bases normativas que deberán establecer las Legislaturas de los Estados, los bandos de policía y buen gobierno y los reglamentos, circulares y disposiciones administrativas de observancia general dentro de sus respectivas jurisdicciones.

En nuestra zona de estudio el servicio de transporte es prestado por particulares, las Autorizaciones y control se llevan a cabo por la Dirección General de Transporte de la Secretaría de Gobierno del Estado.

2.1.2.- Ley Nacional de Planeación

la Ley Nacional de Planeación, en su Artículo 2º, establece como objetivo fundamental de la planeación, lograr el eficaz desempeño de la responsabilidad del Estado sobre el desarrollo integral y sustentable, así como la consecución de los fines y objetivos políticos, sociales, culturales y económicos contenidos en la Constitución. En términos de coordinación, en su Artículo 33º, la Ley Nacional de Planeación establece la facultad del Ejecutivo Federal para establecer los mecanismos que se requieran con las Entidades Federativas, a efecto de que dichos gobiernos participen en la planeación nacional del desarrollo; coadyuven, en el ámbito de sus respectivas jurisdicciones, a la consecución de los objetivos de la planeación nacional; y para que las acciones a realizarse por la Federación y los Estados se planeen de manera conjunta

2.1.3.- Ley General de los Asentamientos Humanos

La Ley General de Asentamientos Humanos, en su artículo 3 establece que el ordenamiento de los asentamientos humanos y el desarrollo urbano de los centros de población, tenderá a mejorar el nivel de vida de población y define una serie de acciones y condiciones por las cuales se deberá alcanzar tal mejoría, como son la vinculación del desarrollo regional y urbano con el bienestar de la población, el funcionamiento eficiente de los sistemas de convivencia y de servicios en los centros de población; una relación adecuada entre zonas de trabajo, vivienda y recreación; dotación eficiente y oportuna de infraestructura, equipamiento y servicios urbanos, conservación y mejoramiento del ambiente en los asentamientos humanos, preservación del patrimonio cultural, participación social en la solución de los problemas que genera la convivencia en los asentamientos humanos, el desarrollo y adecuación de la infraestructura, equipamiento y servicios urbanos que garanticen la seguridad, libre tránsito y accesibilidad que requieren las personas con discapacidad.

En su artículo 6 establece el principio de concurrencia con que se han de ejercer las atribuciones del Estado en materia de ordenamiento territorial y desarrollo urbano, en el ámbito de competencia correspondiente a cada orden de gobierno.

2.1.4.- Ley de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente

Capítulo I

Normas preliminares

I.- Garantizar el derecho de toda persona a vivir en un medio ambiente adecuado para su desarrollo, salud y bienestar;

II.- Definir los principios de la política ambiental y los instrumentos para su aplicación;

III.- La preservación, la restauración y el mejoramiento del ambiente;

VI.- La prevención y el control de la contaminación del aire, agua y suelo;

ARTÍCULO 17.- En la planeación nacional del desarrollo se deberá incorporar la política ambiental y el ordenamiento ecológico que se establezcan de conformidad con esta Ley y las demás disposiciones en la materia.

ARTÍCULO 112.- En materia de prevención y control de la contaminación atmosférica, los gobiernos de los Estados, del Distrito Federal y de los Municipios, de conformidad con la distribución de atribuciones establecida en los artículos 7o., 8o. y 9o. de esta Ley, así como con la legislación local en la materia:

V. Establecerán y operarán sistemas de verificación de emisiones de automotores en circulación;

VII. Establecerán requisitos y procedimientos para regular las emisiones del transporte público, excepto el federal, y las medidas de tránsito, y en su caso, la suspensión de circulación, en casos graves de contaminación;

IX. Elaborarán los informes sobre el estado del medio ambiente en la entidad o municipio correspondiente, que convengan con la Secretaría a través de los acuerdos de coordinación que se celebren;

X.- Impondrán sanciones y medidas por infracciones a las leyes que al efecto expidan las legislaturas locales, o a los bandos y reglamentos de policía y buen gobierno que expidan los ayuntamientos, de acuerdo con esta Ley;

2.2.- Planes y Programas Federales

2.2.1- Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012

El Plan Nacional establece en los escenarios, Los Programas y lo Indicadores. Los objetivos y estrategias del Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012 para la Infraestructura en telecomunicaciones y transporte propone para el desarrollo, en donde se han establecido 17 objetivos, y uno de los cuales lo que nos interesa en este rubro es de la Infraestructura para el desarrollo

Telecomunicaciones y transportes.

Telecomunicaciones

Garantizar el acceso y ampliar la cobertura de infraestructura y servicios de transporte y comunicaciones, tanto a nivel nacional como regional, a fin de que los mexicanos se comuniquen y trasladen ágil y oportunamente en todo el país y con el mundo, al tiempo que se hace más eficiente el transporte de mercancías y las telecomunicaciones hacia el interior y el exterior del país para aprovechar las ventajas comparativas con las que cuenta México

14.1 Incrementar la competencia entre concesionarios para aumentar la cobertura de los servicios en el país y hacer las tarifas más accesibles.

Transportes

Garantizar el acceso y ampliar la cobertura de infraestructura y servicios de transporte y comunicaciones, tanto a nivel nacional como regional, a fin de que los mexicanos se comuniquen y trasladen ágil y oportunamente en todo el país y con el mundo, al tiempo que se hace más eficiente el transporte de mercancías y las telecomunicaciones hacia el interior y el exterior del país para aprovechar las ventajas comparativas con las que cuenta México.

Ampliar la cobertura de los transportes en todas sus modalidades, modernizar la infraestructura y proporcionar servicios confiables y de calidad a la población.

14.8 Abatir el costo económico del transporte, aumentar la seguridad y la comodidad de los usuarios, fomentar la competitividad y la eficiencia en la prestación del servicio.

14.9 Modernizar la gestión del sistema, fortaleciendo el ejercicio normativo, rector y promotor del Estado, para garantizar el desarrollo y uso de la infraestructura de transporte.

14.10 Fomentar el desarrollo de proyectos de infraestructura, a través de esquemas de financiamiento, e impulsar la generación de oportunidades y empleos.

El PND 2007-2012, plantea que se debe procurarse la modernización de la gestión local en materia de planeación, dotación de servicios, apoyo infraestructural para el aparato productivo, empleo y seguridad pública.

Las ciudades requerirán adecuar los servicios y equipamiento a las necesidades de la población, las empresas; estimular la articulación de interrelaciones industriales o cadenas productivas; promover la construcción de infraestructura de alta tecnología; elaborar planes económico-urbanísticos funcionales; establecer una política de reservas y precios bajos de tierra; diseñar e implantar esquemas administrativos y de normatividad urbanística eficaces; capacitar sus recursos humanos; promover la investigación rigurosa de las cuestiones de la ciudad.

Para elevar y extender la competitividad del país se propone promover el desarrollo y la competitividad sectorial, entre las acciones que se mencionan esta una oferta competitiva de servicios de comunicaciones y transportes como elemento imprescindible para apoyar la competitividad general de nuestra economía.

Así mismo crear infraestructura y servicios públicos de calidad. Se buscará estructurar, coordinar y financiar los proyectos de inversión que sean socialmente rentables. Se apoyará a los estados y municipios en el fortalecimiento de las áreas de planeación de inversiones, para que cuenten con las condiciones e incentivos necesarios que impulsen la participación del sector privado en el desarrollo y mejoramiento de la infraestructura pública y los servicios que el sector productivo requiere para su eficaz operación.

2.3.- *Ámbito Estatal*

2.3.1- Constitución Política del Estado Libre y Soberano de S.L.P.

ARTÍCULO 114.- El Municipio Libre constituye la base de la división territorial y de la organización política y administrativa del Estado y tendrá a su cargo la administración y gobierno de los intereses municipales, conforme a las bases siguientes:

I.- Los Municipios estarán investidos de personalidad jurídica y manejarán su patrimonio conforme a la ley.

Los ayuntamientos tendrán facultades para aprobar, de acuerdo con las leyes en materia municipal que deberá expedir la Legislatura del Estado, los bandos de policía y buen gobierno; los reglamentos; circulares y disposiciones administrativas de observancia general dentro de sus respectivas jurisdicciones, que organicen la administración pública municipal, regulen las materias, procedimientos, funciones y servicios públicos de su competencia, y aseguren la participación ciudadana y vecinal.

III. Los municipios tendrán a su cargo las funciones y servicios públicos siguientes:

b).- Alumbrado público;

g) Calles, parques, jardines y su equipamiento;

h) Seguridad pública, en los términos del artículo 21 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, policía preventiva municipal y tránsito;

j).- Los demás que el Congreso del Estado determine, según las condiciones territoriales y socioeconómicas de los municipios, pudiendo tener el concurso del Estado respecto de los mismos, cuando así fuere necesario y lo determinen las leyes secundarias.

Los municipios del Estado, previo el acuerdo entre sus ayuntamientos y con sujeción a la ley, podrán coordinarse y asociarse para la más eficaz prestación de los servicios públicos o el mejor ejercicio de las funciones que les correspondan. Asimismo, cuando a juicio de los ayuntamientos sea necesario, podrán celebrar convenios con el Estado para que éste, de manera directa o través (sic) del

organismo correspondiente, se haga cargo en forma temporal de algunos de ellos, o bien se presten o ejerzan coordinadamente por el Estado y el propio Municipio.

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

- a) Formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal;
- b) Participar en la creación y administración de sus reservas territoriales;
- c) Participar en la formulación de planes de desarrollo regional, los cuales deberán estar en concordancia con los planes generales de la materia. Cuando la Federación o el Estado elaboren proyectos de desarrollo regional, deberán asegurar la participación de los municipios;
- d) Autorizar, controlar y vigilar la utilización del suelo en el ámbito de su competencia;
- a) Intervenir en la formulación y aplicación de programas de transporte público de pasajeros cuando aquellos afecten su ámbito territorial.

2.3.2.- Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado

La Ley Orgánica de la Administración Pública, señala las dependencias que auxilian al Gobernador sus facultades y obligaciones del Estado

Secretaría de Planeación del Desarrollo le corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

I. Diseñar el Sistema Estatal de Planeación, y establecer la normatividad del proceso de planeación, programación, presupuestación y evaluación en apego a las disposiciones legales aplicables;

III. Asumir la Coordinación del Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado; propiciar la operatividad de éste y otros foros de expresión de las organizaciones de la sociedad civil, para reconocer con claridad las demandas y las prioridades de la comunidad;

Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Obras Públicas corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

I. Definir la política general sobre desarrollo urbano, vivienda y obras públicas, así como vigilar su cumplimiento;

II. Intervenir en la planeación del desarrollo urbano y de los centros de población estratégicos; así como promover la formulación y revisión de los Planes Municipales de Desarrollo Urbano y de centros de población municipales a petición de los ayuntamientos;

III. Participar con los gobiernos estatales y ayuntamientos en la elaboración, revisión y ejecución de los planes de desarrollo urbano de las zonas conurbadas interestatales e intermunicipales;

IV. Promover el desarrollo equilibrado de los asentamientos humanos, la regularización de los asentamientos irregulares, y proponer las medidas necesarias para el mejoramiento urbano de las zonas marginadas, en coordinación con los ayuntamientos;

V. Formular, promover y concertar programas de desarrollo urbano y vivienda y apoyar su ejecución con la participación de los gobiernos federal y municipal, así como de los sectores social y privado;

VI. Formular y aplicar los programas de acción e inversión pública que en materia de desarrollo urbano se deban ejecutar en la Entidad, en concordancia con los planes y políticas establecidos;

Secretaría de Comunicaciones y Transportes corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

I. Instrumentar anualmente su programa de operación, el cual será sometido a la aprobación del titular del Ejecutivo para que sea considerado en el Presupuesto de Egresos correspondiente;

II. Establecer y aplicar la política de desarrollo del transporte en el Estado, y formular el programa estatal respectivo;

III. Proponer la creación de nuevas áreas administrativas para el correcto cumplimiento de los objetivos planteados en el programa estatal del transporte;

Secretaría de Ecología y Gestión Ambiental le corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

I. Formular, conducir y evaluar la política ambiental estatal, que dé marco a un desarrollo económico y social sustentable;

II. Aplicar los principios e instrumentos de política ambiental previstos en las leyes de la materia y sus disposiciones reglamentarias, así como atender la preservación y restauración del ambiente que se realice en bienes y zonas de jurisdicción estatal, en las materias que no estén expresamente atribuidas a la Federación;

III. Evaluar el impacto ambiental de las obras o actividades que no se encuentren expresamente reservadas a la Federación y, en su caso, expedir las autorizaciones correspondientes, de conformidad con lo dispuesto por la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente;

2.3.3.-Ley de desarrollo Urbano del Estado de San Luís Potosí.

ARTICULO 1º. La presente Ley es de orden público e interés social y tiene por objeto establecer las normas que permitan ordenar los asentamientos humanos en el Estado de San Luís Potosí, establecer adecuadas provisiones, usos, reservas y destinos del suelo, a efecto de ejecutar obras públicas, de planear y regular la fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población, así como implementar las medidas y las acciones adecuadas para la prevención de desastres, a través de la regulación del uso del suelo en los centros de población en el Estado.

ARTICULO 2º. Conforme a lo dispuesto en el artículo anterior la presente Ley establece las normas para:

I. Regular el ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y el desarrollo urbano de los centros de población del Estado;

CONURBACION: el fenómeno que se presenta cuando dos o más centros de población, por su crecimiento y relaciones socioeconómicas, formen o tiendan a formar una unidad urbana;

2.3.4.- Ley de Planeación del Estado de San Luís Potosí

ARTICULO 6º. El Sistema Estatal de Planeación Democrática se soportará en los esfuerzos de las administraciones públicas federales, estatales y municipales, de los sectores sociales y privado, y de los ciudadanos interesados en el proceso de desarrollo, conforme a las siguientes etapas:

En la etapa de formulación se elaborarán el plan estatal y municipal, y los programas regionales, sectoriales, especiales e institucionales con una visión de mediano y largo plazo.

Comprende los criterios de coordinación y concertación con los organismos sociales, privados y con la ciudadanía en general; la preparación de diagnósticos económicos, sociales, regionales y sectoriales; y la definición de estrategias, objetivos, metas, prioridades, políticas y acciones;

2.3.5.- Ley del Medio Ambiente del Estado de San Luís Potosí

ARTICULO 1o. La presente Ley es reglamentaria de las disposiciones contenidas en el artículo 15 de la Constitución Política del Estado de San Luís Potosí, que se refieren a la protección, conservación y restauración del ambiente en el territorio del Estado. Sus disposiciones son de orden público e interés social, y tienen por objeto propiciar el desarrollo sustentable en la Entidad y establecer las bases para:

I. Garantizar el derecho de toda persona a gozar de un ambiente sano para su desarrollo y bienestar;

II. Llevar a cabo la formulación, conducción y evaluación de la política ambiental estatal;

III. La conservación, restauración y mejoramiento del ambiente;

IV. Regular la conservación y protección de la biodiversidad, así como el establecimiento y administración de las áreas naturales protegidas de competencia estatal y municipal;

V. La prevención y el control de la contaminación en los casos no reservados a la federación;

XLII. Secretaría de Ecología y Gestión Ambiental: La autoridad administrativa dependiente del Poder Ejecutivo del Estado, encargada entre otras funciones, de formular, conducir y evaluar la política ambiental en la Entidad, según los términos previstos en la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado;

ARTICULO 4o. Los instrumentos de la política ambiental estatal y municipal señalados en el Título Cuarto de esta Ley, así como todo otro acto de autoridad o medida del gobierno estatal y de los ayuntamientos que, directa o indirectamente, se refieran a las materias comprendidas en dicha política, deberán encuadrarse en el régimen que establezcan los reglamentos, bandos de policía y buen gobierno de los municipios y la normatividad ambiental que expidan la Federación y el Gobierno de la Entidad, de conformidad con lo establecido en la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente y en la presente Ley.

