

Octubre 01, 2026.

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

La Constitución reconoce el **derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.**

Además, la Ley de Transporte Público establece la obligación de contar con un Programa Sectorial de Transporte Público con objetivos, metas y estrategias, que a la fecha no existe.

Esta iniciativa que presentamos los ciudadanos es en **favor de los usuarios y de la movilidad** y no un subsidio directo e incondicionado a concesionarios, con base en los artículos 7, 8, 9 y 61 de la Constitución Política del Estado de San Luis Potosí.

Esta iniciativa, también tiene su sustento en los artículos 1 y 7, de la Declaración Universal de los Derechos Humanos, 2.1, 2.2, 2.3, 3 y 11 del Pacto de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, así como 1.1, 3, 16.1, 16.2 y 24, de la Convención Americana Sobre Derechos Humanos.

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO

POR LA QUE SE PROPONE INCORPORAR EN EL PRESUPUESTO DE EGRESOS DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ PARA EL EJERCICIO FISCAL 2027 UNA ASIGNACIÓN PRESUPUESTARIA ESPECÍFICA PARA EL FORTALECIMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS, MEDIANTE LA CREACIÓN DEL “PROGRAMA ESTATAL PARA EL FORTALECIMIENTO Y APOYO AL USUARIO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN EL ÁREA METROPOLITANA DE SAN LUIS POTOSÍ”.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El transporte público como servicio esencial para la población

El transporte público de personas constituye uno de los servicios fundamentales para el desarrollo económico y social de las comunidades.

Para miles de potosinas y potosinos, representa el medio indispensable para trasladarse diariamente a sus centros de trabajo, escuelas, establecimientos comerciales, centros de salud, oficinas públicas y demás espacios necesarios para el desarrollo de su vida cotidiana.

La disponibilidad de un transporte público seguro, accesible, eficiente, suficiente, digno y económicamente asequible no debe entenderse únicamente como una cuestión de movilidad urbana, sino como una condición que favorece el ejercicio efectivo de otros derechos.

Una persona que no cuenta con medios adecuados para trasladarse enfrenta mayores dificultades para acceder al empleo, la educación, la salud, la recreación y los servicios públicos.

Por ello, fortalecer el transporte público constituye una política pública con efectos directos sobre la calidad de vida de la población.

El derecho a la movilidad en San Luis Potosí

La Constitución Política del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí reconoce el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Este reconocimiento constitucional obliga a las autoridades, dentro del ámbito de sus respectivas competencias, a diseñar y ejecutar políticas públicas que contribuyan a hacer efectivo dicho derecho.

La movilidad no se limita a la construcción de infraestructura vial. También comprende la existencia de sistemas de transporte público suficientes, seguros, modernos, accesibles y económicamente sostenibles.

En consecuencia, la previsión de recursos públicos para fortalecer el transporte público de personas constituye una medida congruente con el mandato constitucional de garantizar el derecho a la movilidad,

siempre que su ejercicio se ajuste a las competencias legales, a la disponibilidad presupuestaria y a las disposiciones de responsabilidad hacendaria.

Marco legal y distribución de competencias

La Ley de Transporte Público del Estado de San Luis Potosí establece las bases para la prestación del servicio de transporte público y regula la intervención de las autoridades estatales, así como la participación de particulares mediante concesiones, permisos y demás figuras previstas en la legislación aplicable.

La autoridad administrativa competente en materia de transporte tiene atribuciones para planear, regular, vigilar y, en su caso, coordinar las acciones relacionadas con la prestación del servicio, conforme a la Constitución, las leyes, el Plan Estatal de Desarrollo, el programa sectorial correspondiente y demás disposiciones aplicables.

Por su parte, el Congreso del Estado tiene atribuciones para aprobar anualmente el Presupuesto de Egresos, de conformidad con la iniciativa que presente el Poder Ejecutivo, así como para establecer las previsiones presupuestarias y disposiciones de carácter general que resulten procedentes dentro del marco constitucional y legal.

En consecuencia, el Congreso no puede sustituir a la administración pública en la operación del programa, en la selección individual de

beneficiarios, en la emisión de reglas administrativas ni en la ejecución material de los recursos. Tampoco puede ordenar a una dependencia realizar actos que correspondan exclusivamente a la esfera reglamentaria o administrativa, salvo que exista fundamento constitucional o legal expreso.

