

ÍNDICE

CONTENIDO DE LA VERSIÓN TAQUIGRÁFICA DE LA SESIÓN PÚBLICA ORDINARIA DEL PLENO DE LA SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN, CELEBRADA EL LUNES 8 DE AGOSTO DE 2022.

SECRETARÍA GENERAL DE ACUERDOS

7/2021	<p>CONTROVERSIA CONSTITUCIONAL PROMOVIDA POR EL MUNICIPIO DE CUAUHTÉMOC, ESTADO DE COLIMA, DEMANDANDO LA INVALIDEZ DEL “ACUERDO PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE OPERATIVOS DE SEGURIDAD PÚBLICA DE COORDINACIÓN PARA EL ASEGURAMIENTO CAUTELAR DE MOTOCICLETAS ADAPTADAS CON CHASIS O ESTRUCTURA PARA PASAJEROS, MOTO CARROS O CUALQUIER OTRO MEDIO DE TRANSPORTE MOTORIZADO Y NO MOTORIZADO CUALQUIERA QUE SEA SU DENOMINACIÓN NO AUTORIZADO POR LA LEY DE MOVILIDAD SUSTENTABLE PARA EL ESTADO DE COLIMA Y SU REGLAMENTO”, PUBLICADO EN EL PERIÓDICO OFICIAL DE ESA ENTIDAD EL DIECINUEVE DE ENERO DE DOS MIL VEINTIUNO.</p> <p>(PONENCIA DEL SEÑOR MINISTRO LAYNEZ POTISEK)</p>	3 A 36 RESUELTA
20/2021	<p>CONTROVERSIA CONSTITUCIONAL PROMOVIDA POR EL MUNICIPIO DE COMALA, ESTADO DE COLIMA, DEMANDANDO LA INVALIDEZ DEL “ACUERDO PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE OPERATIVOS DE SEGURIDAD PÚBLICA DE COORDINACIÓN PARA EL ASEGURAMIENTO CAUTELAR DE MOTOCICLETAS ADAPTADAS CON CHASIS O ESTRUCTURA PARA PASAJEROS, MOTO CARROS O CUALQUIER OTRO MEDIO DE TRANSPORTE MOTORIZADO Y NO MOTORIZADO CUALQUIERA QUE SEA SU DENOMINACIÓN NO AUTORIZADO POR LA LEY DE MOVILIDAD SUSTENTABLE PARA EL ESTADO DE COLIMA Y SU REGLAMENTO”, PUBLICADO EN EL PERIÓDICO OFICIAL DE ESA ENTIDAD EL DIECINUEVE DE ENERO DE DOS MIL VEINTIUNO.</p> <p>(PONENCIA DEL SEÑOR MINISTRO LAYNEZ POTISEK)</p>	37 A 38 RESUELTA

<p>37/2021</p>	<p>CONTROVERSIA CONSTITUCIONAL PROMOVIDA POR EL MUNICIPIO DE VILLA DE ÁLVAREZ, ESTADO DE COLIMA, EN CONTRA DEL PODER EJECUTIVO DEL ESTADO, DEMANDANDO LA INVALIDEZ DEL “ACUERDO PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE OPERATIVOS DE SEGURIDAD PÚBLICA DE COORDINACIÓN PARA EL ASEGURAMIENTO CAUTELAR DE MOTOCICLETAS ADAPTADAS CON CHASIS O ESTRUCTURA PARA PASAJEROS, MOTO CARROS O CUALQUIER OTRO MEDIO DE TRANSPORTE MOTORIZADO Y NO MOTORIZADO CUALQUIERA QUE SEA SU DENOMINACIÓN NO AUTORIZADO POR LA LEY DE MOVILIDAD SUSTENTABLE PARA EL ESTADO DE COLIMA Y SU REGLAMENTO”, PUBLICADO EN EL PERIÓDICO OFICIAL DE ESA ENTIDAD EL DIECINUEVE DE ENERO DE DOS MIL VEINTIUNO.</p> <p>(PONENCIA DEL SEÑOR MINISTRO LAYNEZ POTISEK)</p>	<p>39 A 41 RESUELTA</p>
----------------	--	---

SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN

TRIBUNAL PLENO

**SESIÓN PÚBLICA ORDINARIA DEL PLENO DE LA SUPREMA
CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN, CELEBRADA EL LUNES
8 DE AGOSTO DE 2022.**

ASISTENCIA:

PRESIDENTE: SEÑOR MINISTRO:

ARTURO ZALDÍVAR LELO DE LARREA

**SEÑORAS MINISTRAS Y SEÑORES
MINISTROS:**

**ALFREDO GUTIÉRREZ ORTIZ MENA
JUAN LUIS GONZÁLEZ ALCÁNTARA CARRANCÁ
YASMÍN ESQUIVEL MOSSA
LORETTA ORTIZ AHLF
LUIS MARÍA AGUILAR MORALES
JORGE MARIO PARDO REBOLLEDO
ANA MARGARITA RÍOS FARJAT
JAVIER LAYNEZ POTISEK
ALBERTO PÉREZ DAYÁN**

AUSENTE: SEÑORA MINISTRA:

**NORMA LUCÍA PIÑA HERNÁNDEZ
(POR GOZAR DE VACACIONES POR
HABER INTEGRADO LA COMISIÓN DE
RECESO CORRESPONDIENTE AL
SEGUNDO PERÍODO DE SESIONES DE
DOS MIL DIECINUEVE)**

(SE ABRIÓ LA SESIÓN A LAS 12:15 HORAS)

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Se abre esta sesión pública del Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación. Secretario, dé cuenta.

SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS: Sí, señor Ministro Presidente. Se somete a su consideración el proyecto de acta de la sesión pública número 76 ordinaria, celebrada el jueves cuatro de agosto del año en curso.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: En votación económica consulto ¿se aprueba el acta? **(VOTACIÓN FAVORABLE).**

APROBADA POR UNANIMIDAD DE VOTOS.