Cuando las autorizaciones, licencias y permisos, que por cualquier concepto expidan las autoridades estatales o municipales, se refieran precisa o incidentalmente a materias ambientales, sus titulares quedarán sujetos, en lo que corresponda, al cumplimiento de las obligaciones, limitaciones y prohibiciones contempladas en los reglamentos y la normatividad ambiental a que se refiere el párrafo anterior.

2.3. 6.- Ley de Vialidad y Tránsito del Estado San Luis Potosí

ARTICULO 1o.- La presente ley es de orden público y de interés general y establece las bases generales para la regulación del tránsito y vialidad de vehículos y peatones en el Estado.

ARTICULO 2o.- La prestación del servicio público de tránsito corresponde en el ámbito de sus respectivas competencias al Ejecutivo del Estado y a los ayuntamientos.

Cuando exista manifiesta imposibilidad de algún Ayuntamiento para prestar el servicio de tránsito y vialidad por razones económicas o administrativas, el Ejecutivo del Estado, previo convenio con los ayuntamientos respectivos de conformidad con

lo establecido en el tercer párrafo de la fracción III del artículo 114 de la Constitución Política del Estado, y en los términos que al efecto establecen los artículos 144 y 145 de la Ley Orgánica del Municipio Libre, podrá a través de la Dirección General de protección Social y Vialidad, hacerse cargo en forma total o parcial de este servicio por el tiempo estrictamente necesario.

A falta del convenio a que se refiere el párrafo anterior, el Congreso del Estado determinará conforme al procedimiento que establece el ordenamiento antes citado, previa solicitud del Ayuntamiento correspondiente, los casos en que el Ejecutivo deberá asumir tal servicio.

ARTICULO 3o.- El Ejecutivo del Estado prestará el servicio de tránsito y vialidad en caminos y carreteras y cualquier otra vía de jurisdicción estatal. Por su parte los ayuntamientos atenderán las áreas urbanas, suburbanas y rurales de su demarcación territorial.

ARTICULO 8o.- Son autoridades municipales en materia de tránsito:

- I.- Los ayuntamientos;
- II.- Los presidentes municipales; y
- III.- Los directores o titulares de tránsito municipal.

CAPITULO SEGUNDO

Atribuciones de las Autoridades

ARTICULO 9o.- Corresponde al titular del Poder Ejecutivo del Estado:

II.- Celebrar conforme a lo dispuesto en la Ley Orgánica del Municipio Libre convenios con los ayuntamientos del Estado, a solicitud de éstos, los que deberán ser aprobados por cuando menos las dos terceras partes de los miembros del Cabildo de que se trate, para prestar en forma concurrente o total el servicio público de tránsito en sus respectivas circunscripciones.

ARTICULO 11.- Corresponde a la Dirección General de Protección Social y Vialidad:

- I.- Coordinar la planeación, operación, regulación, seguridad y vigilancia del sistema de tránsito y vialidad en el Estado;
- II.- Dirigir y ordenar a su personal el estricto cumplimiento de las actividades relativas al tránsito y vialidad de vehículos, peatones y demás, previstos en esta ley;
- III.- Establecer relaciones con otras corporaciones similares para intercambiar experiencias a fin de perfeccionar la profesionalización y excelencia del servicio;

ARTICULO 12.- Son atribuciones de los ayuntamientos:

Celebrar convenios conforme a lo dispuesto en esta ley; y

II.- Disponer lo necesario para la debida observancia y aplicación de esta ley

ARTICULO 13.- Son atribuciones de los presidentes municipales:

I.- Dictar las medidas necesarias para la observancia y cumplimiento de las disposiciones legales relativas al tránsito y vialidad;

II.- Vigilar el fiel desempeño de las funciones encomendadas a la policía de tránsito municipal;

III.- Proponer al Ayuntamiento los convenios en materia de tránsito que pretendan celebrarse con el Ejecutivo Estatal o con otros ayuntamientos; y

IV.- Ejecutar los acuerdos del Ayuntamiento relacionados con el tránsito, en la esfera de su competencia.

ARTICULO 14.- Son atribuciones dentro de su jurisdicción territorial del titular de Tránsito Municipal:

I.- Establecer las medidas tendientes a evitar infracciones y accidentes de tránsito en las vías públicas;

ARTICULO 21.- Corresponde al titular del Ejecutivo Estatal a través de la Dirección General de Protección Social y Vialidad la expedición de las placas y tarjeta de circulación.

ARTICULO 22.- Las placas y tarjetas de circulación se clasifican atendiendo al tipo de servicio que preste el vehículo para el que se expidan y contendrán los datos y características que establezca el Ejecutivo del Estado conforme a la fracción I del Artículo 18 de esta ley.

ARTICULO 23.- La obtención de placas y tarjeta de circulación en los casos de vehículos nuevos, deberá realizarse dentro de los treinta días siguientes al de la fecha de adquisición.

CAPITULO SEGUNDO

De las Licencias y Permisos

ARTICULO 30.- Para conducir vehículos de motor en el Estado, las personas deberán portar la licencia o el permiso respectivo.

Es facultad exclusiva del Ejecutivo del Estado, por conducto de la Dirección General de Protección Social y Vialidad, la expedición de las licencias a que se refiere este artículo.

ARTICULO 31.- El Ejecutivo del Estado a través de la Dirección General de Protección Social y Vialidad, llevará en todo tiempo un registro actualizado de las licencias que expida, el cual contendrá como mínimo el número de las mismas,

nombre del titular, domicilio y municipio al que corresponda, así como el período de vigencia.

De Las Medidas Para La Protección Ecológica

Capítulo Único

ARTICULO 64.- Para el cuidado del medio ambiente es estrictamente obligatorio en zonas urbanas y suburbanas que:

I.- Todo vehículo de motor esté provisto permanentemente de un silenciador de escape, en buen estado de funcionamiento, para evitar ruidos excesivos, quedando prohibido utilizar válvulas de escape, derivaciones y otros dispositivos similares; y

II.- El motor de los vehículos no emita humo contaminante.

ARTICULO 65.- Los propietarios o poseedores de vehículos de propulsión mecánica estarán obligados a presentarlos para la verificación de emisiones contaminantes en los centros que para tal efecto autorice el Ayuntamiento respectivo, en los períodos preestablecidos.

2.3.7.-Ley de Transporte Público del Estado de San Luis Potosí

ARTICULO 1º. Las disposiciones de esta Ley son de orden público e interés social, que tienen como objeto regular la prestación del servicio de transporte público y los servicios auxiliares del mismo en el Estado de San Luis Potosí; y establecer las bases para la protección y la seguridad de la población en la materia.

ARTICULO 2º. La prestación del servicio público de transporte corresponde al estado, quien podrá prestarlo por sí mismo, o a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, o concesionarlo mediante concurso a personas físicas o morales de conformidad con lo establecido por la presente Ley.

También podrá prestarlo a través de las entidades de la administración pública paraestatal creadas al efecto por el propio titular del Ejecutivo, de conformidad con lo establecido en la presente Ley y demás ordenamientos aplicables.

ARTICULO 3º. El titular del Ejecutivo del Estado, por sí, o a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, está facultado para emitir el Programa Estatal de Transporte, en donde se especificarán los objetivos, metas, estrategias y líneas de acción en materia de transporte público.

ARTICULO 4º. Los sistemas a que se refiere el artículo anterior, serán operados por el Ejecutivo del Estado, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes,

de las entidades de la administración pública paraestatal, o mediante concesión otorgada a terceros

Los ayuntamientos, conforme a las disposiciones de esta Ley, participarán en la elaboración y aplicación de los programas y sistemas a que se refiere el artículo anterior, en lo que afecte al ámbito territorial del municipio correspondiente, presentándole sus proyectos al Ejecutivo del Estado.

DE LAS CONCESIONES

ARTICULO 26. Para efectos de la presente Ley se entenderá por concesión, el acto administrativo del titular del Poder Ejecutivo para otorgar a personas físicas o morales, el derecho para explotar el servicio público de transporte, en los términos que en la misma se señala.

Las concesiones para los servicios especiales de transporte y servicio de carga a que se refieren las fracciones IV y V del artículo 17 de esta Ley, podrán ser otorgadas **directamente por el titular del Ejecutivo del Estado** sin someterse a concurso, siempre y cuando se cumplan los requisitos que marca este Ordenamiento.

ARTICULO 27. Para efectos de esta Ley y sus ordenamientos reglamentarios, constituye servicio público de transporte de pasajeros o de carga, exclusivamente el que realizan las personas físicas o morales al amparo de una concesión o permiso expedido por las autoridades competentes, en los términos que en la misma se señalan.

ARTICULO 28. Para el otorgamiento de concesiones, el titular del Ejecutivo con la asistencia de la Secretaría, deberá elaborar y publicar en el Periódico Oficial del Estado, conjuntamente con la convocatoria, la declaratoria de necesidades respectiva, que justifique el incremento de las concesiones existentes de acuerdo con la modalidad de que se trate.

En la elaboración de la declaratoria de necesidades, el titular del Ejecutivo por conducto de la Secretaría, deberá tomar en cuenta la propuesta de los ayuntamientos involucrados, en lo que corresponda al ámbito de la jurisdicción territorial de los municipios respectivos.

De los estándares de calidad para el servicio urbano colectivo

ARTICULO 58. El servicio urbano colectivo en todas sus modalidades, y los operadores del mismo, estarán sujetos a los siguientes estándares de calidad:

I. Relativos a las condiciones de operación:

a) Las frecuencias serán establecidas por la Secretaría en función de la programación del servicio para cada ruta o sistema de rutas.

b) La Secretaría establecerá manuales de operación de los sistemas integrales de rutas, cuyos términos y especificaciones de servicio serán obligatorios para los concesionarios.

c) Bajo los esquemas que establezca la propia Secretaría, los concesionarios serán corresponsables de la supervisión y mejora del servicio, eliminando desviaciones en la aplicación de horarios, frecuencia de paso y cupo.

d) La Secretaría, implementará bajo la figura de concesión, servicios auxiliares al transporte tales como patios de pernocta y terminales de servicio, cuya utilización será obligatoria para los concesionarios de que se trate, en función de localización de las instalaciones y las rutas que operen en su cercanía;

II. Relativos a las condiciones de los vehículos:

a) Los autobuses tendrán una antigüedad máxima de diez años.

b) En las rutas de servicio urbano colectivo la Secretaría, de conformidad con las condiciones de demanda, vialidad y superficie de rodamiento, determinará la clase de vehículo que sea el más adecuado para la prestación de servicio, tomando en cuenta las condiciones de la zona y la necesidad de los usuarios.

c) Se utilizarán exclusivamente vehículos diseñados expresamente para el transporte urbano de pasajeros, de conformidad con las especificaciones que determine la Secretaría;

III. Relativos al operador:

El operador de transporte colectivo urbano en cualquiera de sus modalidades deberá cumplir los siguientes requisitos:

a) Acreditar una escolaridad mínima de secundaria.

b) Contar con veinte años de edad en caso de operadores del transporte urbano y colectivo de más de diez pasajeros; pero en los de menor número podrá ser de dieciocho años de edad.

2.4.- Planes y Programas Estatales

2.4.1.- Plan estatal de Desarrollo Urbano San Luis Potosí 2003 – 2009

Programa de Equipamiento e Infraestructura

Lineamientos de programa

Atender la dotación de equipamiento urbano básico, de manera que se tienda a erradicar la marginación social al menos en los principales centros urbanos del Estado: San Luis Potosí Soledad de Graciano Sánchez,

Subprograma de Atmósfera

Líneas de acción

Generar acciones que atiendan la problemática que genera la contaminación del aire en la zona conurbada de San Luis Potosí-Soledad de Graciano Sánchez, que es la región del Estado que representa la mayor problemática en cuanto a la calidad de aire.

Metas específicas

Para contrarrestar la contaminación producida por el parque vehicular se deberá: Establecer un sistema de monitoreo vehicular eficiente que disminuya las emanaciones producidas por automóviles particulares y los dedicados al transporte público.

Eficientizar la vialidad de la ciudad para hacer más fluida y rápida la comunicación interurbana, para utilizar menos tiempo el automóvil.

2.4.2.- Plan de Desarrollo Estatal 2009-2015 San Luis Potosí

El ritmo y extensión del proceso de crecimiento económico estatal de los últimos años, ha traído consigo una serie de tendencias y retos en materia de desarrollo urbano, entre las que sobre salen:

Estrategias

La consolidación de las principales ciudades, en especial de la zona metropolitana de San Luis Potosí- Soledad **de Graciano Sánchez;**

La protección del medio ambiente y los recursos naturales en respuesta a la destrucción, degradación y uso irracional, propiciados por la actividad productiva y la expansión urbana;

Capacitar a los funcionarios del gobierno estatal y municipal vinculado a las áreas que atienden el tema del desarrollo urbano.

Fortalecer el desarrollo institucional y las capacidades de los funcionarios estatales y municipales para el eficiente desempeño de sus actividades en materia de desarrollo urbano

Impacto Ambiental

Objetivos

Disminuir el impacto de los agentes contaminantes en el deterioro del medio ambiente del Estado

Estrategias

Implementar acciones que promuevan la disminución de las emisiones contaminantes a la atmósfera producidas por la industria y medios de transporte.

Objetivos

Implementar instrumentos de planeación y normatividad ambiental

Estrategias

Vincular los ordenamientos ecológicos existentes a los instrumentos de planeación de política municipal para el diseño de políticas enfocadas al cuidado y preservación del medio ambiente.

Apoyar con capacitación y gestión de recursos a los municipios de la Entidad; asimismo, mediante convenios con el gobierno federal, se buscará el fortalecimiento de las facultades estatales en la materia.

Difundir y promover una cultura orientada a la preservación ambiental y la participación ciudadana ecológicamente responsable.

Transporte

Objetivos

Mantener y mejorar el sistema de transporte público en el Estado

Estrategias

Impulsar acciones permanentes que regulen, controlen y supervisen la prestación del servicio de transporte público en el Estado en todas sus modalidades.

Promover la renovación, modernización e implementación de tecnologías de pago y geo-referenciación del servicio de transporte público en todas sus modalidades que deriven en la comodidad y facilidad en la movilidad de los potosinos.

Modernizar la infraestructura necesaria para la utilización óptima del servicio de transporte público.

Garantizar al ciudadano un servicio de transporte público con criterios de calidad, apegándose a iniciativas de movilidad sustentable.

2.5.- *Ámbito Municipal*

2.5.1.- Reglamento de Tránsito y Vialidad San Luis Potosí

Artículo 2º. El Reglamento tiene por objeto establecer y regular entre otros;

- II. La vía pública;
- III. Los dispositivos para el control y verificación de Tránsito;
- VI. La vialidad y el tránsito;
- VII. El transporte;

Capítulo I

Del transporte público de pasajeros y de los conductores del servicio

Artículo 125. Los concesionarios y conductores que presten servicio de transporte público de pasajeros deberán establecer sus terminales dentro de inmuebles adecuados para permitir el estacionamiento de sus vehículos durante el día o la noche.

Queda prohibido a los propietarios y conductores de estos vehículos utilizar la vía pública como terminal, excepto en casos extraordinarios en que la Dirección emita autorización expresa, por escrito.