La presente iniciativa se formula, como una propuesta legislativa y presupuestaria dirigida para que el Congreso, en ejercicio de sus atribuciones, considere una asignación específica dentro del Presupuesto de Egresos 2027 y establezca, en su caso, disposiciones generales de seguimiento, transparencia y evaluación. La ejecución corresponderá al Poder Ejecutivo por conducto de las dependencias competentes.

Necesidad de fortalecer financieramente al transporte público

El transporte público enfrenta presiones relacionadas con los costos de operación y mantenimiento, entre ellas:

- a) El incremento en los precios de combustibles y energéticos;
- b) El aumento en el costo de refacciones y mantenimiento;
- c) La renovación y modernización del parque vehicular;
- d) La incorporación de tecnologías para mejorar la prestación del servicio;

- e) La implementación de mecanismos de accesibilidad universal;
- f) La capacitación y profesionalización de operadores;
- g) La incorporación de mecanismos de seguridad para usuarios y operadores;
- h) La necesidad de mejorar la cobertura y frecuencia de las rutas;
- i) La sustitución de unidades que hayan alcanzado el límite de vida útil previsto por la legislación aplicable; y
- j) La incorporación gradual de tecnologías de menor impacto ambiental.

Estos factores afectan la sostenibilidad financiera del servicio que lleva a trasladar a las personas usuarias mediante incrementos tarifarios o deterioro en la calidad, continuidad y cobertura del transporte.

Por ello, resulta conveniente que el Estado valore mecanismos presupuestarios focalizados, transparentes y condicionados al cumplimiento de obligaciones y metas, sin generar derechos adquiridos sobre recursos futuros ni comprometer ejercicios fiscales posteriores.

Necesidad de una asignación presupuestaria identificable

El Presupuesto de Egresos constituye el instrumento mediante el cual el Estado autoriza el ejercicio de los recursos públicos y determina sus prioridades de gasto.

La asignación de recursos para transporte público debe permitir identificar con claridad:

- cuánto se destina al sector;
- para qué se utilizan los recursos;
- quiénes son los beneficiarios;
- qué resultados se obtienen;
- cuáles son las metas anuales; y
- cuál es el impacto social de la inversión pública.

Por ello, se propone que el Presupuesto de Egresos del Estado para el ejercicio fiscal 2027 contemple una asignación presupuestaria identificable para el:

**“Programa para el Fortalecimiento y Apoyo al Usuario
del Transporte Público en el Área Metropolitana
de San Luis Potosí”.**

La denominación del programa no implica, por sí misma, la creación de una nueva dependencia, organismo público, fideicomiso o estructura administrativa. Su operación deberá realizarse por la dependencia o dependencias que determine el Poder Ejecutivo conforme a la legislación vigente y a la estructura orgánica autorizada.

Objetivo del programa

El programa tendrá como objetivo general fortalecer la prestación sostenible del servicio de transporte público de personas en el área metropolitana del Estado de San Luis Potosí, mediante apoyos

económicos focalizados y acciones de política pública destinadas a mejorar la calidad, seguridad, accesibilidad, eficiencia, cobertura, modernización y sostenibilidad del servicio, privilegiando el beneficio directo de las personas usuarias.

Los recursos no deberán constituir transferencias generales, permanentes o incondicionadas. Cualquier apoyo deberá sujetarse a la disponibilidad presupuestaria, a las reglas de operación o disposiciones administrativas aplicables, al cumplimiento de obligaciones y a la comprobación correspondiente.

Destino de los recursos

Con sujeción a la autorización presupuestaria, a las Reglas de Operación y a las disposiciones aplicables, los recursos podrán destinarse a los siguientes conceptos:

- I. Renovación y sustitución de unidades de transporte público;
- II. Modernización tecnológica de las unidades;
- III. Incorporación de sistemas de prepago y tecnologías de información;
- IV. Adaptaciones para garantizar accesibilidad universal;
- V. Instalación o modernización de sistemas de seguridad;
- VI. Capacitación y profesionalización de operadores;
- VII. Mantenimiento preventivo y correctivo, cuando resulte procedente conforme a las reglas de operación y a la legislación aplicable;

- VIII. Implementación de tecnologías de menor impacto ambiental;
- IX. Fortalecimiento de rutas con alta demanda o importancia social;
- X. Atención de zonas con insuficiente cobertura;
- XI. Estudios técnicos de movilidad y transporte;
- XII. Sistemas de monitoreo y supervisión;
- XIII. Acciones destinadas a mejorar la calidad y continuidad del servicio;
- XIV. Apoyos focalizados que contribuyan a mantener tarifas socialmente accesibles, cuando exista justificación técnica, presupuestaria y jurídica; y
- XV. Las demás acciones directamente vinculadas con el objeto del programa que autorice la autoridad competente, dentro de sus atribuciones y conforme a las disposiciones aplicables.