Continúe, secretario.

SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS: Sí, señor Ministro Presidente. Se somete a su consideración el proyecto relativo a la

CONTROVERSIA CONSTITUCIONAL 7/2021, PROMOVIDA POR EL MUNICIPIO DE CUAUHTÉMOC, ESTADO DE COLIMA, DEMANDANDO LA INVALIDEZ DEL “ACUERDO PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE OPERATIVOS DE SEGURIDAD PÚBLICA DE COORDINACIÓN PARA EL ASEGURAMIENTO CAUTELAR DE MOTOCICLETAS ADAPTADAS CON CHASIS O ESTRUCTURA PARA PASAJEROS, MOTOCARROS O CUALQUIER OTRO MEDIO DE TRANSPORTE MOTORIZADO”, PUBLICADO EN EL PERIÓDICO OFICIAL DE ESA ENTIDAD DE COLIMA DE DIECINUEVE DE ENERO DE DOS MIL VEINTIUNO.

Bajo la ponencia del señor Ministro Laynez Potisek y conforme a los puntos resolutivos que proponen:

PRIMERO. ES PROCEDENTE, PERO INFUNDADA LA PRESENTE CONTROVERSIA CONSTITUCIONAL.

SEGUNDO. SE RECONOCE LA VALIDEZ DEL REFERIDO ACUERDO, EMITIDO EL DIECIOCHO DE ENERO DE DOS MIL VEINTIUNO POR EL GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO DE COLIMA Y PUBLICADO AL DÍA SIGUIENTE EN EL PERIÓDICO OFICIAL DEL ESTADO DE COLIMA.

TERCERO. PUBLÍQUESE ESTA RESOLUCIÓN EN EL SEMANARIO JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN Y SU GACETA.

NOTIFÍQUESE; “...”

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias, secretario. Someto a consideración de este Tribunal Pleno los apartados de competencia, oportunidad, legitimación, causas de improcedencia y certeza y precisión de los actos reclamados. Señor Ministro Aguilar.

SEÑOR MINISTRO AGUILAR MORALES: Gracias, señor Ministro Presidente. Yo tanto en el apartado de la oportunidad como en la precisión de los actos reclamados tendría dos observaciones que hacer.

En primer lugar, respecto a la oportunidad, creo que es importante definir si se trata de un acto administrativo o de una norma general; Esto para según cuál es la disposición de la Ley Reglamentaria del artículo 105 constitucional: si es la fracción II, que se refiere a la forma de impugnar las normas generales del artículo 21, o bien, la I, que se refiere a los actos administrativos.

Ahora bien, creo que es importante definir esto para poder saber si está en tiempo y conforme a qué disposición se debe considerar impugnado; esto —y adelanto el comentario— será también relevante en el tercero de los asuntos listados para el día de hoy, que son semejantes a este.

Entonces, —yo— sugiero que habría que definir, al menos en el proyecto o en esta votación de este Pleno, si estamos ante un acto administrativo o ante una norma general. Yo considero que puede ser nada más una cuestión de un acto administrativo porque está

dirigido a un grupo de funcionarios de las dependencias y no al público en general.

Por otro lado, respecto de la precisión de los actos, no se toma en cuenta que en la demanda se reclamó también la ejecución del citado acuerdo. Esa —la ejecución— está expresamente señalada en la demanda y que se dice que la ejecución del acuerdo realizado mediante operativo del veinte de enero de dos mil veintiuno, en la cabecera municipal, este debe ser también considerado como un acto impugnado. La propuesta no lo menciona, no lo señala y creo que debe atenderse al señalamiento del municipio para tener como acto reclamado este operativo, de tal manera que se pueda analizar —desde luego— desde un punto de vista competencial, como es en las controversias constitucionales. Estas serían mis dos primeras observaciones, señor Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias, señor Ministro Aguilar. Ministro Pérez Dayán.

SEÑOR MINISTRO PÉREZ DAYÁN: Gracias, señor Ministro Presidente. Coincido con lo que ha expresado el señor Ministro Aguilar en tanto aquí pudiéramos distinguir entre lo que es una norma general y un acto administrativo e, incluso, de alcance general, como lo autoriza la propia legislación administrativa que rige la actuación y conductas de la autoridad ejecutiva.

Y, en este sentido, también coincido con lo que él ha expresado, que esto, si bien no incide en el aspecto específico de la oportunidad, desde luego que su precisión tendrá como consecuencia saber si una votación puede dar lugar a la invalidez

ya por una votación calificada o una votación de mayoría simple, de suerte que —sí— hay un tema que trasciende en esta propia circunstancia y por esas razones, atendiendo a la naturaleza de la disposición, los fundamentos que ocupa el Ejecutivo del Estado para expedirla y a quien se dirige, me da también —a mí— la opinión de que esto se trata de una potestad administrativa que no surge de ninguna facultad reglamentaria; simple y sencillamente son los lineamientos de ejecución que corresponde a las autoridades que se encuentran vinculadas con la normativa de lo que deben hacer tratándose de un tipo de transporte, y en esa medida también, aun cuando considero que la oportunidad se cumple por los treinta días, no así con la calificativa que se da en norma general, pues —para mí— es un acto administrativo —sí— de alcance general, pero finalmente un acto administrativo o una instrucción del Ejecutivo a los servidores públicos que se ven vinculados con el cumplimiento de la ley sobre el cómo proceder en ejecución de esta. Por tanto, si esto es estrictamente administrativo, es un acto administrativo y —aquí— en controversia se analizaría como tal. Gracias, señor Ministro Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias, señor Ministro. Ministro Laynez.