Artículo 126. Los conductores que presten servicio de transporte público de pasajeros deberán cumplir con el Reglamento y además observar las siguientes disposiciones:

- I. Deberá efectuar las paradas de ascenso y descenso en los lugares autorizados por la autoridad competente;
- II. El conductor que permanezca estacionado en la bahía o parada, deberá poner en movimiento el vehículo hasta cerciorarse de que pueda hacerlo con seguridad para evitar atropellamientos o choques;
- III. Las puertas deberán mantenerse cerradas durante el recorrido y en las paradas únicamente se abrirán para el descenso y ascenso del pasaje;

IV. Permanecerán el tiempo estrictamente necesario para el ascenso y descenso de pasaje en las bahías o paradas; y

V. Realizará ascenso o descenso de pasaje de forma contigua y paralela a la acera.

Artículo 127. Queda prohibido a los conductores de vehículos de servicio de transporte público de pasajeros:

I. Cargar combustible llevando pasajeros abordo;

II. Circular por cualquier carril excepto el de la derecha;

III. Circular por el carril de contra flujo de una vía, salvo en aquellos casos autorizados;

IV. Circular sin encender las luces interiores del vehículo cuando oscurezca;

V. Conducir el vehículo de manera temeraria, que ponga en peligro la seguridad del pasaje;

VI. Estacionarse en doble fila o bloqueando la vialidad;

VII. Iniciar la marcha sin asegurarse que el pasaje haya ascendido o descendido con seguridad;

VIII. Llevar pasaje en los estribos o en las partes exteriores del vehículo;

IX. Obstruir carril de circulación alguno con la finalidad de adelantar el ingreso a la bahía;

X. Permitir el ascenso de pasaje en notorio estado de ebriedad o bajo el influjo de enervantes o psicotrópicos;

XI. Permitir el ascenso o descenso de pasaje estando el vehículo en movimiento;

XII. Realizar maniobras de ascenso o descenso de pasaje, en el segundo o tercer carril de circulación, contados de derecha a izquierda o en lugares prohibidos;

Página 35 de 67

XIII. Rebasar a otro vehículo sin las debidas precauciones;

XIV. Ruido excesivo de equipo de audio en general;

XV. Uso de equipo de radio comunicación portátil y telefonía móvil; y

XVI. Uso de equipo reproductor de imágenes que lo distraiga.

Artículo 128. La Dirección determinará las rutas que deberán seguir los vehículos de servicio de transporte público de pasajeros foráneos que tengan necesidad de pasar por el Municipio.

Los conductores no deben realizar maniobras de ascenso y descenso de pasaje fuera de sus puntos autorizados.

2.5.2.- Ley Orgánica del Municipio Libre del Estado de San Luis Potosí

ARTÍCULO 1°. La presente Ley determina la estructura, la organización y el funcionamiento del gobierno municipal en el Estado de San Luis Potosí, conforme a lo dispuesto por el artículo 115 y demás relativos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y reglamenta las disposiciones contenidas en la Constitución Política del Estado referentes al Municipio Libre.

Para la instancia municipal, es la Ley Orgánica del Municipio Libre del Estado de San Luis Potosí

ARTÍCULO 4°. Para el cumplimiento de sus fines y aprovechamiento de sus recursos, los ayuntamientos formularán planes de desarrollo y programas de acuerdo con las leyes y reglamentos de la materia, buscando sin menoscabo de la autonomía municipal, la congruencia con las administraciones estatal y federal como elemento fundamental para el fortalecimiento del federalismo.

ARTÍCULO 5°. Los municipios, previo acuerdo entre sus ayuntamientos y con sujeción a la ley, podrán coordinarse y asociarse entre sí para la resolución de sus necesidades comunes y la mejor prestación de los servicios públicos; en cuanto proceda, buscarán la coordinación con los gobiernos estatal y federal. contenidas en la Constitución Política del Estado referentes al Municipio Libre.

ARTÍCULO 31 dicta las facultades de los Ayuntamientos en materia de asentamientos humanos la cual se considera como el instrumento que regula el ejercicio de las atribuciones y deberes que corresponden a los municipios del Estado y establece las bases para la integración, organización y funcionamiento de los Ayuntamientos y de la Administración Pública Municipal, aquí se contempla en el artículo.

ARTÍCULO 141. Prestación, conservación y explotación en su caso, de los servicios públicos y funciones municipales

CAPITULO II

De la Seguridad Pública y Tránsito

ARTÍCULO 149. Para los efectos de la seguridad pública, los ayuntamientos y presidentes municipales ejercerán, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 21 y 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, las facultades que determine la ley.

ARTÍCULO 150. La policía preventiva municipal estará al mando del Presidente Municipal en los términos que establezca el reglamento respectivo; el titular de la policía preventiva, así como el de tránsito municipal, tendrán las atribuciones establecidas en los reglamentos correspondientes; y en el caso del titular de tránsito tendrá además, las señaladas en la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de San Luis Potosí.

2.5.3.- Reglamento Interno del Municipio Libre de San Luis Potosí S.L.P.

Artículo 2º.- El marco legal de este reglamento, lo constituyen los Artículos 115 y demás relativos de la Constitución General de la República, los Artículos 114 y 115 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí y la Ley Orgánica del Municipio Libre del Estado de San Luis Potosí, ordenamientos a los que corresponderá remitirse para la interpretación de las normas establecidas en el mismo.

Artículo 6º.- Para los efectos de este Reglamento Interno se entenderá por:

III.- cabecera municipal.- La Ciudad de San Luis Potosí, S.L.P.

Capítulo décimo tercero.

De las comisiones del ayuntamiento.

Artículo 73.- En los términos que señala la Ley Orgánica del Municipio Libre, y el acuerdo de cabildo de fecha 1 de Octubre del 2009, el Cabildo conformará con sus miembros, las Comisiones Permanentes que para tal efecto entre otros son:

II.- Alumbrado y Obras Públicas.

XII.- Ecología.

XIX.- Policía Preventiva Vialidad y Transporte.

De la Dirección General de Ecología e Imagen Urbana.

Artículo 168.- Para el mejor y eficaz desempeño en la prestación de los servicios públicos, así como para el desahogo de los asuntos de su competencia, la Dirección General de Ecología e Imagen Urbana estará integrada por la Dirección de Ecología, la Dirección de Aseo Público y la Dirección de Imagen Urbana. Asimismo, las funciones de las Direcciones que integran la Dirección General estarán contenidas en el manual de organización respectivo, sin perjuicio de las establecidas en el presente reglamento.

Artículo 169.- La Dirección General de Ecología e Imagen Urbana tendrá a su cargo las facultades y atribuciones que se nombraran solo las que competen al estudio:

- I. Cumplir y verificar, en todo aquello que competa a este Municipio, las normas establecidas por el Gobierno Municipal, el Estado y la Federación respecto de la contaminación ambiental, relativas tanto a actividades del sector público como del sector privado, respecto tanto de fuentes fijas como de fuentes móviles emisoras de contaminación atmosférica, incluyendo, entre otras, la emisión de ruido, vibraciones, olores, energía térmica o lumínica y la disposición de residuos sólidos y de tratamiento industrial no peligroso
- II. Vigilar el cumplimiento de los Reglamentos de Aseo Público y de Ecología, elaborando en caso de ser procedentes las actas en que haga constar las violaciones cometidas al mismo por la ciudadanía
- VII. Establecer y promover los programas y acciones en materia de ecología que determine el Gobierno Municipal, procurando en todo momento la mejoría del entorno ecológico del Municipio, haciendo hincapié en el desarrollo de una conciencia y cultura de prevención y cuidado del medio ambiente.

Normatividad Estatal, Funciones, Organismos

Tabla N°1 Normatividad Estatal, Funciones, Organismos

Normatividad Estatal		
Normatividad	Funciones	Organismos
Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado	Responsables de cubrir las funciones de Planeación, Operación, control y supervisión de las vialidades	Secretaría de Desarrollo Urbano Vivienda y Obras Públicas. Secretaría de Comunicaciones y Transportes del Estado Junta Estatal de Caminos.
Ley de Vías de Comunicación.	Señala las características de las Vías, señalan las autoridades responsables de su vigilancia. También enmarca los lineamientos generales que deben de sujetarse los chóferes, Automóviles y peatones. Así como las sanciones que pueden ser acreedoras los automovilistas en caso de incumplimiento.	Dirección de Conservación de Caminos y Carreteras dependiente de la Secretaría de Desarrollo Regional
Ley de ingresos del Estado	Señala los montos de ingresos, por cada uno de los conceptos correspondientes a las vialidades.	Secretaría de Finanzas y Contraloría del Estado
Reglamento de la Secretaría de Gobierno	Señala como la responsable de Supervisar y Controlar el Tránsito en las vialidades de jurisdicción Estatal.	Dirección de seguridad Pública y Tránsito del Estado
Ley de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente del Estado de San Luis Potosí.	Establece que el estado le corresponde la preservación y restauración del Equilibrio Ecológico y la protección Ambiental de los centros de población. Entre otros de Tránsito y transporte locales en zonas conurbadas. Corresponde al Gobernador a través de cualquier secretaría u organismo que designe; Aplicar las medidas de tránsito y vialidad necesarias de jurisdicción Municipal, para reducir los niveles de emisión de contaminación a la atmósfera de los vehículos automotores...	Secretaría de Ecología y Gestión Ambiental

Fuente: Elaboración Propia

Los Municipios no tienen capacidad Financiera y Recursos Materiales para ejecución de Obras. Las obras se ejecutan con la participación tripartita de Recursos Federales, Estatales y Municipales, con la poca participación de la comunidad.

2.5.4.- Aspectos de Legislación y Normatividad

En lo que respecta a la normatividad a nivel Federa, Estatal y Municipal presentan los siguientes problemas⁴:

Los principales problemas legales provienen por la falta de Coordinación, Ausencia, la no-actualización de los reglamentos y a los procesos de centralización federal y estatal, de los servicios Públicos.

- En la legislación Estatal no se hace ninguna atribución al municipio hacia la autorización de concesiones pero si se refiere a la participación que pueden realizar para la modernización del transporte y para la supervisión del mismo, está medida es muy contradictoria ya que los municipios no cuentan con los recursos humanos y tecnológicos, por lo cual es difícil llevar a cabo estas acciones.
- En cuanto a la regulación del medio ambiente, es facultad plena de autoridades estatales, puesto que ellos supervisan el sistema de Vialidad y Transporte.
- La base legal descansa básicamente en los niveles Federales y Estatales.
- Discrepancias legales con relación a los ámbitos de competencia municipal-estatal.
- El marco legal desalienta inversiones y creación de empresas de transporte.
- No existen manuales de organización, o no están actualizados.
- Se carece de reglamento municipal de equilibrio ecológico.
- No se ha legislado en el ámbito municipal en materia ecológica
- No se puede ejercer actos de autoridad entorno a conflictos de tipo ecológico.

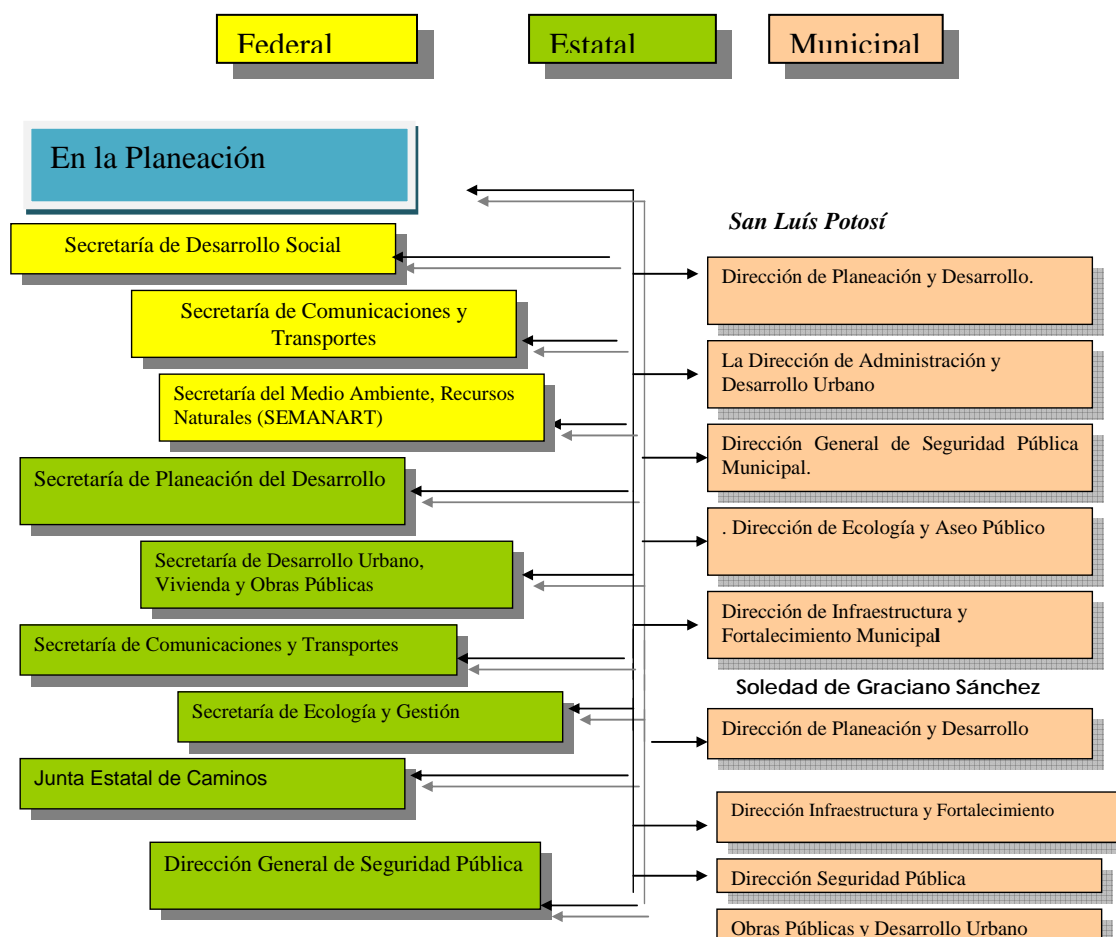
⁴ Encuestas realizadas a las autoridades estatales, y municipales de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez, diciembre del 2009

Capítulo 3.- Marco Institucional

3.1.- Niveles de Gobierno

Las estructuras gubernamentales que se detectaron en relación con el Sistema de los Organismos Operadores de los Municipios de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez, en las tres esferas de Gobierno. En cuanto a la planeación, Vialidad, Tránsito, Transporte y Medio Ambiente son las siguientes.

Figura N° 1. Estructuras Gubernamentales



Fuente: Elaboración Propia

3.1.1.- Funciones Específicas de las Direcciones Nivel Federal

3.1.2.- Secretaría de Desarrollo Social

La Secretaría de desarrollo Social; su participación es mediante planes, programas, marco jurídico, leyes, normas y políticas de desarrollo urbano que se consideren que impactan en las Obras Públicas.

De la Planeación y Evaluación, de los programas de Desarrollo Urbano –Rural, de infraestructura, Equipamiento, Vivienda y Servicios, Usos de Suelo además de la construcción y mantenimiento de vialidades y caminos rurales y de la red descentralizada en la entidad se encarga la Secretaría Obras Públicas del Estado. Además de la supervisión normativa y de procedimientos de construcción y reconstrucción de vialidades. Los lineamientos básicos que deben cubrir los proyectos están determinados en el ramo 20, programas de las 100 ciudades y en el ramo 26 buscando la mezcla de recursos Federales, Estatales y Municipales a demás

3.1.3.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Es la encargada de la normatividad y Supervisión en tanto que vigila el desempeño del auto transporte federal tanto en las vías como en las zonas determinadas como terminales. De la misma manera son los encargados de vigilar el funcionamiento del transporte urbano y suburbano que circula en las vías federales a través de la Policía Federal Preventiva. Tienen relevancia además las siguientes carreteras:

En los bulevares que se encuentran en la zona Urbana, la policía Federal Preventiva, Comparte la jurisdicción y duplicidad de funciones, con la Dirección de Seguridad Pública del Estado.

3.2.- Funciones Específicas de las Direcciones Nivel Estatal

3.2.1.- Secretaría General de Gobierno

Tener a su cargo el cuidado y dirección inmediata de la Oficina y el Archivo del Estado :

Regular y vigilar la prestación de servicio del sistema de transporte público, así como sus servicios auxiliares y conexos; Y acordar transferir, modificar o cancelar las concesiones y permisos para la prestación de los servicios. Dar trámite a las solicitudes para el otorgamiento de concesiones, permisos y licencias gubernamentales, Auxiliándose de la Dirección de Seguridad Pública y Tránsito y la Dirección General de Transporte.