Condicionamiento de los apoyos al beneficio público

La autoridad ejecutora podrá establecer, dentro de las Reglas de Operación o disposiciones administrativas aplicables, condiciones relacionadas con:

- continuidad del servicio;
- frecuencia de paso;
- cobertura;
- accesibilidad;
- seguridad;
- condiciones físico-mecánicas de las unidades;
- capacitación de operadores;
- atención a personas con discapacidad;
- atención preferente a grupos en situación de vulnerabilidad;

- atención a la población estudiantil;
- cumplimiento de la normatividad; y
- calidad del servicio.

Las condiciones deberán guardar relación directa con el objeto del apoyo, respetar los principios de legalidad, igualdad, transparencia y no discriminación, y establecer mecanismos objetivos de verificación.

Población prioritaria

En la planeación y ejecución del programa, la autoridad competente podrá considerar como población prioritaria a las personas que dependen del transporte público para acceder al empleo, la educación, los servicios de salud, los servicios públicos, las actividades comerciales y demás actividades esenciales.

De manera particular, podrán considerarse las necesidades de:

- I. Estudiantes;
- II. Personas adultas mayores;
- III. Personas con discapacidad;
- IV. Personas en situación de vulnerabilidad económica;
- V. Personas que habitan en zonas periféricas o de baja cobertura;
- VI. Trabajadoras y trabajadores que realizan desplazamientos cotidianos; y

VII. Habitantes de municipios y comunidades que presenten deficiencias en materia de conectividad y transporte.

La determinación de beneficiarios, rutas, unidades y modalidades de apoyo corresponderá a la autoridad ejecutora, conforme a los criterios establecidos en las disposiciones aplicables y sin perjuicio de las atribuciones municipales o de otras autoridades competentes.

Monto presupuestario

Para el ejercicio fiscal 2027 se propone que el Poder Legislativo considere, dentro de la iniciativa de Presupuesto de Egresos, una asignación para el programa por la cantidad de:

\$2,797,883,472.12 (DOS MIL SETECIENTOS NOVENTA Y SIETE MILLONES OCHOCIENTOS OCHENTA Y TRES MIL CUATROCIENTOS SETENTA Y DOS PESOS 12/100 M.N.)

La cantidad definitiva deberá ser destinada y aplicada al sector por el transportista y autores de la presente iniciativa, con base en el diagnóstico técnico y financiero correspondiente, la disponibilidad de recursos, las prioridades del Estado, las proyecciones de ingresos y las disposiciones aplicables en materia de responsabilidad hacendaria y disciplina financiera.

El Congreso del Estado resolverá sobre la asignación dentro del procedimiento constitucional y legal de aprobación del Presupuesto de Egresos.

La aprobación de una asignación presupuestaria no implicará la autorización para ejercer recursos fuera de los conceptos, calendarios, reglas y límites aprobados.

Distribución orientativa

Como referencia técnica para la integración del programa, podrán considerarse los siguientes componentes:

Componente	Porcentaje máximo orientativo
Modernización y renovación de unidades	82%
Fortalecimiento de operación y servicio	2%
Accesibilidad, seguridad y calidad	3%
Tecnología y sistemas de movilidad	4%
Capacitación y profesionalización	5%
Estudios, supervisión y evaluación	3%
Necesidades emergentes debidamente justificadas	1%

La distribución definitiva se hará conforme a las clasificaciones presupuestarias, Reglas de Operación, programas presupuestarios y disposiciones aplicables.

Cualquier modificación deberá sujetarse a las reglas de adecuación presupuestaria, control y autorización previstas en la legislación vigente.