SEÑOR MINISTRO LAYNEZ POTISEK: Gracias. Yo reconozco, señoras Ministras, señores Ministros, que el análisis de este tipo de acuerdos o, a veces, de decretos suponen —luego— el estudio de la naturaleza misma no siempre es evidente. Yo reconozco como plausible esta argumentación, lo hemos visto tanto en Sala como en el Pleno cuando analizamos, por ejemplo, una declaratoria de área natural protegida si es un acto de aplicación de la ley —de la Ley

LGEEPA— o, en realidad, es un instrumento con disposiciones de carácter general.

Yo lo que señalaría es que —a mí me parece— la característica de la naturaleza no está en función de los destinatarios de la norma. Que yo sepa ni en Sala ni en Pleno ha sido uno de los criterios para establecer si una norma es de carácter general, sino el contenido y la materia del mismo, si tiene disposiciones aplicables en abstracto y en este caso, pues es una norma que está dirigida a todos los municipios donde establece una serie de lineamientos que se llevarán a cabo. En ese punto —yo— difiero: parece mucho más una norma material y formalmente reglamentaria de que el eje de la Ley de Transporte y Movilidad del Estado de Colima —sí— que un acto concreto de aplicación que los operativos —sí— podrán ser considerados.

Hay disposiciones de carácter general que tampoco están —digamos— dirigidos a la ciudadanía. Basta con señalar las leyes orgánicas. No están dirigidas y eso no les quita su carácter. O la ley de ingresos. Las leyes de ingresos son disposiciones material y formalmente legislativas y no están dirigidas, en estricto sentido, a la ciudadanía. Pedir ingresos, la autorización para que las autoridades recauden y las leyes orgánicas son cuestiones —como su nombre lo dice— organizativas de la propia administración. Por eso —yo— insisto, reconociendo que es muy interesante —luego— este análisis o este debate, —yo— sostendría que están en tiempo y haciendo, bueno, perdón lo están porque —como bien lo dijo el Ministro Luis María— en los dos casos el tercero sería extemporáneo, si se considerara. Yo sostendría el proyecto como

está: haciendo el cálculo como norma general a partir de su publicación. Gracias, Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias, señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO LAYNEZ POTISEK: Perdón. Y, en cuanto al otro, —sí— me parece —si me permite, yo—, checaría lo de la ejecución. Eso va a depender de si se, del resultado.

SEÑORA MINISTRA ESQUIVEL MOSSA: De la consecuencia.

SEÑOR MINISTRO LAYNEZ POTISEK: En el fondo, Ministra, porque, si no obtiene la mayoría —digamos— la parte competencial, entonces —sí— tendríamos que, pues —yo— lo retiraría y tendríamos que analizar ese argumento. Si, por el contrario, no es así, pues creo que en el engrose podríamos señalarlo.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Sí. Creo que la observación del Ministro Aguilar es que estuviera en la precisión.

SEÑOR MINISTRO AGUILAR MORALES: Sí.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: De las normas y.

SEÑOR MINISTRO LAYNEZ POTISEK: Ah, pues entonces, sí.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Actos reclamados, se puede hacer —desde luego— si usted no tiene inconveniente.

SEÑOR MINISTRO LAYNEZ POTISEK: No.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: En el engrose una vez que verifique.

SEÑOR MINISTRO LAYNEZ POTISEK: Sí.

SEÑOR MINISTRO AGUILAR MORALES: Sí.

SEÑOR MINISTRO LAYNEZ POTISEK: Con todo gusto, Ministro.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: La situación.

SEÑOR MINISTRO AGUILAR MORALES: Sí. Si me permite.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Sí, perdón, señor Ministro. Sí.

SEÑOR MINISTRO AGUILAR MORALES: Señalarle al señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Sí.

SEÑOR MINISTRO AGUILAR MORALES: En la página cuatro de la demanda se menciona esta ejecución que se hizo: fue un operativo —ya— realizado el veinte de enero de dos mil veintiuno en la propia cabecera municipal y, además, en la página dieciséis se hacen valer los argumentos o conceptos de invalidez en contra de esta ejecución. Gracias, señor Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias a usted, señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO LAYNEZ POTISEK: Así lo hacemos, entonces.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: ¿Sí? Perfecto.

SEÑOR MINISTRO LAYNEZ POTISEK: Si les parece bien, sí.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Entonces, se va a ajustar el capítulo de precisión de normas y actos para incluir. Ministro Pérez Dayán.

SEÑOR MINISTRO PÉREZ DAYÁN: Gracias, señor Ministro Presidente. En consecuencia, de lo dicho por el señor Ministro ponente, evidentemente, si esto fuera un acto administrativo pudiera ser que, entonces, tendríamos que justificar la competencia de este Alto Tribunal para conocerlo, pues esto correspondiera, en todo caso, a las Salas si esto no es una norma general. Gracias, señor Ministro Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias. El proyecto se mantiene en sus términos de que es una norma general, solo que hubiera una votación mayoritaria en el otro sentido —ya— veríamos si esto implicaría que no lo pueda conocer el Tribunal Pleno, pero realmente el Tribunal Pleno puede conocer todo lo que conocen las Salas y, si el asunto —ya— está radicado aquí, —ya— lo estudiamos. Creo que lo más práctico sería que lo analizáramos.

Vamos a tomar votación nominal sobre estos apartados. Le ruego a las Ministras, Ministros que tengan diferencia en alguno de ellos

lo hagan saber, en el entendido que —ya— se modificó lo de precisión de las normas y actos impugnados. Adelante.

SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS: Sí, señor.

SEÑOR MINISTRO GUTIÉRREZ ORTIZ MENA: A favor del proyecto modificado.

SEÑOR MINISTRO GONZÁLEZ ALCÁNTARA CARRANCÁ: Con el proyecto modificado.

SEÑORA MINISTRA ESQUIVEL MOSSA: Con el proyecto modificado.

SEÑORA MINISTRA ORTIZ AHLF: Con el proyecto modificado.

SEÑOR MINISTRO AGUILAR MORALES: Considerando que se trata de un acto administrativo y no de una norma general y, por lo tanto, el fundamento de la oportunidad debe ser diverso; y estoy de acuerdo —ya— con la modificación que hizo el señor Ministro respecto de la precisión de los actos.