Controlar la correspondencia oficial y dar cuenta diaria de los asuntos al Presidente para acordar el trámite: Estar presente en todas las sesiones del Ayuntamiento con voz informativa: Formular y presentar relación mensual de expedientes que se hayan resuelto en dicho lapso en la Presidencia Municipal; o se encuentren pendientes de resolución; haciendo mención sucinta del asunto en cada caso, entre otros.

3.2.2.- Secretaría de Finanzas

Le corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

I. Proponer e instrumentar la política fiscal y de deuda pública del Estado, tomando en cuenta los convenios celebrados por el Estado con la Federación y los Ayuntamientos, así como las disposiciones jurídicas sobre la materia.

V. Recaudar los impuestos, derechos, contribuciones de mejoras, productos y aprovechamientos que correspondan al Estado; administrar las participaciones federales en los términos de los convenios celebrados, así como vigilar y asegurar el cumplimiento de las disposiciones fiscales;

VI. Establecer y revisar los precios y tarifas de los bienes y servicios de la administración pública estatal y fijar sus bases con la participación de las dependencias y entidades que correspondan;

X. Proporcionar asesoría en materia de interpretación y aplicación de las leyes tributarias que le sea solicitada por las dependencias y entidades de la administración pública, por los Ayuntamientos y por los particulares, así como realizar una labor permanente de difusión y orientación fiscal;

XII. Vigilar el cumplimiento de las disposiciones legales y administrativas de carácter fiscal y demás de su ramo, vigentes en el Estado;

XIII. Imponer las sanciones por infracción a las disposiciones fiscales, de conformidad con la legislación aplicable;

XXVI. Emitir la normatividad e intervenir en el otorgamiento de subsidios y estímulos fiscales, vigilando que los recursos se apliquen en los términos debidos;

XXVIII. Fungir como fideicomitente de la administración pública estatal en los fideicomisos constituidos por el Ejecutivo, excepto en fideicomisos traslativos de dominio de bienes inmuebles;

3.2.3- Secretaría de Planeación del Desarrollo

Corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

I. Diseñar el Sistema Estatal de Planeación, y establecer la normatividad del proceso de planeación, programación, presupuestación y evaluación en apego a las disposiciones legales aplicables;

III. Asumir la Coordinación del Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado; propiciar la operatividad de éste y otros foros de expresión de las organizaciones de la sociedad civil, para reconocer con claridad las demandas y las prioridades de la comunidad;

V. Normar, coordinar e integrar el Programa Operativo Anual;

VIII. Efectuar la distribución del presupuesto entre los diversos programas del gobierno, definiendo montos presupuestales para cada dependencia y entidad;

IX. Determinar el monto de gasto para cada uno de los programas estratégicos definidos por el Gobernador del Estado;

X. Formular y presentar al Ejecutivo el proyecto del Presupuesto de Egresos, así como el programa general del gasto público;

XII. Autorizar los programas, los presupuestos, la estructura y el calendario de gasto a cada una de las dependencias y entidades de la administración pública estatal.

XVII. Vigilar y evaluar la ejecución de los programas sectoriales y especiales, y su congruencia con los objetivos del Plan Estatal de Desarrollo.

XVIII. Establecer y coordinar el funcionamiento del Sistema Estatal de Información.

XIX. Coordinar la información geográfica y estadística de la Entidad

3.2.4.- Secretaría de Desarrollo Social y Regional

ARTICULO 35. A la le corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

Diseñar y coordinar el desarrollo social y la planeación regional del Estado, con la participación consultada de las autoridades y de los grupos sociales interesados en los municipios y comunidades. A este efecto, podrá celebrar y ejecutar convenios con los municipios para implementar los planes y programas respectivos, los que serán formulados con base en las disposiciones legales aplicables, y al efecto:

Coordinar e integrar, en una programación con congruencia regional, las acciones que realice el Ejecutivo del Estado a través de sus diversas dependencias y entidades;

Celebrar y ejecutar convenios con la Federación en materia de desarrollo regional y social, coordinando con las dependencias y entidades federales que concurren al desarrollo regional y social del Estado, la ejecución de los planes y programas respectivos;

Coordinar, concertar y ejecutar programas especiales para la atención de los sectores sociales más desprotegidos;

3.2.5.- Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Obras Públicas

La Secretaría de Obras Públicas es la encargada de; Diseñar y aplicar planes y programas para el desarrollo urbano, considerando los criterios urbanísticos, ecológicos, de vivienda, recreación, vialidad y transporte, fijar las normas correspondientes para su cumplimiento e imponer las sanciones que procedan, en caso de infracción. - Llevar a cabo las obras que deba realizar el Ayuntamiento;

Realizar los estudios y presupuestos de las obras a cargo del Municipio; Elaborar, por instrucciones del Ejecutivo y a solicitud de los municipios o de los particulares, en coordinación con la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado, los planes de financiamiento para las obras públicas que impliquen la aplicación de derechos de cooperación o impuestos sobre aumento de valor y mejoría específica de la propiedad o aquellas que le asigne el Ejecutivo.

3.2.6.- Secretaría de Ecología y Gestión Ambiental

Le corresponde entre otros el despacho de los siguientes asuntos:

Formular, conducir y evaluar la política ambiental estatal, que dé marco a un desarrollo económico y social sustentable;

Aplicar los principios e instrumentos de política ambiental previstos en las leyes de la materia y sus disposiciones reglamentarias, así como atender la preservación y restauración del ambiente que se realice en bienes y zonas de jurisdicción estatal, en las materias que no estén expresamente atribuidas a la Federación;

Evaluar el impacto ambiental de las obras o actividades que no se encuentren expresamente reservadas a la Federación y, en su caso, expedir las autorizaciones correspondientes, de conformidad con lo dispuesto por la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente;

Regular las actividades que no sean consideradas altamente riesgosas para el ambiente, de conformidad con lo dispuesto en la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente;

3.2.7.- Junta Estatal de Caminos

Entre otras Le corresponde a la junta Convenir con las dependencias y entidades de los Gobiernos Federal, Estatal y Municipal, o bien con las instituciones y organismos de los sectores social y privado, la construcción, ampliación, conservación y mantenimiento de obras y vías de comunicación de jurisdicción estatal.

Elaborar los proyectos de programas anuales de inversión de las obras en materia de caminos, vialidad y aéropistas convenidas con los Gobiernos Federal y Municipales y de los sectores social y privado.

Realizar los estudios y proyectos para la construcción, reconstrucción, conservación y señalamiento de las obras a que se refiere la fracción anterior conforme a las normas técnicas establecidas.

Supervisar que las obras se ejecuten conforme a las normas, especificaciones, proyectos y programas aprobados, y en su caso, conforme a lo estipulado en los contratos de obra.

Vigilar que se respete el derecho de vía e intervenir en el otorgamiento de las autorizaciones para la ejecución de obras dentro de derecho de vía o para la instalación de servicios conexos o auxiliares del transporte.

Proyectar, instalar y mantener en operación el señalamiento y los dispositivos de seguridad en la red caminera a su cargo.

Intervenir en el estudio y autorización de los vehículos y cargas que deben transitar por la red carretera bajo su jurisdicción.

3.2.8.- Dirección General de Seguridad Pública de Estado

Este organismo se encarga de expedir las placas, elaborar y ejecutar en coordinación con la Dirección general de Transporte programas de vigilancia a los prestadores de servicios públicos de transporte en las diferentes actividades como; la base de datos de los vehículos del Estado en coordinación con la Secretaría de Administración y Finanzas.

La Dirección de tránsito tiene cobertura total en todo el estado ya sea en el ámbito Estatal o municipal, en lo que respecta a nuestra zona de estudio este organismo es responsable absoluto de la vialidad y del tránsito dejando a un lado a las autoridades Municipales. Las autorizaciones de las licencias de conducir, las placas para todo tipo de vehículo, así como las infracciones cometidas por chóferes y automovilistas los recursos provenientes de estos derechos y aprovechamientos ingresan a las arcas del Estado.

3.3.- Funciones específicas de las Direcciones Nivel Municipal Municipio de San Luis Potosí

3.3.1.- Dirección de Planeación y Desarrollo

Tendrá a su cargo: Integrar, facilitar y encauzar la definición, estructuración, valoración y evaluación de planes, programas y proyectos a ejecutar en la administración pública municipal, estableciendo procesos participativos y flexibles, así como aportando instrumentos estratégicos, escenarios e imágenes que permitan una visión compartida de futuro en materia de desarrollo urbano, económico e institucional que redunden en elevar la calidad de la administración pública municipal y de los servicios municipales.

3.3.2.- Dirección de Administración y Desarrollo Urbano

Vigilará y garantizará el cumplimiento de normas, planes y programas en materia de asentamientos humanos, desarrollo urbano, usos de suelo, obras de construcción notificación y fraccionamiento de terrenos, y otros análogos.

3.3.3.- Dirección General de Seguridad Pública Municipal

Tendrá a su cargo: Salvaguardar el orden social, garantizar la seguridad y tranquilidad de los habitantes del municipio en su integridad física, derechos y propiedades y regular el tránsito de peatones y vehículos.

3.3.4.- Dirección de Ecología y Aseo Público

ARTICULO 120.- tendrá a su cargo:

I.- Promover y constatar el cumplimiento de las políticas y ordenamientos municipales referentes al control de la contaminación ambiental.

II.- Promover los programas y acciones en materia de ecología correspondientes

3.3.5.- Dirección de Infraestructura y Fortalecimiento Municipal

ARTICULO 122.- La tendrá a su cargo: Administrar la operación de fondos municipales derivados de Participaciones Federales en especial del Ramo 33, los cuales se aplicarán para la ejecución de proyectos por licitación y administración directa para la construcción, rehabilitación y conservación de la infraestructura urbana y los elementos físicos que la conforman de acuerdo a las disposiciones legales y lineamientos su ejercicio, control y comprobación.

En el caso del H. Ayuntamiento de San Luis Potosí, la Dirección General de Seguridad Pública Municipal, se rige por el **Reglamento Interior de la Dirección General de Seguridad Pública Municipal**, el cual otorga competencias, atribuciones y obligaciones a la propia Dirección General de Seguridad Pública Municipal, a las áreas administrativas y operativas y al personal que la conforman.

3.4.- Funciones específicas de las Direcciones Municipio Soledad De Graciano Sánchez

3.4.1.- Dirección de Planeación y Desarrollo

Su función es integrar, facilitar y encauzar la definición, estructuración, valoración y evaluación de planes, programas y proyectos a ejecutar en la administración pública municipal. Estableciendo procesos participativos y flexibles, así como aportando instrumentos estratégicos, escenarios e imágenes que permitan una visión compartida de futuro en materia de desarrollo urbano, económico e institucional que redunden en elevar la calidad de la administración pública municipal y de los servicios municipales.

3.4.2.- Dirección de Seguridad Pública

Función.- Se encarga de mantener la tranquilidad y el orden público dentro del territorio municipal, protegiendo los intereses de la sociedad, teniendo como funciones especiales la de vigilancia, defensa social y sobre todo la prevención de la comisión de delitos y faltas al Bando de Policía y Buen Gobierno y Reglamentos vigentes por parte de los habitantes y los transeúntes.

3.4.3.- Dirección de Infraestructura y Fortalecimiento Municipal

Administrar la operación de fondos municipales derivados de participaciones federales, en especial del Ramo 33 aplicados para la ejecución de proyectos por licitación y administración directa para la construcción, rehabilitación y conservación de la Infraestructura urbana y los elementos físicos que la conforman conforme a las disposiciones legales y lineamientos establecidos para su ejercicio, control y comprobación

3.4.4.- Tránsito Municipal

Funciones.- Se encarga de controlar el tránsito de todo tipo de vehículos, peatones y semovientes en el municipio.

Ecología y Protección al Ambiente

Función.- Vigila y Supervisa la conservación, protección, restauración del medio ambiente, así como para el control, corrección y prevención en los procesos del deterioro del mismo.

3.4.5.- Dirección de Obras Públicas y Desarrollo Urbano

Función.- Se encarga de formular y conducir las políticas generales de asentamientos humanos, urbanismo, vivienda y ecología dentro del municipio.

Obras Públicas

Función.- Se encarga del cumplimiento de los programas de obra pública, aprobados por el ayuntamiento.

3.4.6.- Ecología y Protección al Ambiente

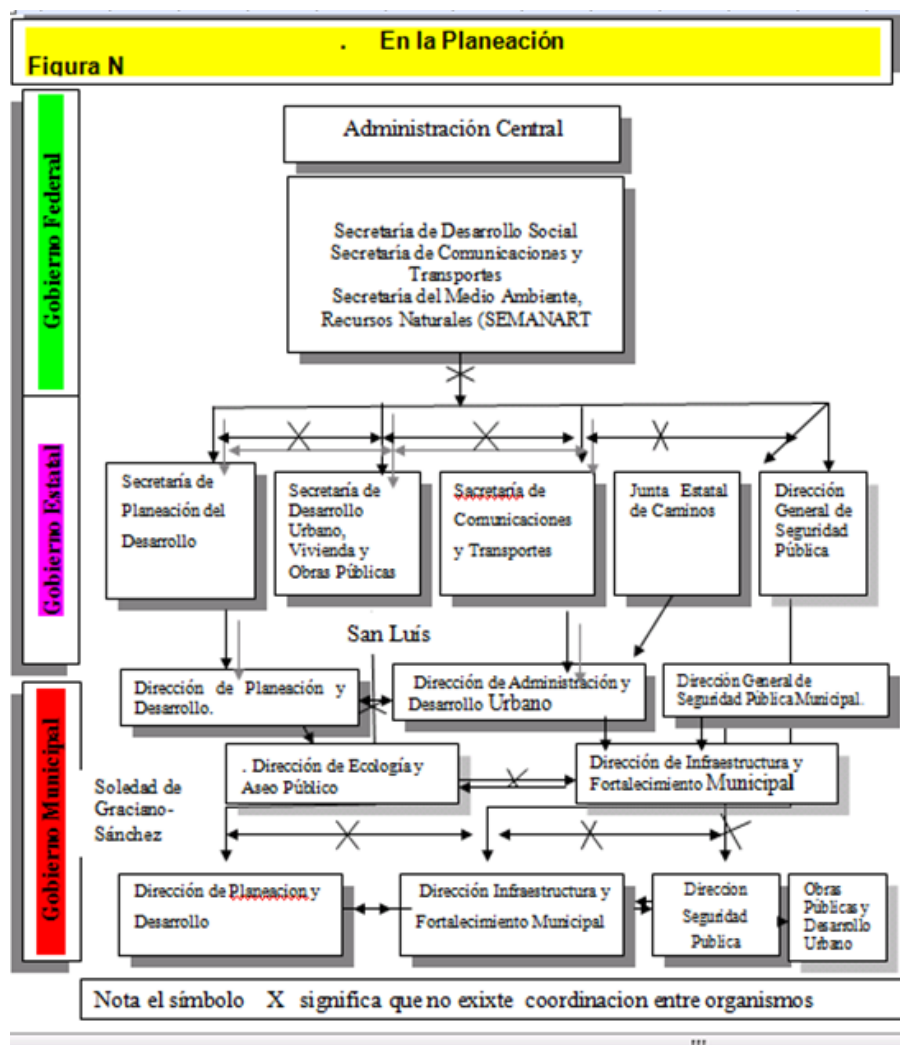
Función.- Vigila y Supervisa la conservación, protección, restauración del medio ambiente, así como para el control, corrección y prevención en los procesos del deterioro del mismo.

Capítulo 4 Estructuras Gubernamentales

4.1.- Coordinación de la Planeación del Transporte Público.