PROYECCIÓN DE APOYO AL TRANSPORTE PÚBLICO

Con la finalidad de dimensionar las necesidades económicas del sistema de transporte público y establecer una referencia técnica para la aplicación de los recursos, se presenta la siguiente proyección, considerando las condiciones actuales de operación, el déficit existente, un margen que permita la sostenibilidad del servicio, la renovación de la flota y la recuperación de las pérdidas acumuladas durante el periodo de pandemia.

1. Proyección por una unidad

Concepto	Cálculo	Resultado
Pasajeros promedio por día	Aforo	308 pasajeros
Ingreso diario por pasajes	$279 \times \$13.50 + 26 \times \$6.00 + 3 \times \$12.70$	\$3,960.60
Costo diario de operación	Costo estimado	\$4,123.84
Déficit diario	$\$4,123.84 - \$3,960.60$	\$163.24
Margen de utilidad	$\$4,123.84 \times 15\%$	\$618.58 diarios
Costo estimado de una unidad nueva	Renovación	\$3,000,000.00

Actualmente, un camión tiene un costo estimado de operación de \$4,123.84 diarios y genera aproximadamente \$3,960.60 diarios, por lo que presenta un déficit de \$163.24 diarios.

Adicionalmente, en la proyección se considera un margen equivalente al 15% del costo de operación, así como los recursos necesarios para la renovación de las unidades y la amortización de las pérdidas acumuladas durante el periodo de pandemia.

2. Proyección para 768 unidades

Componente	Por unidad	768 unidades	Déficit / margen anual	Monto proyectado
Déficit diario de operación	\$163.24	\$125,829.12 diarios	\$59,582.60	\$45,927,628.80
Margen de utilidad 15% diario	\$618.58	\$475,066.37 diarios	\$225,780.24	\$173,399,224.32
Renovación de flota	\$3,000,000.00	768 unidades	—	\$2,304,000,000.00
Subtotal de necesidades proyectadas	—	—	—	\$2,523,326,853.12
Pérdida por amortizar correspondiente al periodo de pandemia	—	—	—	\$274,556,619.00
MONTO TOTAL PROYECTADO	—	—	—	\$2,797,883,472.12

La presente proyección constituye una referencia técnica para dimensionar las necesidades financieras asociadas a la continuidad, sostenibilidad y modernización del servicio de transporte público. La

incorporación de la pérdida por amortizar correspondiente al periodo de pandemia, por \$274,556,619.00, reconoce el impacto económico acumulado durante dicho periodo y su incidencia en la capacidad financiera del sector para mantener la operación y renovar las unidades.

La aplicación de los recursos estará sujeta, en todo momento, a las clasificaciones presupuestarias, Reglas de Operación, programas presupuestarios, autorizaciones y demás disposiciones legales y administrativas aplicables.

POBLACIÓN USUARIA BENEFICIADA POR EL SISTEMA DE PREPAGO

Como elemento complementario a la metodología utilizada para determinar las necesidades de apoyo a la operación del transporte público, resulta relevante considerar la población que actualmente utiliza el sistema de prepago, toda vez que permite dimensionar no solamente el impacto operativo y financiero del servicio, sino también su alcance social y la población directamente vinculada con su funcionamiento.

La incorporación de este indicador permite identificar el universo de usuarios que depende de manera cotidiana del transporte público y, particularmente, aquellos sectores que cuentan con esquemas preferenciales de acceso. De esta manera, la evaluación del apoyo no se limita exclusivamente a variables como costos de operación, ingresos,

déficit, renovación de unidades y sostenibilidad financiera, sino que incorpora también la cobertura social del sistema.

Con base en la información disponible, actualmente se cuenta con una población activa beneficiada por el sistema de prepago de 389,638 usuarios, distribuida de la siguiente manera:

Tipo de usuario	Usuarios
Estudiantes	334,610
Adultos de la tercera edad	49,932
Personas con discapacidad	2,375
Personas jubiladas	1,085
Prepago general	1,636
TOTAL	389,638

La composición de la población usuaria evidencia que una parte sustancial de los beneficiarios corresponde a sectores que, por sus características, requieren condiciones que favorezcan la accesibilidad, continuidad y asequibilidad del servicio de transporte público.

Por lo anterior, estos datos deberán considerarse como un elemento complementario de la metodología económica y social, ya que permiten relacionar la determinación de los recursos requeridos para la operación, modernización y sostenibilidad del transporte público con la población efectivamente atendida y con el universo susceptible de beneficiarse de las acciones implementadas.