SEÑOR MINISTRO PARDO REBOLLEDO: A favor del proyecto modificado.

SEÑORA MINISTRA RÍOS FARJAT: Con el proyecto modificado.

SEÑOR MINISTRO LAYNEZ POTISEK: Con el proyecto modificado.

SEÑOR MINISTRO PÉREZ DAYÁN: Estoy por la consideración de que se trata de un acto administrativo y que la competencia de este Alto Tribunal derivaría simplemente de su decisión de conocerlo.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE ZALDÍVAR LELO DE LARREA: Con el proyecto modificado.

SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS: Señor Ministro Presidente, me permito informarle que, en términos generales,

existe unanimidad de diez votos a favor de los considerandos sometidos a votación; el señor Ministro Aguilar Morales vota en el sentido de considerar que se trata de un acto administrativo, que así debe de precisarse en lo relativo a la oportunidad, y el señor Ministro Pérez Dayán también considera que es un acto administrativo y realiza precisiones sobre el considerando de competencia.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias, secretario. **SE APRUEBA EN ESOS TÉRMINOS.**

Le ruego al señor Ministro Laynez —ponente en este asunto— que presente el fondo del asunto.

SEÑOR MINISTRO LAYNEZ POTISEK: Gracias, Ministro Presidente. El municipio actor señala como causa como —perdón— conceptos de impugnación o conceptos de invalidez —perdón— que el acuerdo —el acuerdo impugnado— invade las atribuciones que constitucionalmente están asignadas a los municipios en materia de transporte público y de tránsito, fundamentalmente porque considera que la normativa estatal no prohíbe la circulación de mototaxis como una forma de transporte alternativo y, como no está prohibido, pues —entonces— correspondería o tendría la potestad el municipio para regularlos y autorizarlos.

En un segundo agravio —me voy a permitir exponer los dos, aunque empezaríamos con el que acabo de señalar— señala también que es inconstitucional; pero, más bien, porque no considera que esté debidamente fundado porque no advierte la competencia de los secretarios signantes para suscribirlo. No hay un precepto, no se cita un precepto, un fundamento que permita el aseguramiento de

motocicletas adaptadas y, por lo tanto, los fundamentos usados en el acuerdo no serían suficientes para sostener su competencia.

Es importante señalar que este acuerdo impugnado fue emitido por el Gobernador del Estado de Colima a efecto de ordenar la práctica de operativos en vialidades, carreteras, autopistas de jurisdicción estatal y municipal para un aseguramiento cautelar de estas denominadas mototaxis, que son motocicletas adaptadas con chasis o estructura como pasajeros para poder transportar pasajeros y, conforme lo señala el Ejecutivo del Estado, este tipo de transporte público, es decir, de transporte de personas de un lugar a otro —que sería un transporte público— no está autorizado por la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima y de su reglamento; sin embargo, considera —digo, perdón— que varios de los municipios han estado dando autorizaciones para esta modalidad de transporte público.

En primer lugar, el proyecto, la propuesta del proyecto es hacer referencia a —perdón—, primero, el parámetro de regularidad constitucional, es decir, se reitera el contenido del artículo 115, base III, inciso h), base V, incisos a) y h), constitucional, conforme al cual, conforme a los preceptos constitucionales, efectivamente, los municipios cuentan de manera exclusiva con la prestación del servicio tránsito, de tránsito, los ingresos que derivan de la prestación de este servicio y cuentan con facultades para autorizar, formular y aprobar los planes en materia de movilidad y seguridad vial e intervenir en la formulación y aplicación de programas de transporte público de pasajeros cuando afecten su ámbito territorial.

Ahora bien, conforme a los precedentes que se citan en el proyecto, desde la controversia constitucional 2/1998, no lo voy a desarrollar

todo sino únicamente el rubro de la jurisprudencia que derivó de esa controversia y que señala que “CONTROVERSIA CONSTITUCIONALES. LA FACULTAD EN MATERIA DE TRÁNSITO NO INCORPORA LA DE TRANSPORTE”. Posteriormente, la controversia constitucional 24/1999, en donde se analizó decreto de reformas y adiciones a la Ley de Tránsito del Estado de Oaxaca y se señaló que tampoco se violaba el artículo 105 por no invadir competencias.

En la controversia constitucional 6/2001 se analizaron, inclusive, en una ley más compleja porque —ya— traía otras reglas de movilidad, el registro y control vehicular y la emisión de placas, y la mayoría de este Tribunal Pleno consideró que esas normas relativas a la organización y planeación del —digamos— que tenía que ver con el tránsito no significaban tampoco una invasión competencial a los municipios —insisto— en cuanto al registro vehicular y la expedición de placas. Posteriormente, la controversia 19/2008, en donde se habla de la participación que en la formulación de los programas relativos debe de tener el municipio.

Quiero señalar como muy importante la 309/2017 —perdón— y la 342/2019. En esta, fundamentalmente, en la primera se volvió a reiterar la diferencia en transporte público y tránsito, y en la 342 —sí— se analizaron lineamientos que tenían que ver —ya— con el transporte público alternativo de mototaxis, lo que también se consideró inconstitucional por este Máximo Tribunal.

Quiero señalar también —y como lo señala el proyecto— que la legislación local, la legislación en la entidad federativa es congruente tanto con el texto constitucional como con estos

precedentes porque el artículo 90, fracción III, que numera, señala los servicios a cargo de los municipios no contempla que tengan entre sus facultades la prestación del servicio de transporte público ni en la ley municipal del municipio del Estado de Colima no se encuentra tampoco la facultad de que los municipios regulen aspectos con el transporte público de personas.