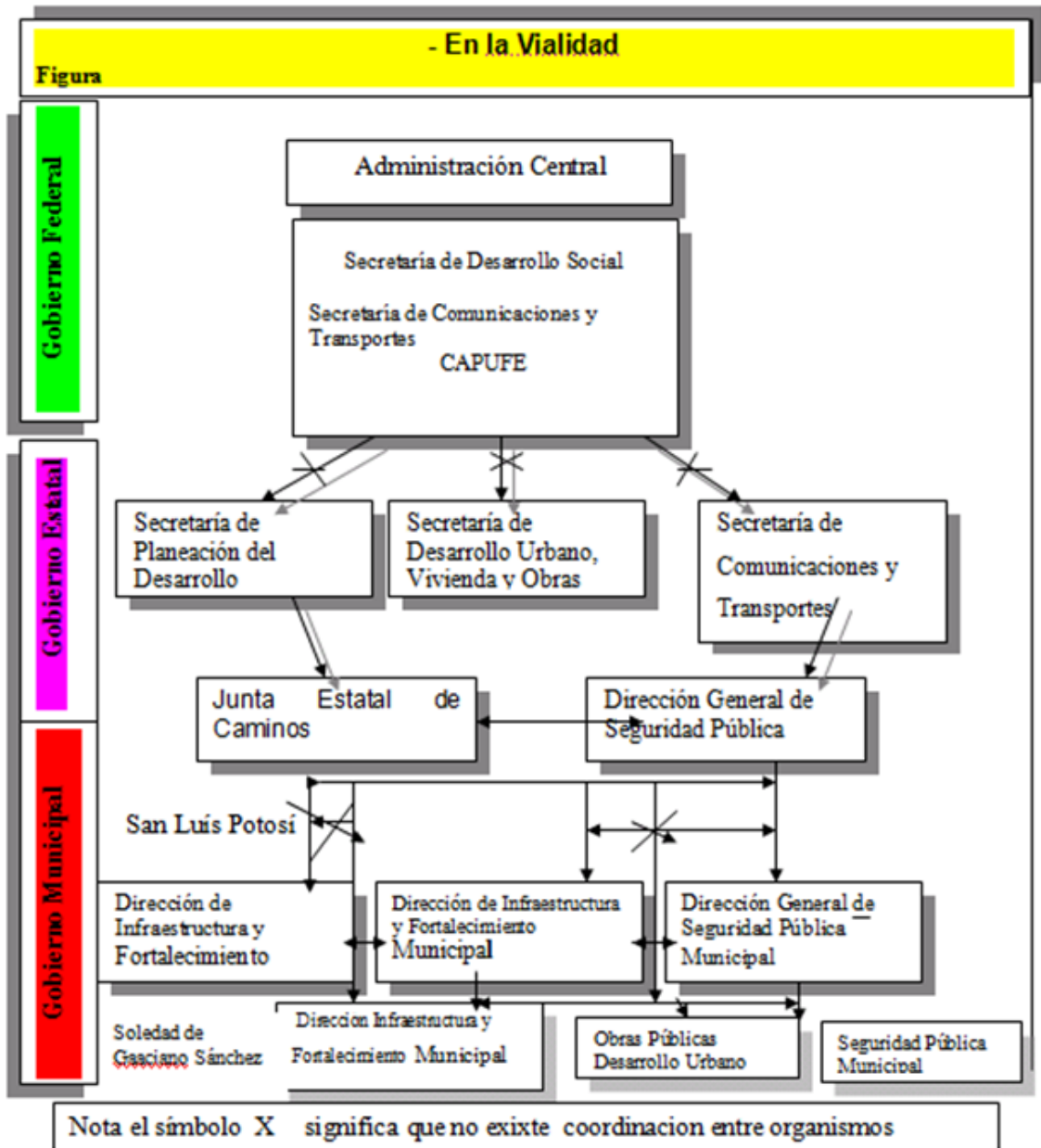
Las estructuras gubernamentales que se detectaron en relación con el Sistema de los Organismos Operador es que tienen que ver con la vialidad y transporte público de los Municipios de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez en las tres esferas de Gobierno. En cuanto a la coordinación en la planeación, vialidad, tránsito, Transporte y Medio Ambiente son las siguientes:

Figura N° 2 Coordinación en la Planeación, Nivel Federal, Estatal y Municipal en la Vialidad



4.1.1.- Coordinación en la Vialidad, Nivel Federal, Estatal y Municipal, en la Vialidad

Figura N° 3 Coordinación en la Vialidad



Fuente: Elaboración propia

Tabla N°2 Mantenimiento Vial. San Luis Potosí y Soledad de Sánchez

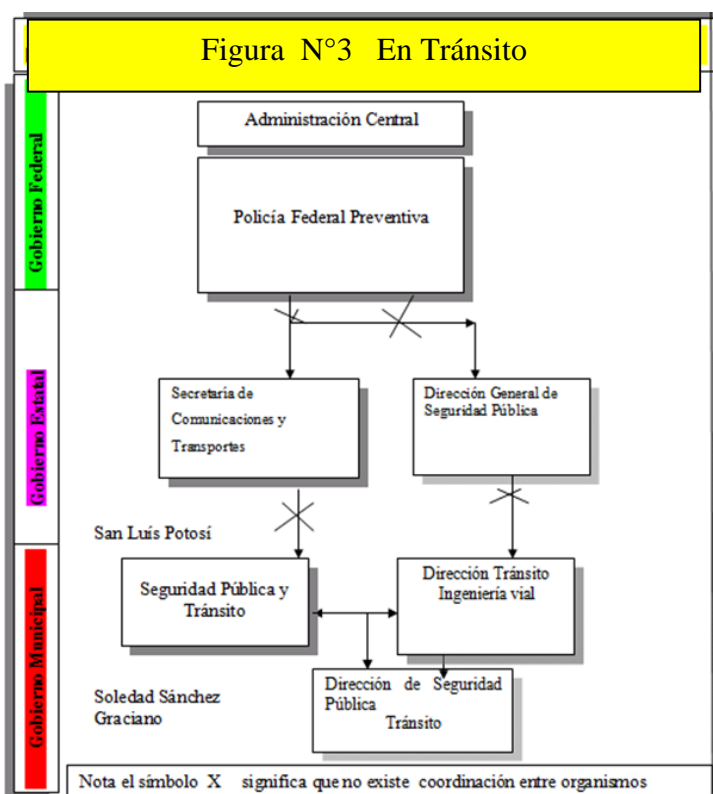
Mantenimiento Vial. San Luis Potosí y Soledad de Sánchez Graciano		
Vías	Tipo de Operación	Organismos
Suburbanas , Foráneas San Luís	Conservación y Construcción	Secretaría de Desarrollo Urbano Vivienda y Obras Públicas Secretaría de Comunicaciones y Transportes del Estado Junta Estatal de Caminos
Vías Urbanas	Conservación , Rehabilitación Pintura de los cajones, de estacionamiento, Semáforos, Pasos Peatonales, Señalización Horizontal y Vertical	Dirección de Seguridad Pública del Municipio de San Luís Potosí Dirección de Infraestructura y Fortalecimiento Municipal Obras Públicas y Desarrollo Urbano Dirección de Tránsito Ingeniería Vial , Jefatura de Área de Seguimientos,
Vías en la Localidad	Bacheo y Mantenimiento	Dirección de Infraestructura y Fortalecimiento Dirección de Obras Públicas Municipales
Suburbanas , Foráneas Soledad de Sánchez Graciano	Conservación y Construcción	Secretaría comunicaciones y Transportes Secretaría de Desarrollo Urbano , Vivienda y Obras Públicas . Gobierno del Estado
Vías Urbanas Soledad de Graciano Sánchez	Conservación , Rehabilitación Pintura de los cajones, de estacionamiento, Semáforos, Pasos Peatonales, Señalización Horizontal y Vertical	Dirección de Infraestructura y Fortalecimiento Municipal Dirección de Obras Públicas Municipales Dirección de Seguridad Pública
Vías en la Localidad	Bacheo y Mantenimiento	Dirección de Obras Públicas Municipales

Los Municipios de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez, no cuentan con Organismos responsable para vigilar, operar y controlar la vialidad, pero la planeación y las obras viales o pavimentación son operadas por organismos del Estado.

Existen los mecanismos legales como la Ley Orgánica Municipal para realizar las funciones de vialidad por los Municipios de nuestra zona de estudio sustentados por los Artículo 85, Fracc. VI. Se requiere de revisar y especificar las funciones que los Municipios deben de cumplir en la Planeación, Supervisión, y Control de las Vialidades.

4.1.2.- Coordinación en Tránsito, Nivel Federal, Estatal y Municipal.

Figura N°3 Coordinación en Tránsito



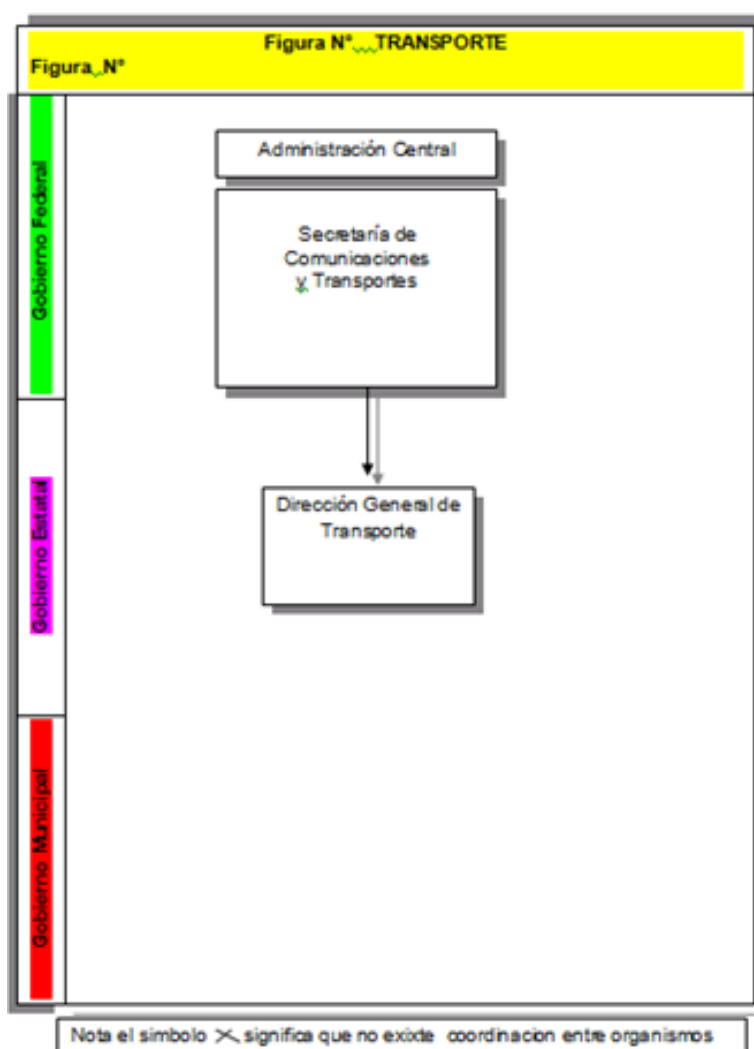
Fuente: Elaboración propia

La Dirección no cuenta con personal técnico que realice programas y estudios de Ingeniería de tránsito se basa en una administración muy elemental, Tampoco cuentan con una base de datos para la estadística de accidentes, licencias y de más actividades, no cuentan con el equipo y material necesario para la realización de sus funciones. En la construcción, adquisición y

colocamiento de señalamientos de tránsito restrictivos, preventivos e informativos. Este Municipio no cuenta con los recursos Técnicos, Humanos y Financieros, para el control de tránsito, en cuanto se requiere los elementos de Seguridad Publica se encargan de ello, provocando duplicidad de funciones a demás que el personal no cuenta con capacitación técnica requerida.

4.1.3.- Coordinación en el Transporte, Nivel Federal, Estatal y Municipal.

Figura N°4 Coordinación en el Transporte



Fuente: Elaboración propia

En la estructura gubernamental en cuanto al sistema vial y de transporte los Ayuntamientos de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez no

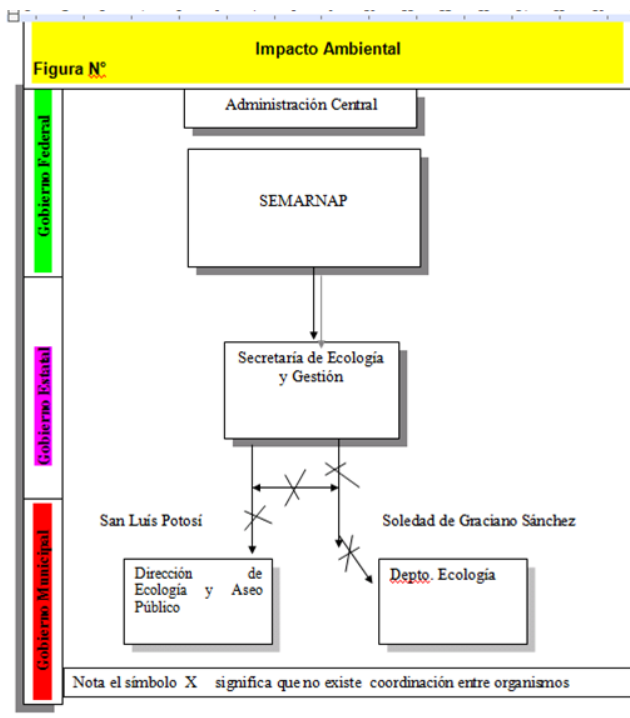
cuentan con Organismos rectores que se encarguen de coadyuvar en el establecimiento de políticas y estrategias en esta materia que planifique, proyecte, construya, reglamente, controle, opere y de mantenimiento, El sistema de transporte público en los Municipios de de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez, San Luis Potosí, recae en el Estado pues es quien autoriza las concesiones, los servicios del transporte quien los regulariza, supervisa y sanciona. por medio de la Dirección General de Transporte, dependiente de la secretaría de gobierno del Estado.

El sistema se encuentra bajo el total manejo de la Federación y el Estado A nivel Federal Secretaria de Desarrollo Social, Secretaria de Comunicaciones y Transportes, Policía Federal Preventiva, a nivel Estatal; está a cargo de; Conservación de Carreteras Estatales, Instituto de Vivienda Desarrollo Urbano y Asentamientos Humanos, Secretaría de Obras Públicas, Dirección General de Seguridad Pública Tránsito de Estado, Coordinación Ecológica, Dirección General de Transporte, A nivel Municipal; Secretaría de Obras Públicas, Seguridad Pública y Tránsito, Planeación Urbana.

La participación de los Municipios de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez en el sistema de vialidad y transporte es limitada, ya que no cuentan con las áreas y recursos responsables para ello.

4.1.4.- Coordinación en el Impacto Ambiental, Nivel Federal, Estatal y Municipal

Figura N° 5 Coordinación en el Impacto Ambiental



Fuente: Elaboración propia

A nivel Municipal la dirección de Ecología y Aseo Público y el Departamento de Ecología, se encuentran muy limitados en recursos humanos, técnicos y materiales para poder formular y conducir la política ambiental en el municipio; Aplicando en la esfera de su competencia, el reglamento de la materia de transporte público. Aunque la ley de equilibrio ecológico, dota de facultades al estado para vigilar el cuidado del medio ambiente aun en las zonas de jurisdicción Municipal dejando a un lado la participación Municipal.

En resumen, existe una desarticulación y descoordinación de objetivos entre los diferentes niveles de gobierno, esto se da porque los organismos tratan los problemas desde su enfoque particular que responde a sus intereses políticos y a las necesidades sociales que perciben o desean satisfacer en sus propias jurisdicciones aunado al traslape de funciones que se da por la confusión de canales adecuados para cubrir la normatividad para la obtención de recursos federales aplicables a la infraestructura. No se tienen bien definidos los procedimientos para garantizar la libertad económica, política, y administrativa de las entidades Federales, Estatales y municipales tampoco se

delimita la forma para canalizar los recursos para financiar de manera integral el desarrollo de transporte público. Mucho menos se define la relación de los problemas urbanos, que, al quedar separados, se presentan desde el inicio como una contradicción, lo que afecta a los tres niveles de Gobierno, afectando directamente la participación organizada de los sectores social y privado.