En este sentido, el apoyo proyectado no debe analizarse únicamente desde la perspectiva de la operación de las unidades, sino también en función de su impacto en la movilidad de la población usuaria, particularmente de estudiantes, adultos mayores, personas con discapacidad y personas jubiladas. La continuidad y fortalecimiento del sistema contribuyen a preservar las condiciones necesarias para que estos usuarios mantengan acceso a un servicio de transporte público funcional, seguro y accesible.

En consecuencia, la población activa registrada en el sistema de prepago constituye un indicador objetivo de cobertura y alcance social, que complementa los elementos financieros y operativos considerados en la presente metodología y fortalece la justificación integral de las medidas de apoyo destinadas al sistema de transporte público.

Reglas de Operación y disposiciones administrativas

Cuando la naturaleza de los apoyos lo requiera, el Poder Ejecutivo, por conducto de la dependencia competente, emitirá las reglas de operación o disposiciones administrativas correspondientes, dentro del ámbito de sus atribuciones y conforme a la legislación aplicable.

Dichas reglas o disposiciones podrán establecer, como mínimo:

- I. El objetivo del programa;
- II. La población o unidades susceptibles de apoyo;

- III. La cobertura territorial;
- IV. Los requisitos de elegibilidad;
- V. Los criterios de selección;
- VI. Las modalidades y montos de apoyo;
- VII. Los derechos y obligaciones de las personas beneficiarias;
- VIII. Las metas;
- IX. Los indicadores;
- X. Los mecanismos de supervisión;
- XI. La comprobación del gasto;
- XII. Las obligaciones de transparencia;
- XIII. Las causas de suspensión, cancelación o reintegro de los apoyos; y
- XIV. Los procedimientos de evaluación.

La emisión de dichas reglas o disposiciones no deberá entenderse como una autorización para crear obligaciones presupuestarias permanentes ni para ejercer recursos sin disponibilidad presupuestaria.

Indicadores de resultados

El programa deberá contar con indicadores de desempeño congruentes con su objeto y con la metodología presupuestaria aplicable.

Podrán considerarse, entre otros, los siguientes:

- I. Número estimado de personas usuarias beneficiadas;
- II. Número de unidades modernizadas;
- III. Número de unidades sustituidas;
- IV. Número de rutas beneficiadas;
- V. Porcentaje de unidades accesibles;
- VI. Porcentaje de unidades que cumplen condiciones de seguridad;
- VII. Número de operadores capacitados;
- VIII. Porcentaje de cobertura territorial;
- IX. Tiempo promedio de espera, cuando exista información disponible;
- X. Índice de satisfacción de las personas usuarias;
- XI. Número de municipios beneficiados;
- XII. Recursos ejercidos respecto del presupuesto autorizado; y
- XIII. Resultados obtenidos respecto de las metas programadas.

Los indicadores deberán definirse de manera técnicamente viable, con fuentes de información verificables y sin imponer a las dependencias obligaciones de medición que no estén previstas en sus sistemas institucionales o en la normativa aplicable.

Transparencia y rendición de cuentas

Los recursos del programa deberán ejercerse bajo los principios de legalidad, eficiencia, eficacia, economía, racionalidad, austeridad, transparencia y rendición de cuentas.

La dependencia ejecutora deberá publicar, en los términos de la legislación aplicable y respetando la protección de datos personales, información relacionada con:

- presupuesto autorizado;
- presupuesto modificado y ejercido;
- modalidades de apoyo;
- unidades o rutas beneficiadas;
- metas;
- indicadores;
- resultados; y
- evaluaciones realizadas.

Lo anterior será sin perjuicio de las obligaciones establecidas en materia de transparencia, contabilidad gubernamental, fiscalización, archivos y protección de datos personales.

Evaluación e informe de resultados

El programa estará sujeto a los mecanismos de seguimiento y evaluación previstos en la legislación aplicable y en el Presupuesto de Egresos correspondiente.

La evaluación podrá considerar el ejercicio financiero de los recursos y su impacto sobre la calidad, cobertura, seguridad, accesibilidad y eficiencia del transporte público, de acuerdo con la información disponible y con los indicadores aprobados.