Ahora bien, es importante señalar que no escapa a este Alto Tribunal que mediante decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el dieciocho de diciembre de dos mil veinte se reformaron la fracción XXIX-C del artículo 73, el inciso a) de la fracción V, la fracción VI del 115, y el párrafo segundo del apartado C del artículo 122, se adicionó un último párrafo al artículo 4° de la Constitución Federal, es decir, durante la elaboración del proyecto hubo esta reforma constitucional que, en síntesis, prevé el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, eficiencia, sustentabilidad —perdón— calidad, inclusión e igualdad, y en el artículo 73, —esto es muy importante— en la fracción XXIX-C, se otorga al Congreso la facultad de expedir leyes que establezcan la concurrencia del gobierno federal de las entidades federativas de los municipios en el ámbito de sus respectivas en materia de movilidad.

Ahora bien, conforme a estas reformas, en cumplimiento de este mandato el diecisiete de mayo de dos mil veintidós se publicó en el Diario Oficial la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, donde se hace —ya— una distribución competencial entre las entidades federativas y municipios; sin embargo, del análisis que se realiza de los textos, —ya— de la ley emitida en cumplimiento del artículo 73 y de que se convirtió la movilidad. Y hay que recordar que el aspecto

de movilidad es un aspecto complejo porque —digamos— puede o tiene que ver con el transporte público; pero, lógicamente, suele tocar o —ya lo hemos visto— o suele impactar también en los sistemas de movilidad, concretamente, en las reglas de estacionamiento y tránsito —por ejemplo—; sin embargo, de la lectura del artículo —perdón— de la Ley General de Movilidad y Seguridad y la distribución de competencia se vuelve a reiterar como facultad exclusiva de la entidad federativa el otorgar licencias y permisos para conducir para el transporte de pasajeros de carga y de uso particular —bueno— le volvió a otorgar el registro vehicular como una competencia que —ya— había sido reconocida por el Tribunal Pleno, pero lo reconoce como una facultad de la entidad federativa.

En el artículo 68 se establecen todas las facultades que tiene el municipio en la materia y, si bien —insisto— hay una participación que estaba, incluso, reconocida en la parte de formulación de programas en el sistema nacional de movilidad como parte integrante del sistema nacional y de otras atribuciones, nos parece que no se desprende que esto haya significado el revertir los precedentes de este Tribunal, o bien, o revertir el sistema constitucional establecido por el artículo 115, de tal manera que la facultad residual que tienen las entidades federativas, es decir, y que este Tribunal había considerado que no es una facultad federal, pero el transporte público no es una facultad municipal. Por lo tanto, los Estados podían emitir tanto la regulación como las autorizaciones en materia de —perdón— del servicio público de transporte de personas, y es así que las leyes de tránsito o de —perdón— las leyes municipales establecen de manera limitativa cuáles son los tipos de transporte público autorizados en cada

entidad federativa. Por eso se considera que, a pesar de esta importante reforma constitucional, no parece que se haya — digamos— revertido esta facultad exclusiva de las entidades federativas en materia de regulación de transporte público y, por lo tanto, de las autorizaciones y concesiones para este transporte. Sería cuanto, señor Presidente. Yo esperarí el resultado de esto para así entrar al segundo agravio —si me permite—, el de falta de fundamentación.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias, señor Ministro. Ministro Luis María Aguilar.

SEÑOR MINISTRO AGUILAR MORALES: Gracias, señor Ministro. Reconozco que el proyecto está muy bien argumentado y estructurado, pero —con todo respeto, yo— no coincido y estaría —yo— por la invalidez de esta norma o acuerdo —según yo— para la implementación de operativos para el aseguramiento de mototaxis en el Estado de Colima, emitido por el Poder Ejecutivo de la entidad, por violación a la participación municipal —violación a la participación municipal— en los programas de transporte público de pasajeros que afecten su ámbito territorial y que está previsto en el artículo 115, fracción V, inciso h), de la Constitución Federal.

En su primer concepto de invalidez, el municipio actor aduce que el acuerdo cuestionado transgrede en su perjuicio el principio de participación efectiva en la formulación y aplicación de los programas de transporte público de pasajeros en lo concerniente a su ámbito territorial.

El artículo 115 constitucional señala, en lo conducente: fracción V “Los Municipios, en los términos de las leyes federales y Estatales relativas, estarán facultados para: [...] h) Intervenir en la formulación y aplicación de programas de transporte público de pasajeros cuando aquellos afecten su ámbito territorial”.

Al resolver la controversia constitucional 19/2008 en enero de dos mil once por unanimidad de diez votos —y señalo que de aquella integración de este Tribunal Pleno solo estamos el señor Ministro Zaldívar y yo—, se determinó que las leyes federales y estatales han de autorizar la participación municipal en los programas de transporte público de pasajeros que afecten su ámbito territorial de una manera efectiva, es decir, debe darles una intervención en las actividades o funciones tendentes al control para integrar en términos claros y precisos una proposición relativa al transporte público de pasajeros y poner en práctica los programas en su municipio.

Lo anterior bajo el entendimiento de cuatro premisas fundamentales: que la materia de transporte es de titularidad estatal y que, si bien en ella pueden tener participación los municipios, será únicamente respecto de los programas de transporte público de pasajeros que incidan en su ámbito territorial, y que su participación se encuentra sujeta a lo que dispongan las leyes federales o locales, incluso, existe un precedente de la Primera Sala de este Alto Tribunal en ese sentido en la controversia constitucional 162/2008. Considero que refleja la postura consolidada de este Alto Tribunal en el sentido de que la prestación del servicio de transporte público de pasajeros constituye una atribución otorgada en forma residual a las entidades federativas, de ahí que la única participación —y lo

reconozco— la única participación municipal en la materia se limita a la formulación, integración y aplicación de los programas relativos. A partir de esa idea se puede sostener que los programas de transporte público de pasajeros tienen como finalidad establecer las políticas públicas inherentes al propio transporte, tales como garantizar la seguridad de los usuarios, los derechos de los permisionarios y concesionarios, el fomento de servicios alternativos de transporte, entre otros.