❖ **A nivel estatal** la máxima autoridad en la materia es el Gobernador de la Entidad que ejerce sus atribuciones a través de la Secretaría de desarrollo Urbano, Vivienda y Obras Públicas, Secretaría de Planeación del Desarrollo, Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Secretaría de Ecología y Gestión Ambiental, de quien depende a su vez de sus subdirecciones apoyados por sus coordinaciones.

❖ A nivel municipal, **San Luís Potosí** tiene a su cargo la función regulatoria y la organización administrativa correspondiente a través del Presidente Municipal que ejerce sus atribuciones a través de la Dirección de Planeación y Desarrollo, Dirección de Administración y Desarrollo Urbano, Dirección de Imagen Urbana y Proyectos Especiales, Dirección General de Seguridad Pública Municipal, Dirección de Ecología y Aseo Público, Dirección de Infraestructura y Fortalecimiento Municipal.

❖ A Nivel Municipal, **Soledad De Graciano Sánchez** que también tiene a su cargo la función regulatoria y la organización administrativa correspondiente a través del Presidente Municipal, que ejerce sus atribuciones a través de la Dirección Planeación y Desarrollo, Dirección de Seguridad Pública , Dirección de Desarrollo Económico, Dirección Infraestructura y Fortalecimiento Municipal, Dirección de Obras Públicas y Desarrollo Urbano, Dirección Ecología Protección al Ambiente .

Las atribuciones más relevantes que corresponden específicamente a cada una de las entidades y dependencias antes señaladas, son, en su orden, las siguientes:

Entidades y Organismos Públicos, que se Relacionan con el Tránsito y Transporte

Tabla N° 3 Entidades y organismos públicos, sociales y privados que se relacionan con el tránsito y transporte

	Entidades u organismos	Participación			
		Ejecutivo	Consultivo	Normativo	Operativo
	Esfera Federal				
	Secretaría de Desarrollo Social				
	Procuraduría federal de Protección al medio Ambiente				
	Secretaría de Comunicaciones y Transportes				
	Esfera Estatal				
	Secretaría General de Gobierno				
	Secretaría de de Planeación del Desarrollo				
	Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda, y Obras Públicas I				
	Secretaría de Comunicaciones y Transportes.				
	Secretaría de ecología y Gestión Ambiental				
	Junta Estatal de Caminos				
	Dirección General de Seguridad Pública del Estado				
	Esfera Municipal San Luis Potosí				
	Dirección de Planeación y Desarrollo				
	Dirección de Administración y Desarrollo Urbano				
	Dirección de Ecología y Aseo Público				
	Organismos sociales y privados				
	Dirección de Infraestructura y Fortalecimiento Municipal				
	Esfera Municipal Soledad de Graciano Sánchez				
	Dirección de Planeación y Desarrollo				
	Dirección de seguridad Pública				
	Dirección de Infraestructura y Fortalecimiento Municipal				
	Dirección de Obras Públicas Desarrollo Urbano				
	Dirección Ecológica y Protección al Ambiente				

Fuente: Elaboración propia con base en las entrevistas realizadas en las entidades y organismos de los Municipios de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez,

En este aspecto, en la tabla de Arriba N° 1 presenta una relación de las entidades u organismos que tienen un grado de relación directa e indirecta con la vialidad, el tránsito.

Ejecutivo: Propone y Aprueba proyectos en vialidad y Transito

Consultivo: Apoyo Ciudadano en conjunto con la autoridad para determinar acciones convenientes y necesarias en materia de vialidad y transporte

Normativo: Propone, adiciona, deroga el conjunto de leyes y reglamentos aplicables a la materia.

Operativo: Aplica las normas y reglamentos de la Vialidad y Tránsito.

Capítulo 5

5.1.- Matriz de Responsabilidades de Instituciones Actuales San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez

Tabla N°4 Matriz de responsabilidades institucionales

Áreas \ Funciones	Planeación	Proyectos	Construcción	Mantenimiento	Reglamentación	Vigilancia	Operación	Promoción
Vialidad federal	SCT SEDESOL	SCT SEDESOL	SCT	SCT	SCT	SCT	SCT	SCT
Vialidad estatal	JEC	JEC	JEC	JEC	SEDUVO P	DGSPE	DGSPE	DGSPS
Vialidad Urbana	DIUPES	DGSPS	DGSPS DIFMS OPDUSS	DGSPS DIFMS OPDUSS	DGSPS DIFMS	DGSPS	DGSPS	DGSPS
Tránsito urbano	DGSPS	Tránsito Municipal	DGSPS (semáforos y señales)	DGSPS (semáforos y señales)	DGTE	DGSPS (semáforos y señales)	DGSPS (semáforos y señales)	DGSPS (semáforos y señales)
Medio Ambiente Urbano	SEGA DEAPS	SEGA DE	No aplica	No aplica	SEMARNAP	DEAPS DEAPS	DEAPS DEAPS	COE
Transporte Urbano	SCT	SCT	No se aplica	SCT	SCT	SCT	SCT	Campañas de Educación ambiental

Fuente: Elaboración Propia

SIGLAS

Secretaría de Desarrollo Social	SEDESOL	Federal
Municipio San Luis Potosí		
Secretaría de Comunicaciones y Transportes	SCT	Federal
Dirección de Planeación y Desarrollo	DPDUS	
Secretaría del Medio Ambiente, Recursos Naturales	SEMANART	
Federal Dirección de Administración y Desarrollo Urbano.	DADUS	
Procuraduría Federal de Protección Al Medio Ambiente	POFEPROMA	Federal
Dirección de Imagen Urbana y Proyectos Especiales.	DIUPES	
Secretaría de Comunicaciones y Transportes	SCT	Federal
Dirección General de Seguridad Pública Municipal.	DGSPS	
Caminos y Puentes Federales	CAPUFE	Federal
Dirección de Ecología y Aseo Público	DEAPS	Estatad
Secretaría General de Gobierno	SSG	Estatad
Dirección de Infraestructura y Fortalecimiento	DIFMS	Municipal

Municipio de Soledad de Graciano Sánchez (SS)

Secretaría de Planeación del Desarrollo	SPD	Estatal
Dirección Planeación y Desarrollo	DPDSS	
Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Obras Públicas	SEDUVOP	Estatal
Dirección Seguridad Pública	DSPSS	
Secretaría de Comunicaciones y Transportes	SCTE	Estatal
Dirección Desarrollo Económico	DDESS	
Secretaría de Ecología y Gestión Ambiental	SEGA	Estatal
Dirección Infraestructura y Fortalecimiento Municipal	DIFMSS	
Obras Públicas y Desarrollo Urbano	OPDUSS	
Junta Estatal de Caminos	JEC	Estatal
Dirección Ecología y Protección al Ambiente	DEPASS	
Dirección General de Seguridad Pública del Estado	DGSPE	Estatal

5.2.- Fortalezas Organizacionales Actuales;

Todos los organismos de niveles medios para arriba cuentan con personal calificado para el desempeño de sus labores. En los organismos del Ayuntamiento en lo que respecta a servicios y obras, existe una buena coordinación en los planteamientos de acciones y en la supervisión de obra.

5.3.- Debilidades Organizacionales Actuales

En la estructura gubernamental en cuanto al sistema vial y de Tránsito los Ayuntamientos de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez no cuentan con Organismos rectores que se encarguen de coadyuvar en el establecimiento de políticas y estrategias en esta materia que planifique, proyecte, construya, reglamente, controle, opere y de mantenimiento, acorde a la dinámica del Municipio para lograr el bienestar social en su conjunto.

El sistema se encuentra bajo el total manejo de la Federación y el Estado a nivel Federal Secretaría de Desarrollo Social, Caminos y Puentes Federales, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Policía Federal de Caminos, a nivel Estatal; está a cargo de; Secretaría de Planeación y Desarrollo, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Secretaría de Desarrollo Urbano,

Vivienda y Obras Públicas . Secretaría de ecología Gestión Ambiental, Junta Estatal de Caminos Dirección de seguridad Pública del Estado. A nivel Municipal; por parte del Municipio de San Luís Potosí; Dirección de Planeación y Desarrollo Dirección de Imagen Urbana y Proyectos Especiales Dirección de Seguridad Pública Municipal , Dirección de Ecología y Aseo Público, Dirección de Infraestructura y Fortalecimiento Municipal. Por el lado del Municipio de Soledad de Graciano Sánchez; Dirección de Planeación y Desarrollo, Dirección de Seguridad Pública, Dirección de Desarrollo Económico, Dirección Infraestructura y Fortalecimiento Institucional, Dirección de Obras Públicas y Desarrollo Urbano, Dirección de Ecología y Protección al Ambiente.

La participación del Municipio de Soledad de Graciano Sánchez en el sistema de Vialidad y Tránsito es limitada, ya que no cuentan con las áreas y recursos responsables para ello.

En nuestra zona de estudio los municipios no cuentan con los recursos técnicos y Humanos necesarios, para la ejecución y ampliación de obras.

El desempeño de los organismos que realizan tareas que tengan que ver con el Sistema de Vialidad y Tránsito, no existe articulación e interdependencia mucho menos una retro alimentación. La falta de seguimiento a las actividades que le conciernen da lugar a una gran deficiencia en lo que respecta a la programación, control y fiscalización de responsabilidades. Planear, realizar, supervisar, controlar y mantener en condiciones de operación los servicios Municipales, Infraestructura, Equipamiento, Vialidad, Tránsito y Medio Ambiente. En donde: Se armonice las acciones del transporte público con la protección, restauración y mejoramiento del equilibrio ecológico y el medio ambiente de los asentamientos humanos.

Se promueva la participación de los grupos sociales de la comunidad en la formulación y revisión de los planes y programas de los centros de población.

El Municipio está limitado a cuestiones muy elementales de administración como el de Trámites de recepción y expedición en el sistema de vialidad y tránsito.

5.4 Problemas Críticos, Causas y Efectos del Transporte Público

Los principales problemas que aquejan al sistema de transporte público están inmersos en la normatividad, planeación, operación, control, recursos materiales y Humanos e infraestructura

Tabla N° 5 Problemas Críticos, Causas y Efectos del Transporte Público

Transporte Público		
Problemas Críticos	Causas	Efectos
Deficiente planeación y control de la operación del servicio.	Lagunas y la no-especificación en el marco jurídico anarquía en el sistema de transporte	Deterioro del servicio, incremento y anarquía del sector.
No existe participación de la municipalidad en la planeación, control, supervisión concesión, del transporte público.	Dependencia federal y Estatal	Dependencia económica, técnica, y de recursos Humanos
Falta de programas de mantenimiento integrales, solo se aplica mantenimiento correctivo.	Falta de Planeación, Proyectos, Control, y supervisión en el Sistema.	Caos vial, pérdidas económicas e inseguridad para el usuario
No existe base de datos del transporte público	Falta de Planeación, Proyectos, Control, y supervisión en el Sistema.	Caos vial, pérdidas económicas e inseguridad para el usuario
Existen gran diversidad de unidades y modelos	Renuencia de propietarios y empresarios de invertir en el sector. Falta de Planeación, Proyectos, Control, y supervisión en el Sistema. Inversión estatal y municipal insuficientes	Inseguridad para el usuario deterioro de la imagen del sector, y del servicio, incrementos de costos de operación.
Conducta inadecuada de chóferes.	Falta de capacitación, del personal operativo	Incomodidad y molestias del usuario.
Organizaciones que no están legales y administrativamente bien conformadas.	Falta de Planeación, Proyectos, Control, y supervisión en el Sistema.	Competencia desleal.
De algunas unidades su estado físico es de deterioro.	Renuencia de propietarios y empresarios de invertir en el sector. Falta de Planeación, Proyectos, Control, y supervisión en el Sistema. Inversión estatal y municipal insuficientes	Inseguridad para el usuario deterioro de la imagen del sector, y del servicio, incrementos de costos de operación.
Los costos de operación son elevados.	Esquema de calculo tarifaria inadecuado. Falta de mantenimiento preventivo,	Se reduce la inversión en el sector. Presión de incremento de la tarifa. Reducción de la rentabilidad del sector.
Cambios de derroteros Derroteros sinuosos y /o largos.	Inconformidad de los usuarios, Tiempos de viajes largos Falta de planeación. Traza vial irregular.	Confusión de los usuarios en cuanto ala ubicación de paradas de origen y destino. Deterioro del servicio. Tiempos de viajes largos

Fuente: Elaboración Propia

El sistema de transporte público en los Municipios de San Luís Potosí y de Soledad De Graciano Sánchez, recae en el Estado pues es quien autoriza los servicios del transporte quien los regulariza, supervisa y sanciona por medio de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, dependiente de la secretaría de gobierno del Estado, es obvio que las municipalidades de nuestra zona de estudio no participan en estas funciones aunque en sus leyes como la Ley Orgánica del Estado, estén inscriptos.

En la legislación Estatal no se hace mención de la participación que los municipios puedan tener en la autorización a las concesiones, exceptuando la participación que pueden tener para la modernización del transporte y para la supervisión del mismo; cabe señalar que los municipios no cuentan con recursos humanos, Técnicos y Materiales, por lo cual estas acciones no podrán llevarse a cabo.

Capítulo 6.- Conclusiones

Este último capítulo tiene como propósito presentar las conclusiones generadas a partir del análisis del resultados obtenidos del estudio en la investigación del tema “El Desarrollo Institucional en el Transporte Público de los Municipios de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez, S.L.P. Derivándose las siguientes conclusiones.

Marco legal

Los principales problemas legales provienen por la falta de Coordinación, Ausencia, y la no-actualización de los reglamentos y a los procesos de centralización federal y estatal, de los servicios Públicos.

La zona de estudio carece de un reglamento adecuado para la zona conurbada de San Luís Potosí.

En cuanto a la Ley de Vías de y Comunicación y Tránsito del Estado presentan lagunas jurídicas en diversos aspectos de gestión del servicio del transporte. Por una visión limitada y falta de asesoría técnica especializada durante la formulación de leyes y reglamentos. La centralización Estatal omite aspectos específicos del Municipio. Fomentando prácticas dolosas de particulares al amparo de la irretroactividad legal. Limita y obstaculiza los actos de autoridad.

En los Municipios de San Luís Potosí y soledad de Graciano Sánchez No existe actualización de las leyes y reglamentos. Por los Canales de comunicación deficientes y falta de coordinación entre los poderes legislativo y ejecutivo por la cual existe una perdida de eficacia en la aplicación de procedimientos legales.

Por otro por el lado el Desconocimiento de las ventajas que trae el municipio la inversión externa el marco legal vigente desalienta la inversión en el sistema

Marco institucional

No existe una organización consolidada con jurisdicción y peso político suficiente para generar decisiones de observancia para todas las dependencias y entidades en el ramo. del transporte público Hay duplicidad de funciones por no tener bien definidas las funciones gubernamentales.

La anarquía en el sistema de transporte se debe en parte a las lagunas y la no-especificación en el marco jurídico concluyendo en el deterioro del servicio.

El caos vial, las pérdidas económicas e inseguridad para el usuario, se da por la falta de planeación, proyectos, control, y supervisión en el Sistema.

Inconformidad de los usuarios, Tiempos de viajes largos

Coordinación del proceso de planeación.

Existe una desarticulación y descoordinación de objetivos entre los diferentes niveles de gobierno, esto se da porque los organismos tratan los problemas desde su enfoque particular que responde a sus intereses políticos y a las necesidades sociales que perciben o desean satisfacer en sus propias jurisdicciones aunado al probable traslape de funciones que se da por la confusión de canales adecuados para cubrir la normatividad para la obtención de recursos federales aplicables ala infraestructura. No se tienen bien definidos los procedimientos para garantizar la libertad económica, política, y administrativa de las entidades Federales, Estatales y municipales tampoco se delimita la forma para canalizar los recursos para financiar de manera integral el desarrollo Urbano. Tampoco se define la relación de los problemas urbanos y rurales que, al quedar separados, se presentan desde el inicio como una contradicción, lo que afecta a los tres niveles de Gobierno, afectando directamente la participación organizada de los sectores social y privado.