La dependencia ejecutora integrará la información necesaria para los informes de gobierno, cuenta pública, evaluación del desempeño y demás instrumentos de rendición de cuentas previstos en la normativa aplicable.

Cuando corresponda, remitirá la información a las autoridades fiscalizadoras y a las comisiones legislativas competentes, sin que ello implique alterar las atribuciones constitucionales de fiscalización o control.

Perspectiva de movilidad y desarrollo social

El transporte público constituye un instrumento de política social y de desarrollo económico.

Una red de transporte eficiente permite reducir barreras de acceso al empleo, la educación y los servicios de salud; favorece la actividad económica; disminuye la dependencia del automóvil particular y contribuye a una movilidad más ordenada y sostenible.

Por ello, la presente propuesta busca que la política presupuestaria reconozca al transporte público como un componente estratégico del bienestar de las familias potosinas, sin invadir las atribuciones administrativas del Poder Ejecutivo ni las competencias municipales que correspondan.

Responsabilidad hacendaria

La implementación del programa deberá observar las disposiciones de la Ley de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria del Estado y

Municipios de San Luis Potosí, la Ley de Disciplina Financiera de las Entidades Federativas y los Municipios, la Ley General de Contabilidad Gubernamental y demás disposiciones aplicables.

La Secretaría de Finanzas, dentro de sus atribuciones, podrá realizar las adecuaciones técnicas y presupuestarias necesarias para identificar el programa y darle seguimiento, siempre que dichas adecuaciones se ajusten al Presupuesto de Egresos aprobado, a las reglas de operación y a la normativa vigente.

La presente iniciativa no pretende ordenar la creación de plazas, órganos, fideicomisos, subsidios permanentes ni obligaciones financieras multianuales. Cualquier compromiso de esa naturaleza deberá sujetarse a las autorizaciones y requisitos previstos en la legislación aplicable.

Viabilidad presupuestaria

La propuesta deberá ser valorada dentro del proceso de integración, discusión y aprobación del Presupuesto de Egresos 2027.

La asignación definitiva dependerá de la iniciativa que presente el Poder Ejecutivo, de la disponibilidad presupuestaria, de las proyecciones de ingresos, de las prioridades de gasto y de la aprobación que corresponda al Congreso del Estado.

Los lineamientos, clasificadores y demás instrumentos presupuestarios aplicables deberán observarse para determinar la unidad responsable, el programa presupuestario, la clasificación por objeto del gasto, la fuente de financiamiento, las metas y los indicadores correspondientes.

PROYECTO DE DECRETO

ARTÍCULO PRIMERO. Se aprueba incorporar al Presupuesto de Egresos del Estado para el Ejercicio Fiscal 2027, una asignación presupuestaria identificable para el:

“PROGRAMA PARA EL FORTALECIMIENTO Y APOYO AL USUARIO DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN EL ÁREA METROPOLITANA DE SAN LUIS POTOSÍ”.

La incorporación definitiva de dicha asignación estará sujeta al procedimiento constitucional y legal de presentación, análisis, discusión y aprobación del Presupuesto de Egresos.

ARTÍCULO SEGUNDO. Para efectos de la integración en el Presupuesto de Egresos del ejercicio fiscal de 2027, se aprueba considerar para el programa una asignación de referencia de:

\$2,797,883,472.12 (DOS MIL SETECIENTOS NOVENTA Y SIETE MILLONES OCHOCIENTOS OCHENTA Y TRES MIL CUATROCIENTOS SETENTA Y DOS PESOS 12/100 M.N.)

ARTÍCULO TERCERO. El programa tendrá como finalidad apoyar a los usuarios del transporte urbano y a las acciones de fortalecimiento, modernización, accesibilidad, seguridad, calidad, cobertura, eficiencia y sostenibilidad del transporte público de personas, privilegiando el beneficio directo de las personas usuarias.

Los recursos únicamente podrán ejercerse para los fines autorizados en el Presupuesto de Egresos, en las reglas de operación o disposiciones administrativas aplicables y en la demás normativa vigente.

ARTÍCULO CUARTO. El Poder Ejecutivo, por conducto de la dependencia competente en materia de transporte público y con la participación que corresponda a la Secretaría de Finanzas, podrá emitir las Reglas de Operación o disposiciones administrativas necesarias para la ejecución del programa, dentro del ámbito de sus atribuciones y sujeto a la disponibilidad presupuestaria.