Tales supuestos los encuentro identificables, precisamente, con alguna de las consideraciones que motivaron la emisión del acuerdo impugnado, como fueron: a) eliminar los riesgos de inseguridad a que se enfrentan los usuarios de medios de transporte que circulan en la entidad sin contar con un permiso o concesión de la autoridad estatal, b) combatir los efectos ambientales ocasionados y c) combatir el impacto negativo que se genera en la economía de los concesionarios de otros medios de transportación. Luego, si el propio acuerdo en su punto segundo prevé la posibilidad de realizar operativos en las vialidades, carreteras y autopistas de jurisdicción tanto estatal como municipal y su contenido se refiere a supuestos que este Alto Tribunal ha identificado como tipos de programas de transporte público de pasajeros, entonces el acuerdo cuestionado actualiza el deber estatal de hacer partícipes a los municipios en su formulación y aplicación de manera efectiva, pues es claro que su contenido está dirigido expresamente al ámbito territorial municipal a través de sus vialidades, carreteras y autopistas; no obstante, ni de los antecedentes que dieron origen al acuerdo impugnado contenidos en su publicación oficial ni de la contestación de la demanda presentada por el Poder Ejecutivo del Estado se advierte intervención alguna por parte de los municipios, lo que encuentro —

desde luego— violatorio del artículo 115, fracción V, inciso h), de la Constitución Federal.

No escapa a mi atención que el punto cuarto del acuerdo impugnado establece: —entre comillas, abro comillas— “Podrá invitarse a instancias de los tres órdenes de gobierno, —lo que incluye al municipal, claro— para que estén presentes en los operativos, vigilando que las autoridades actúen en el ámbito de sus competencias” —cierro comillas—; sin embargo, dicho supuesto —para mí— no colma el deber de haber brindado participación previa en la formulación del acuerdo. Como lo hemos sostenido en nuestros precedentes, la Constitución no permite cualquier tipo de participación municipal en cualquier modalidad, sino que deben existir razones para concluir que se habilitó al municipio para tener intervención efectiva en la formulación e integración de programas de transporte público cuando afecten su territorialidad, por lo que esa invitación queda libre a voluntad de los funcionarios estatales, a quienes no se les dan directrices o estándares acerca de qué es lo que debe guiar sus decisiones para formular la invitación ni con ello se cumple con el requisito de una participación previa en la formulación de estos programas.

Consecuentemente, —como lo adelanté— estoy por la invalidez del acuerdo para la implementación de operativos para el aseguramiento de mototaxis en el Estado de Colima por violación a la no participación municipal de los programas de transporte público de pasajeros, que —ya, como señalé— está prevista en el artículo 115, fracción V, inciso h), de la Constitución. Solamente quiero enfatizar que —desde luego— no soy ajeno a las finalidades que persigue el acuerdo impugnado ni desconozco las atribuciones

constitucionales y legales de la autoridad estatal en materia de transporte; sin embargo, no creo que deba convalidarse un acuerdo que en su procedimiento de origen ha sido realizado en contravención con el Texto Fundamental. Es cuanto, señor Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias, señor Ministro Aguilar. Ministro Pérez Dayán.

SEÑOR MINISTRO PÉREZ DAYÁN: Gracias, señor Ministro Presidente. Me sumo al reconocimiento que hace el señor Ministro Aguilar Morales sobre la acuciosidad del proyecto; sin embargo, también coincido con él en que este acuerdo es inconstitucional. Solo como dato referenciado, debo decir a ustedes lo que aquí —ya— se ha expuesto: el artículo 73, fracción XXIX-C, de la Constitución Federal fue modificado el dieciocho de diciembre de dos mil veinte para establecer distintas determinaciones en razón de la movilidad y la seguridad vial, dándole facultades al Congreso de la Unión para expedir las leyes que establezcan la concurrencia del gobierno federal, las entidades federativas y los municipios en esta materia. El acuerdo —aquí— combatido es de dieciocho de enero de dos mil veintiuno y las demandas se presentan el tres de febrero de dos mil veintiuno.

También importante es —para mí— precisar que —tal cual lo destaca el propio proyecto—, efectivamente, el diecisiete de mayo de dos mil veintidós, es decir, cuatro meses después, tres meses después de la expedición del acuerdo se dictó la ley general a cargo del Congreso de la Unión en estas materias.

También importante es señalar que, dentro de la concurrencia, esta ley tomó la responsabilidad de determinar, desde un marco general, qué corresponde a cada uno de los ámbitos de gobierno a efecto de facilitar esta concurrencia.

El artículo 68 otorga a los municipios en esta materia distintas atribuciones, como las que son las que derivan de la fracción VII y VIII de ese propio artículo 68, y que nos dicen con claridad: “[corresponde, entonces, a los municipios] Facilitar y participar en los sistemas de movilidad de las entidades federativas, en los términos que establece esta Ley, garantizando que las vías proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas, considerando su interseccionalidad, sin importar el modo de transporte que utilicen [y VIII] Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad, fomentando y priorizando el uso del transporte público y los modos no motorizados”. Esto evoca claramente una participación del municipio en esta materia y en su ámbito territorial, de suerte que la propia ley general establece determinadas facultades que el accionante o que quien controvierte aquí el acuerdo establece infringidas.

Debo recordar a ustedes que la materia de este acuerdo se limita a establecer la forma en que habrán de participar dos secretarías del gobierno estatal, esto es, en el caso de algún tipo de movilidad que lo es, particularmente, la de los motocarros o cualquier otro medio de transporte motorizado y no motorizado deban observar en coordinación interinstitucional la Secretaría de Seguridad Pública y la Secretaría de Movilidad, excluyendo —obviamente— al municipio.