En cuanto a la planeación, los organismos federales no tienen participación alguna en lo referente al transporte urbano teóricamente la federación debería de otorgar recursos para el mejoramiento del transporte pero esto en la práctica no se da. Por otro lado el proceso de planeación es esporádico y ocasional ya que únicamente atiende problemas críticos, por ser rebasado pues normalmente se establecen nuevas rutas o servicios cuando la necesidad ya

existe y los servicios ya fueron demandados por la población incluso en algunos casos los concesionarios son los que imponen los nuevos servicios, así los criterios de planeación del transporte se realizan por la demanda del mismo. En cuanto a la participación ciudadana es nula.

El Ayuntamiento no tienen participación ya que la planeación y realización de nuevos proyectos es con la participación Estatal por solicitud de los concesionarios y en algunos casos por la demanda de la población, Por otra parte la relación entre los niveles Estatales y Municipales se complican fundamentalmente en los aspectos relacionados con la planeación Urbana, Por lo que el Municipio está falto en la toma de la dirección, planeación, coordinación y manejo del sistema de vialidad y transporte, Por lo que la gran parte de la gestión del sistema de vialidad y transporte son realizadas por los ámbitos Federal y Estatal.

Para el caso de estudio, ¿es particular o refleja la situación en todos los municipios del país?.

Existen ejemplos en Latinoamérica, como Curitiba, Brasil o Bogotá, Colombia, que demuestran que el mejoramiento del sistema de transporte público puede hacerse rápidamente y de forma barata, beneficiando a la población y transformando la ciudad. A diferencia de los Municipios de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez, no parte de cero en infraestructura masiva de transporte público, por lo que su mejoramiento debería ser más sencillo y brindar mayores beneficios que en estas ciudades. Lograrlo dependerá de eliminar los incentivos económicos e institucionales perversos sin abandonar otras iniciativas costo efectivas (como el metrobús o mexibus) así como enfrentar los problemas de administración, mantenimiento, accesibilidad, cobertura, horarios y seguridad.

¿Porque se debe atender la problemática del transporte público?

Es innegable la importancia del transporte público **de los Municipios de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez**, para la movilidad de habitantes de esta zona de estudio, no obstante, estos servicios tienen diferentes problemas que resultan en una movilidad pública de baja calidad. Desde un punto de vista económico, hay dos causas para ello: los incentivos perversos generados por las concesiones individuales otorgadas al transporte público y los altos costos asociados que obstaculizan una multimodalidad eficiente. Desde un punto de vista institucional, la falta de mecanismos de coordinación entre diferentes instancias de gobierno contribuye a la baja calidad de los servicios.

Falta de planeación. Traza vial irregular. Cambios de derroteros, derroteros sinuosos y /o largos. Confusión de los usuarios en cuanto a la ubicación de paradas de origen y destino. Deterioro del servicio, costos de operación son elevados

Primero, el transporte público no funcionan como una red de transportes. Cada ruta se encuentra compuesta por un grupo de concesionarios individuales que no funcionan como una empresa. Por eso hay que estudiar al transporte público para ocuparse de esta problemática y dar posibles soluciones basándose en el principio del desarrollo institucional en elevar las capacidades humanas, técnicas, materiales y financieras de los organismos y entidades gubernamentales en forma integral, y en congruencia con las políticas del gobierno federal y estatal establecida en el los planes y programas, que incluyen: la descentralización; operacionales, administrativas y financieras, la regulación a la calidad de servicio del transporte y tecnificar la capacidad de regulación en el mando municipal y promover la participación social y privada en las decisiones de inversión y el control de calidad de los servicios de transporte público.

Recomendaciones para mejorar la coordinación

Los **aspectos institucionales** del transporte Público como elemento clave para el éxito de las acciones dirigidas a la reforma del sistema. La experiencia en la región refleja que las estructuras organizacionales son débiles, sujetas a cambios frecuentes de autoridades, recurso humano débilmente formado y mal remunerado y deficiencias tecnológicas de importancia. Se suman a estas carencias los conflictos jurisdiccionales y la descoordinación institucional entre los agentes implicados en el sector, ante lo cual la efectividad de las acciones de los gobiernos es limitada.

El proceso de gestión del transporte debe involucrar cada vez más a los distintos actores del proceso. En tal sentido, las instituciones deben estimular la participación de los operadores de servicios de transporte, las comunidades y actores relevantes y aliados del proceso, a fin garantizar continuidad en los procesos. Deben idearse mecanismos para que dichos canales de comunicación una vez establecidos sean regulares. Esta participación debe ser estructurada a nivel horizontal y vertical, definiendo el esquema de participación de actores más adecuado a nivel vertical y horizontal, es decir, tomando en cuenta todos los niveles de gobierno y las funciones que están siendo atendidas, a saber: regulación, planificación, gestión y concesiones al sector privado, operación, control, etc.

Acciones y procedimientos para la Implementación de una Estructura Organizacional y Marco Legal del Sistema de Vialidad y Transporte Público

Tabla N°6 Acciones, Situación Actual, e implementación

ACCION	SITUACION ACTUAL	PROCEDIMIENTO PARA LA IMPLEMENTACION
Creación de una institución con personalidad jurídica y patrimonio propio para la administración, control y planeación de transporte y vialidades.	No existe una organización consolidada con jurisdicción y peso político suficiente para generar decisiones de observancia para todas las dependencias y entidades en el ramo del transporte público	Se formará una institución con estructura paramunicipal la cual contará con los departamentos necesarios para la normatividad, regulación, operación, control, y vigilancia del transporte. Esta paramunicipal será integrada en su inicio por el cuerpo administrativo y operativo que conforma la Dirección de Vialidad y Transporte, misma que iniciará la transición con una visión que defina la estructuración de la paramunicipal
Vincular las actividades y decisiones del transporte con las de vialidad	Confusión de los usuarios con respecto a las facultades de la Dirección de Vialidad y Transporte la cual de acuerdo a sus funciones, contempla únicamente lo relativo al transporte público y privado no así la vialidad.	Una vez completada la transformación de la autoridad en materia de transporte, se vincularán internamente las actividades y decisiones del transporte con las de vialidad con el propósito de uniformizar criterios y objetivos
Implementación de cursos de integración y eficiencia laboral.	No se cuenta con ningún programa de desarrollo de actividades y superación laboral para los trabajadores de las dependencias involucradas	
Reglamento de tránsito para ambos municipios	No existe reglamento adecuado para la zona conurbada de San Luis Potosí	señalar y sustentar las atribuciones de las autoridades y normar la vialidad y tránsito las funciones y responsabilidades de los Organismos Gubernamentales. Clasificación y uso de vehículos, padrón vehicular, equipos y dispositivos obligatorios Características del transporte público por; ruta y tipo de concesión autorizada, condiciones lineamientos generales para su circulación. Características del transporte público por; condiciones de ascenso y descenso y el control para garantizar la eficiente prestación del servicio. sanciones, conceptuar lo que pueden ser causas de infracciones en las vías públicas y las sanciones a las que se puedan hacer acreedores a ellas.
Aplicación de cursos para desarrollo del personal	Falta de continuidad a programas, en los cambios de gobierno.	El departamento responsable de recursos humanos elaborar los programas de capacitación y/o actualización de acuerdo a las necesidades de los departamentos internos de la autoridad responsable del transporte

Fuente: Elaboración propia con base en las entrevistas realizadas en las entidades, organismos y normatividad del estado de San Luis Potosí y **de los Municipios de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez**

Acciones a Implementar en el Desarrollo Institucional.

Los Municipios de San Luis Potosí Soledad de Graciano Sánchez deberán fortalecer su estructura interna y en especial lo referente a la planeación del transporte público y en su Medio Ambiente. Es necesario la actualización en la legislación estatal y municipal para un mejoramiento del desarrollo institucional Sistema de transporte público y, para que funcione este como un ente económico.

Deberán promover el fortalecimiento institucional; proponiendo mecanismos que fortalezcan los esquemas administrativos y técnicos de los organismos responsables de la planeación, operación, regulación, mantenimiento y administración del transporte público a nivel Municipal y generar en el corto, mediano y largo plazo las condiciones necesarias para una auto suficiencia técnica, económica y financiera.

Debe de existir compatibilidad del desarrollo institucional del transporte público con todos los programas de planeación y fomento del Sistema, apegándose a los planes directores de desarrollo urbano de cada entidad y a los programas de carácter regional.

En línea con las políticas dictadas por el Ejecutivo Federal, el Sistema de vialidad y transporte público deberán de modernizarse de tal manera que proporcione un servicio eficiente y suficiente a la población; que apoye el fortalecimiento institucional de organismos, dependencias y empresas relacionadas con el transporte; promueva la descentralización de la actividad nacional.

Todo ello, bajo un marco de planeación, evaluación y monitores, que analice cuidadosamente todo lo relacionado con nuevas inversiones, seleccionándose aquellas que presenten los mayores rendimientos desde los diversos puntos de vista de los decisiones involucrados.

El desarrollo tecnológico no debe quedar fuera la planeación, la cual requiere contar con los medios informáticos necesarios así como una urgente capacitación en los mandos intermedios del personal que labora en dependencias, organismos y empresas relacionadas con el desarrollo.

La estructura de estas dependencias, incluidos los niveles federal, estatal y municipal, deberá concebirse como un todo armónico con una estrecha relación e intercomunicación entre cada una de ellas.

Reforzar el concepto de autonomía municipal, creando las dependencias municipales necesarias, pero evitando la duplicación de funciones con los niveles estatal y federal y asegurando el apoyo mutuo.

Crear programas de capacitación continua especialmente en el aspecto técnico, para mejorar el desempeño del personal de las dependencias **responsables**. para que esto se lleve a cabo se proponen lo siguiente:
Acciones y procedimientos para la Implementación de una Estructura Organizacional y Marco Legal del Sistema de Vialidad y Transporte Público.

BIBLIOGRAFIA.

- Acosta Romero, Miguel. **Teoría General del Derecho Administrativo**. Porrúa, México. 1986.
- Análisis **FODA** para la Planeación del Desarrollo Municipal.
- Bobbio, N., Matteucci N. y Pasquino, G. **Diccionario de Política**. Siglo XXI, México, 2000.
- **Constitución Política del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí**. LVII Legislatura de San Luis Potosí. Última Reforma: 18 de mayo de 2006. <http://sifide.gob.mx>.
- **Dirección de Planeación y Organización**. Instituto Politécnico Nacional, marzo 2002. <http://www.direval.ipn.mx>.
- Espinoza, Guillermo A. **Evaluación de Proyectos de Desarrollo Institucional. Un Análisis Comparativo**. Banco Interamericano de Desarrollo, Washington, D.C.
- Espinoza, Guillermo A. **Serie de Informes Técnicos del Departamento de Desarrollo Sostenible. Catalogación (Cataloging-in-Publication)** proporcionada por el Banco Interamericano de Desarrollo; Biblioteca Felipe Herrera, marzo de 2005.
- Fernández Ruiz, Jorge. **Servicios Públicos Municipales**. INAP/UNAM (Instituto de Investigaciones Jurídicas), México, 2000.
- García del Castillo, Rodolfo. **"La Modernización Administrativa y los Servicios Públicos Municipales"**. Cuadernos de Debate de la Agenda de la Reforma Municipal, CIDE, México, 2000.

- Guerrero, Omar. **Gerencia Pública en la Globalización**. Porrúa, México, 2003.
- “**Las Reformas en los Países de la OCDE**”. Boletín Oficial del Estado, Madrid, 1997.
- **Ley de Planeación del Estado de San Luis Potosí**. LVII Legislatura de San Luis Potosí. Última Reforma: 31 de octubre de 2003.
<http://docs.mexico.justia.com.s3.amazonaws.com>.
- **Ley de Presupuesto, Contabilidad y Gasto Público del Estado de San Luis Potosí**. LVII Legislatura de San Luis Potosí. Última Reforma: 23 de julio de 2011. <http://148.235.65.21>.
- **Ley de Seguridad Pública del Estado de San Luis Potosí**. LVII Legislatura de San Luis Potosí. 30 de agosto de 2003.
<http://docs.mexico.justia.com.s3.amazonaws.com>.
- **Ley de Vialidad y Tránsito del Estado de San Luis Potosí**. LVII Legislatura de San Luis Potosí. 10 de noviembre de 2011.
<http://148.235.65.21>.
- **Ley del Medio Ambiente del Estado de San Luis Potosí**. LVII Legislatura de San Luis Potosí. Última Reforma: 18 de mayo de 2006.
<http://sifide.gob.mx>.
- **Ley General de los Asentamientos Humanos**. Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, Secretaría General. Nueva Ley publicada en el Diario Oficial de la Federación el 21 de julio de 1993. Última reforma publicada DOF 09 – 04 – 2012. <http://www.diputados.gob.mx>.

- Magaña Álvarez, Rosa María y Vargas Larios, Germán. **"Eficiencia, Calidad y Valor en el Desempeño de la Función Pública"**, Reflexiones, núm. 5, enero - diciembre de 2001.
- Magaña Álvarez, Rosa María; Mendoza Pérez, Juan; Vargas Larios, Germán y Roqué Fourcade, Elsa. **Intermunicipalidad y Desarrollo Institucional del municipio: un estudio de caso.**
- **Manual de Desarrollo Institucional Tomo III.** Secretaria de Desarrollo Social (SEDESOL). <http://www.sedesol.gob.mx>.
- Méndez, José Luis. **"Estudio Introductorio"**, en: Deil, S. Wright. **Para entender las Relaciones Intergubernamentales**; FCE/ CNCPAP/ UAC, México, 1997. P - .
- Monnier, Eric. **Evaluación de la Acción de los Poderes Públicos**; Instituto de Estudios Fiscales, Ministerio de Economía y Hacienda, Madrid, 1995.
- Nimeo. **"Diagnóstico Institucional de los ocho Municipios de la zona Norte de Guerrero"**. Grupo de Trabajo de la UAM - I., 2003.
- OCDE - Ministerio de la Presidencia. **"La Transformación de la Gestión Pública"**.
- **Plan del Centro de Población Estratégico San Luis Potosí, Soledad de Graciano Sánchez, 2003.** Proyecto de Modificación. 2010. Secretaria de Desarrollo Social. 2001. <http://www.sedesol.gob.mx>.
- **Plan Estatal de Desarrollo Urbano de San Luis Potosí.** Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado (COPLADE). 2003 – 2009. <http://www.slpfinanzas.gob.mx>.