Dichas reglas o disposiciones deberán establecer, cuando resulte aplicable, los objetivos, población o unidades susceptibles de apoyo, criterios de elegibilidad, modalidades y montos de apoyo, obligaciones, metas, indicadores, mecanismos de supervisión, comprobación del gasto, transparencia y evaluación.

ARTÍCULO QUINTO. La dependencia ejecutora establecerá, conforme a sus atribuciones y a la normativa aplicable, mecanismos de seguimiento y verificación que permitan evaluar que los recursos

destinados al programa contribuyan al mejoramiento del transporte público y generen beneficios para las personas usuarias.

ARTÍCULO SEXTO. La ejecución del programa deberá observar la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí, la

Ley de Transporte Público del Estado de San Luis Potosí, la Ley de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria del Estado y Municipios de San Luis Potosí, la Ley de Disciplina Financiera, la Ley General de Contabilidad Gubernamental, la legislación de transparencia y fiscalización, así como las demás disposiciones aplicables.

ARTÍCULO SÉPTIMO. La Secretaría de Finanzas, dentro del ámbito de sus atribuciones, podrá realizar las acciones técnicas y presupuestarias necesarias para identificar el programa y dar seguimiento a los recursos autorizados, conforme a las clasificaciones presupuestarias y a las disposiciones aplicables.

Lo anterior no autoriza por sí mismo ampliaciones presupuestarias, transferencias entre programas, creación de plazas, contratación de deuda ni compromisos financieros multianuales que no hayan sido aprobados conforme a la legislación vigente.

ARTÍCULO OCTAVO. La dependencia ejecutora integrará y publicará la información del programa que resulte exigible conforme a la legislación aplicable y la incorporará, cuando corresponda, en los informes de gobierno, cuenta pública, evaluación del desempeño y demás instrumentos de rendición de cuentas.

La información deberá incluir, en la medida en que resulte aplicable y se encuentre disponible, el presupuesto autorizado y ejercido, las modalidades de apoyo, las unidades o rutas beneficiadas, las metas, los

indicadores y los resultados obtenidos, respetando las disposiciones en materia de protección de datos personales.

TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado "Plan de San Luis", sin perjuicio de que la asignación presupuestaria a que se refiere el mismo sólo podrá ejercerse a partir del 1 de enero de 2027 y dentro de los límites autorizados en el Presupuesto de Egresos correspondiente.

SEGUNDO. El presente Decreto no implica por sí mismo la creación de una nueva dependencia, entidad, órgano desconcentrado, fideicomiso, plaza, subsidio permanente ni obligación financiera multianual.

TERCERO. El Poder Ejecutivo, por conducto de la dependencia competente en materia de transporte público y de la Secretaría de Finanzas, podrá realizar las acciones administrativas, programáticas y

presupuestarias necesarias para considerar el programa dentro del proceso de integración del Presupuesto de Egresos 2027, conforme a sus atribuciones y a la disponibilidad presupuestaria.

CUARTO. Las Reglas de Operación o disposiciones administrativas correspondientes deberán emitirse antes del inicio de la ejecución de los apoyos.

QUINTO. La implementación del programa estará sujeta a la disponibilidad presupuestaria, al Presupuesto de Egresos aprobado y a las disposiciones aplicables en materia de responsabilidad hacendaria, disciplina financiera, transparencia, contabilidad gubernamental y fiscalización.

SEXTO. Las autoridades competentes realizarán las acciones necesarias para la debida aplicación del presente Decreto, dentro del ámbito de sus respectivas atribuciones.

SÉPTIMO. Se derogan las disposiciones administrativas que se opongan al presente Decreto, únicamente en aquello que resulte incompatible con su contenido y siempre que la derogación corresponda a la autoridad competente.

DADO EN EL SALÓN DE SESIONES DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ, A LOS 30 DÍAS DEL MES DE SEPTIEMBRE DE DOS MIL VEINTISÉIS.

C. Margarito Terán López

C. Marco Antonio Uraga Rodríguez

C. José Refugio Sánchez Quintero

C. Alfredo Salazar Martínez

C. J. Jesús Mendoza Bustos

C. Domingo Saucedo Loredo

C. Simón Méndez Arriaga.

C. Laura Leticia Reyes Mora

C. Adrián Torres Nieves

C. José Cisneros Loredó