Bajo esta modalidad, estimo que hay, entonces, invalidez por este acuerdo en la medida en que, en primer orden, transgrede una atribución facultad concedida por la Ley General de Movilidad a los municipios, más allá de que esto haya sucedido con posterioridad al del dictado del acuerdo porque, para ahora en que se resuelve, la ley general existe, y dos, más abiertamente —como lo expresó el señor Ministro Aguilar, sí— creo que esto es una materia que incide directamente en no solo en facultades del municipio, sino aquello que sucede en su territorio y, —ya— como mínimo, independientemente de la infracción a la propia competencia del municipio de la cual debió derivar una participación, es que no tuvo conocimiento del dictado de este acuerdo que, a partir de considerar que esto es exclusivamente estatal, dio las directrices a las que se deben atener dos secretarías específicas del gobierno de la entidad, esto es, una y otra secretaría, excluyendo al municipio, particularmente, la Secretaría de Seguridad Pública y la Secretaría de Movilidad.

De manera que el desarrollo de estos operativos, contenido en el acuerdo y aquí cuestionado, que —insisto— a mí me parece una instrucción administrativa, se habrá de ejecutar, precisamente, en territorio del municipio que promueve la controversia —quien goza de atribuciones también para regular esto— e, insisto, el propio acuerdo al que aquí se refiere introduce la modalidad de transporte no motorizado, lo cual es absolutamente competencia de un municipio, en tanto no quedó excluido de las formas generales que dio la ley para tales efectos, al que se refiere única y exclusivamente a cualquier medio de transporte motorizado a cargo de la regulación estatal.

Bajo esta perspectiva considero que se viola, entonces, la autonomía, las facultades del municipio no solo por no haberle participado en la determinación de este acuerdo, si es que se considera una norma legislativa, y dos, por infringir de manera directa lo que la ley general le vino a dar posteriormente, en cuanto a sus atribuciones para participar en cualquier determinante relacionada con el transporte público y, más específicamente, en el no motorizado, que no es al que se refiere, en todo caso, la ley general. Gracias, señor Ministro Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias, señor Ministro. Ministra Ortiz.

SEÑORA MINISTRA ORTIZ AHLF: Gracias, Ministro Presidente. De la misma forma, reconozco el buen trabajo realizado por el Ministro Javier Laynez Potisek. Yo coincido con los dos Ministros que me antecedieron: es una facultad que debió consultarse al emitir este acuerdo de los municipios, el regular todas las cuestiones de seguridad pública para efecto de asegurar de manera cautelar a las motocicletas adaptadas con chasis o estructura, etcétera.

La razón de ello es que —sí— es una facultad concurrente. Si no fuera así, pues no tendría que haberse emitido este acuerdo, es decir, de tener facultades las entidades federativas no tendría necesidad de emitir un acuerdo en el cual se previera la coordinación con los municipios. Y lo señala de manera muy clara el acuerdo: “Para ello podrán realizar, entre otras actividades, de manera conjunta, toda clase de operativos, acciones y estrategias coordinadas en las vialidades”, es decir, se está partiendo de que,

para poder realizar estas funciones, requiere un acuerdo con el municipio; municipio al que no se le permitió participar en la elaboración de dicho acuerdo. Si fuera competencia de la entidad federativa, pues no necesitaría un acuerdo: podría realizar la actividad directamente sin tener el sí del municipio. Es cuanto, Ministro Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias, señora Ministra. Ministro Laynez.

SEÑOR MINISTRO LAYNEZ POTISEK: Gracias, Ministro Presidente. Me parece muy importante precisar lo siguiente. En el proyecto se establece con toda claridad en la página once, primero, donde se transcribe el marco constitucional, como en el párrafo veinticuatro, en donde se hace una síntesis de las facultades, que conforme al artículo 115 cuentan los municipios —y ahí se señala, incluso, se subraya en negrillas— esta facultad de intervenir en la formulación y aplicación de planes de transporte público; sin embargo, me parece que no debemos soslayar el origen de este acuerdo del gobernador. No se está estableciendo un programa de transporte público de pasajeros. Este acuerdo —y como lo dicen los considerandos del mismo— surge, precisamente, porque los municipios, algunos de los municipios y algunos sin ni siquiera modificar su reglamento, sino por autorización del cabildo, decidieron dar autorizaciones para un nuevo modo de transporte público de personas, que fue el transporte a través de estos mototaxis.

Y es ahí la decisión del municipio al considerar —como lo dijeron en su demanda— que, como la ley de movilidad del Estado no prohíbe,

no prevé tampoco, vienen todos los tipos de transporte público en la ley, pero dice: como no prohíbe, entonces —yo— lo puedo regular y, entonces, estos municipios —entre otros, el que estamos viendo, en este momento— dieron autorizaciones para transporte público de personas a través de este mecanismo.

En esa tesitura, lo que está haciendo el acuerdo impugnado está estableciendo los lineamientos para los operativos, precisamente, para el aseguramiento cautelar de estos mototaxis que no están autorizados, o sea, no tienen una concesión válida autorizada por el Estado para prestar el servicio público de transporte. Entonces, ¿qué participación estamos diciendo que tenía que tener el municipio? No se está estableciendo un programa de transporte de pasajeros, por eso dijimos: —más bien— el acuerdo más que cuando se analizó la naturaleza, es una facultad reglamentaria, si se reconoce que tiene la facultad el Estado para regular y también para otorgar las autorizaciones, concesiones para el transporte público de pasajeros, pero lo que está haciendo el gobernador es establecer las reglas para un operativo en el sentido, en este caso, por el aseguramiento y por seguridad que no sigan circulando estos mototaxis que, conforme a sus atribuciones, no tienen una autorización válida.

Entonces, —yo— creo —y lo digo con mucho respeto— que no es una, esta participación constitucional que se reconoce es, exactamente, cuando se establecen todos los programas, autorizaciones, etcétera, que tenga que tener, pero eso no es, ni siquiera estamos entrando —porque no es parte de la litis— a los reglamentos y a autorizaciones que dieron los municipios en este sentido.