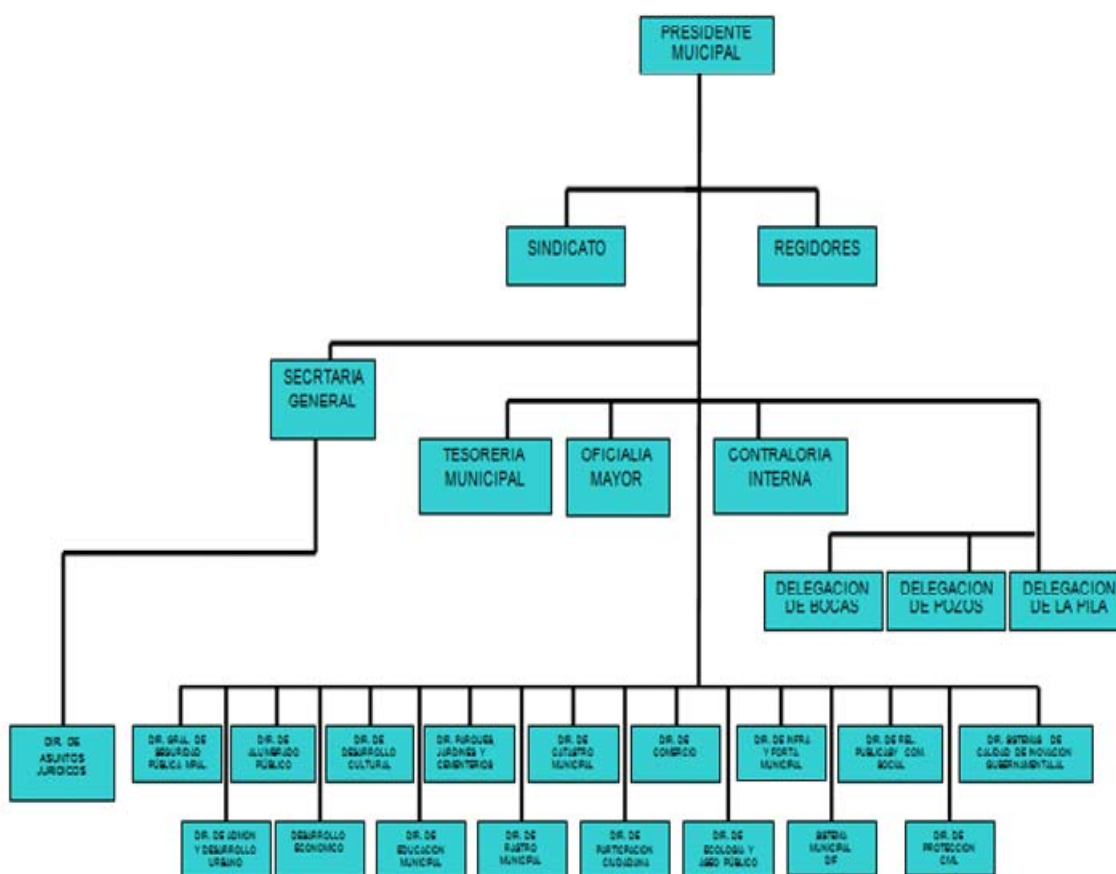
- **Plan Estatal de Desarrollo Urbano de San Luis Potosí.** Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado (COPLADE). 2007 – 2009. <http://www.slpfinanzas.gob.mx>.
- **Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Soledad de Graciano Sánchez.** Comité de Planeación para el Desarrollo Municipal (COPLADEM). 2007 - 2009. <http://www.aregional.com>.
- **Plan Nacional de Desarrollo 2001 - 2006.** Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, Presidencia de la República. 2001. <http://www.dgpp.sep.gob.mx>.
- **Plan Nacional de Desarrollo 2007 - 2012.** Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, Presidencia de la República, 2007. <http://pnd.calderon.presidencia.gob.mx>.
- **Programa Nacional de Desarrollo Urbano y Ordenación del Territorio 2001-2006.** Secretaria de Desarrollo Social. 2001. <http://www.sedesol.gob.mx>.
- **Reglamento Interno de la Dirección General de Seguridad Pública Municipal.** Secretaria General, Departamento de Normatividad. 8 de julio de 2010. <http://www.sanluis.gob.mx>.
- **Secretaría Técnica.** Instituto Politécnico Nacional. <http://www.direval.ipn.mx>.
- **SEDESOL: Subsecretaria de Desarrollo Urbano y Ordenación del Territorio.** SEDESOL. <http://www.sedesol.gob.mx>.
- **UAM Denaurios.**

- **X Censo General de Población y Vivienda.** INEGI, 1980.
<http://www.inegi.org.mx/>
- **XI Censo General de Población y Vivienda.** INEGI, 1990.
<http://www.inegi.org.mx/>
- **XII Censo General de Población y Vivienda.** INEGI, 2000.
<http://www.inegi.org.mx/>
- **II Conteo de Población y Vivienda.** INEGI, 2005.
<http://www.inegi.org.mx/>

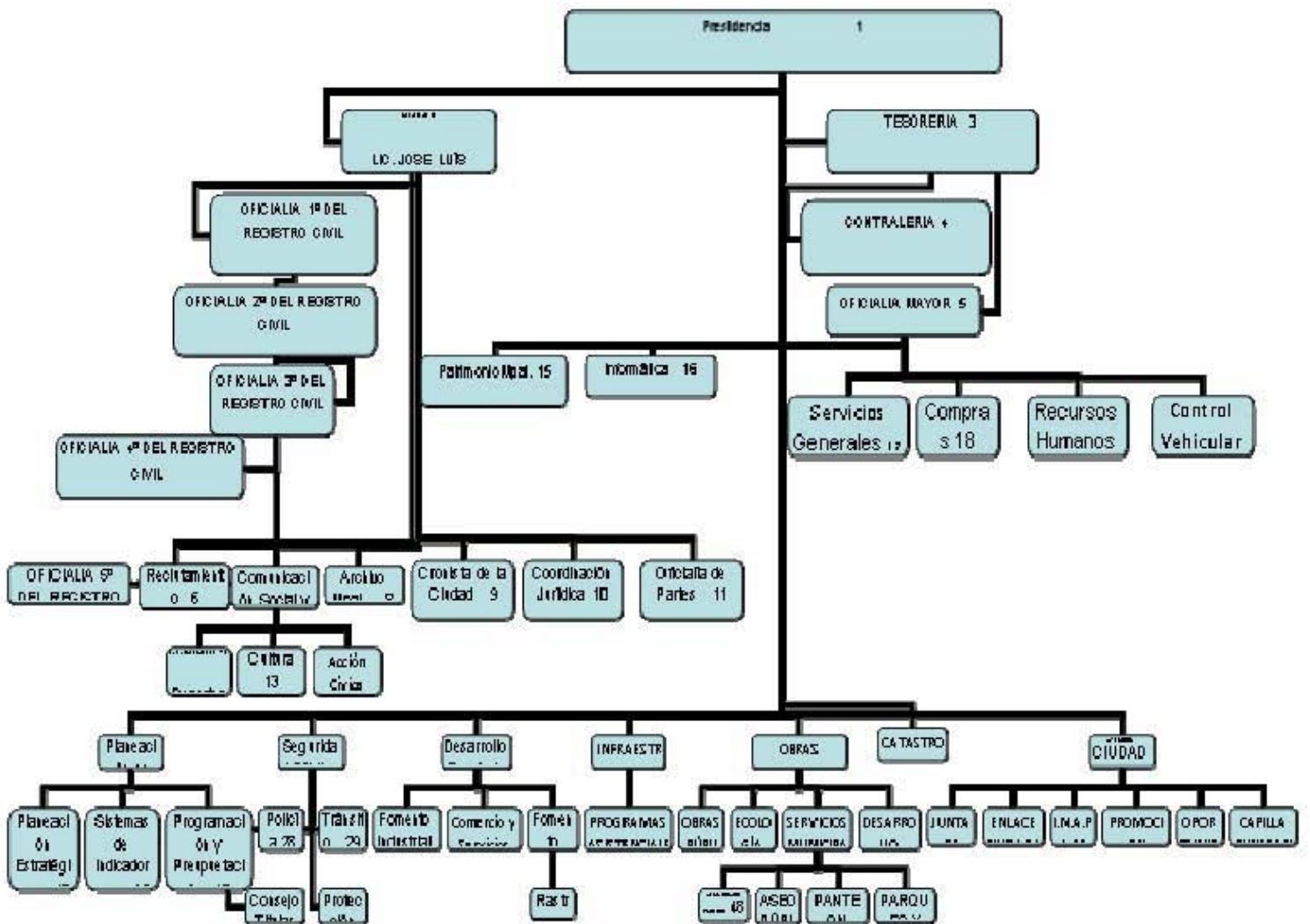
ANEXOS.

Estructura Administrativa San Luís Potosí.

H. AYUNTAMIENTO DE SAN LUÍS POTOSÍ 2004-2006
ORGANIGRAMA GENERAL



"El Desarrollo Institucional en el Transporte Público de los Municipios de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez, San Luis Potosí"



Resumen, Problemas, Causas y Efectos en el Marco Legal y programático.

Cuadro N° Resumen del Marco Legal

Marco Legal		
Problema	Causas	Efectos
Centralización Estatal del sistema Vialidad y Tránsito	Proceso Histórico de centralización ya obsoleto.	El Estado concentra funciones que no puede cumplir en su totalidad y el municipio no tiene jurisdicción legal sobre funciones.
Ley de Vías de y Comunicación y Tránsito del Estado presentan lagunas jurídicas en diversos aspectos de gestión del servicio del transporte.	Visión limitada y falta de asesoría técnica especializada durante la formulación de leyes y reglamentos. La centralización Estatal omite aspectos específicos del Municipio.	Fomenta prácticas dolosas de particulares al amparo de la irretroactividad legal. Limita y obstaculiza los actos de autoridad.
No existe actualización de las leyes y reglamentos.	Canales de comunicación deficientes y falta de coordinación entre los poderes legislativo y ejecutivo.	Perdida de eficacia en la aplicación de procedimientos legales.
El marco legal vigente desalienta la inversión en el sistema.	Desconocimiento de las ventajas que trae el municipio la inversión externa.	El sector no es rentable para grandes inversionistas.
El marco legal limita la acción municipal y dificulta la descentralización	Al dar la titularidad al estado no asigna funciones y responsabilidades al municipio, dejándolo sin herramientas para actuar.	Los conflictos legales derivados de la operación del transporte ocurren en el ámbito local y se resuelven en un ámbito estatal que ubica el problema fuera del contorno y circunstancias.
Los programas de reordenamiento urbano no incluyen todos los componentes de transporte	No se lleva a cabo una solución Integral.	Los programas se desarrollan fuera del contexto del sistema vial.
Los programas carecen de estrategias de implementación	No se lleva a cabo una solución Integral.	Los programas carecen de estrategias de implementación
Los municipios de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez carecen de una normatividad en cuestión de reglamento de Tránsito.	Los Municipios de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez no cuentan con un Organismo rector de Vialidad y Tránsito	Creación de un consejo de Vialidad y Tránsito y paulatinamente la creación de oficinas Municipales de Vialidad y Tránsito.
En el Bando de Policía y Buen Gobierno del Municipio de San Luis Potosí y de Soledad de Graciano Sánchez; (publicado 30 de Diciembre 2009), este decreto no le atribuye al municipio funciones correspondientes a la Vialidad y Transporte público, función que está completamente bajo la responsabilidad de la Dirección de Transporte del Estado.	Sin embargo en la ley Orgánica Municipal en su ARTICULO 85. - menciona que "Los municipios, organizarán y reglamentarán la administración, funcionamiento, conservación o explotación de los servicios públicos, considerándose enunciativamente y no limitativamente como tales, los siguientes, Tránsito XVI Transportes. Así consideramos que legalmente el municipio está facultado aun cuando sus propios mandos no lo mencionen	

Fuente: Elaboración propia

Leyes, Planes y Programas Nacionales, Estatales, Municipales de San Luis Potosí y de Soledad de Graciano Sánchez.

Cuadro N° Leyes , Planes , Programas y Instituciones

Leyes	Planes y Programas	Instituciones
FEDERAL		
Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos	Programa Nacional de Desarrollo Urbano y Ordenación del Territorio 2007-2012	Secretaría de Desarrollo Social
Ley Nacional de Planeación		Secretaría del Medio Ambiente, Recursos Naturales (SEMARNAT)
Ley General de Asentamientos Humanos		Procuraduría Federal de Protección Al Medio Ambiente

“El Desarrollo Institucional en el Transporte Público de los Municipios de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez, San Luis Potosí”

Ley de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente		Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT)
--	--	--

Ámbito Estatal		
Leyes	Planes y Programas	Instituciones
Constitución Política del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí	Plan de Desarrollo Urbano de San Luis Potosí	Secretaría General de Gobierno
Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado	Plan integral de vialidad y transporte	Secretaría de Planeación del Desarrollo
Ley de desarrollo Urbano del Estado de San Luis Potosí		Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Obras Públicas
Ley de Planeación del estado de San Luis Potosí		Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Obras Públicas
Ley del Medio Ambiente del Estado de San Luis Potosí		Secretaría de Ecología y Gestión Ambiental
Ley de vialidad y tránsito del Estado		
Ley de Tránsito y Transportes del Estado		Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Ley que establece el Derecho de Vía de los Caminos del Estado Ley de Responsabilidades Patrimoniales		
Ley estatal de Obras Públicas para el Estado		

Fuente: Elaboración Propia

“El Desarrollo Institucional en el Transporte Público de los Municipios de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez, San Luis Potosí”

Ámbito Municipal San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez			
Leyes y Reglamentos	Planes y Programas	Instituciones	
		San Luis Potosí	Soledad de Graciano Sánchez
Ley Orgánica del Municipio de San Luis Potosí	Plan de Ordenamiento Territorial de la Zona Conurbada de San Luis Potosí, Soledad de Graciano Sánchez	Dirección de Planeación y Desarrollo	Dirección de Planeación y Desarrollo.
Ley Orgánica de Municipio de Soledad de Graciano Sánchez	Plan Municipal de Desarrollo Urbano de SLP	Dirección de Seguridad Pública	Dirección de Administración y Desarrollo Urbano.
Reglamento interior de H: Ayuntamiento de San Luis Potosí	Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Soledad de Graciano Sánchez	Dirección de Desarrollo Económico	Dirección de Alumbrado Público.
Reglamento interior de H: Ayuntamiento de Soledad de Graciano Sánchez	Plan de Ordenamiento Territorial de la Zona Conurbada de San Luis Potosí, Soledad de Graciano Sánchez	Dirección de Infraestructura y Fortalecimiento Municipal	Dirección de Imagen Urbana y Proyectos Especiales.
Reglamento Municipal del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente	Plan del Centro de Población Estratégico San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez	Dirección Obras Públicas y Desarrollo Urbano	Dirección de Parques, Jardines.
Reglamento de Tránsito Municipal San Luis Potosí y de Soledad de Graciano Sánchez	Plan Parcial de Conservación y Desarrollo del Centro Histórico SLP	Dirección Ecología y Protección al Ambiente	Dirección General de Seguridad Pública Municipal.
Bando de Policía y Buen Gobierno.			Dirección de Ecología y Aseo Público
Reglamento de actividades comerciales en vía Pública y de Soledad de Graciano Sánchez			Dirección de Infraestructura y Fortalecimiento Municipal.
Reglamento de verificación Vehicular San Luis Potosí y de Soledad de Graciano Sánchez			
Reglamento interior de la Dirección General de seguridad Pública Municipal. San Luis Potosí y de Soledad de Graciano Sánchez			
Reglamento de verificación Vehicular San Luis Potosí y de Soledad de Graciano Sánchez			

Matriz de responsabilidades referente a la vialidad y tránsito del Municipio de Soledad de Graciano Sánchez Tabla N°.2

	Transporte Público	Vialidad Urbana	Tránsito Urbano	Sustentabilidad y Medio Ambiente
Control	Fiscalización, multas	Regulación y permisos	Policía de Tránsito	Fiscalización, monitoreo,
	SCT Estatal	DGSPM, Dir. Comercio	DGSPM	Depto. Verificación Vehicular, DGSPM
Operación		Sistemas gerenciales, vías	Sistemas de control	
	Transportistas	DGSPM	DGSPM	Tesorería Mpal. Centros de Verificación Vehicular
Equipamiento	Paradas, Señalamiento, Terminales	Alumbrado, Estacionamientos, Estacionómetros,		
	SCT Estatal, DGSPM	Municipios		
Mantenimiento	Paradas, señalamiento, terminales	Bacheo, Pavimentación	Disposiciones de Control	Monitoreo
	SCT Estatal, Concesionario del Equipamiento	DIFM, JEC, SEDUVOP	DGSPM	SEGAM, Estaciones de Monitoreo de la calidad del aire
Promoción	Campañas educativas	Proyectos Viales	Educación y Seguridad vial	Campañas de Educación ambiental
	SCT Estatal	DIFM, DGSPM	DGSPM	SEGAM