Lo que se analiza es si el gobernador, si es constitucional lo que conforme a sus atribuciones está haciendo o no. Entonces, me parece que —insisto— ¿de qué participación, a qué programa tendría que haber consultado el gobernador, si lo que está actuando es, precisamente, en ejercicio de su facultad para decir: eso no está autorizado en la ley estatal y eso le corresponde a las autoridades estatales? Entonces, me parece que no es aplicable ese precepto constitucional.

En cuanto a la ley general, como señala el Ministro Pérez Dayán, efectivamente, las facultades de desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad, fomentando y priorizando el uso del transporte público y los medios no motorizados, la pregunta aquí es ¿esto hizo o hace que el Estado haya perdido su facultad exclusiva conforme al 115 —perdón— conforme al régimen residual para regular el servicio de transporte público en la entidad y otorgar las autorizaciones? Pues me parece que no, tan es así que el artículo 67 de la Ley General de Movilidad, en su fracción XI, sigue otorgando a la entidad federativa el otorgamiento de licencias, permisos para conducir en la modalidad de su competencia para el transporte de pasajeros, de carga y de uso particular, así como el registro para que los vehículos circulen, esto es, el vehículo, el registro, el control vehicular.

Me parece —a mí— que tampoco con esta reforma posterior se está —como lo dije en la presentación— revirtiendo porque aquí está la facultad todavía por ratificada en favor de la entidad federativa. Sí, creo que, en una interpretación armoniosa, claro, cuando se desarrollen las estrategias de transporte, los programas y proyectos

de movilidad en la que han de participar los dos niveles de gobierno, entidad federativa y municipio, claro que van a participar y tienen que proponer estos medios. Yo estoy totalmente de acuerdo con eso, pero ese no es el acto impugnado; el acto impugnado es que, existiendo facultad estatal, pues el gobernador puede o no constitucionalmente emitir un decreto que diga: mientras eso no está autorizado no puede circular. Gracias, Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias, señor Ministro Laynez. Yo estoy en contra del proyecto. Coincido con el Ministro Laynez que este no es un tema de participación del municipio, sino de invasión de atribuciones del municipio.

No es que no se le permita participar al municipio. Desde mi punto de vista es que se están violando las atribuciones del municipio que tiene de acuerdo al marco constitucional vigente, derivado de la reforma a la Constitución General en materia de movilidad y seguridad vial publicada el dieciocho de diciembre de dos mil veinte y la expedición de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial del diecisiete de mayo de dos mil veintidós.

Estas reformas —la constitucional y la de ley general— cambian el parámetro de regularidad constitucional con el que se venían construyendo los precedentes y, aunque el proyecto —sí— hace referencia a estos cambios normativos, concluye que la regulación para otorgar los permisos para el transporte público de personas sigue siendo una materia asignada mediante un sistema residual de competencias a las entidades federativas.

Desde mi punto de vista, esta opinión, esta conclusión es inexacta. El parámetro de regularidad constitucional —como ya lo acabo de decir— se transformó con la reforma constitucional, pues el transporte público, que —sin duda— es un elemento de movilidad y seguridad vial, pasó de ser una facultad residual a una facultad concurrente. Además, con la expedición de la ley general se potenciaron las facultades de los municipios, los cuales ahora están facultados para definir las categorías de servicios de movilidad en función de su contexto y regulará su operación; cuestión que incluye —sin duda— el transporte público municipal. De tal suerte que —ya no— resulta aplicable el criterio sostenido en los precedentes que se citan en materia de transporte público.

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial tiene como objetivo definir los mecanismos de coordinación de las autoridades en los tres órdenes de gobierno y la nueva —la nueva, la nueva— distribución de competencias que regula concurrencia entre Federación, entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México en esta materia.

Es importante tener en cuenta que la ley general define en su artículo 3º, fracción LIX, el transporte público de pasajeros como el medio de traslado que se ofrece a una persona o para el público en general de forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida y sujeta a horarios establecidos o criterios de optimización mediante algoritmos tecnológicos que otorga la autoridad competente a través de entidades, concesionarios o permisos; sin embargo, no establece, —a diferencia de lo que señala el proyecto— dentro de las facultades exclusivas de las entidades federativas, la de regular ni la de otorgar concesiones en

materia de transporte público a nivel estatal y municipal. Por el contrario, el artículo 44 de la ley general establece con claridad que cada autoridad en materia de transporte en los tres órdenes de gobierno definirá las categorías de servicios de movilidad en función de su propio contexto y regulará su operación, y en estos servicios de movilidad está también —como ya dijimos— el transporte que venimos analizando: el transporte público.

El proyecto pretende —como ya se ha dicho aquí— derivar del artículo 67, fracción XI, de la ley general la facultad exclusiva de las entidades federativas en materia de transportes, pero este artículo no se refiere a concesiones y permisos para la prestación de transporte público, sino únicamente a la expedición de licencias y permisos para conducir y al registro de vehículos.

Me parece que hay una diferencia muy clara entre concesiones y permisos para la prestación de un servicio de transporte público con la facultad para expedir licencias y permisos para conducir y registrar vehículos, y si bien cuando se expidió el acuerdo impugnado dentro del marco constitucional era válido este, de esta atribución porque el Pleno había reconocido que era de los Estados, después de la reforma constitucional y la ley general se ha tornado en inconstitucional.

Por ello, —desde mi punto de vista— el Estado carece de competencia para prohibir —como lo hace el acuerdo impugnado— la circulación de mototaxis y vehículos similares al interior de los municipios a través de la implementación de operativos en carreteras de jurisdicción municipal; esto puede hacerlo solamente en vialidades estatales, no en las municipales.

De tal suerte que la materia de transporte público pasó de ser residual a ser concurrente. Por ello —desde mi punto de vista— debe declararse la invalidez del acuerdo impugnado ante la situación de inconstitucionalidad sobrevenida, pues es contraria claramente a la distribución competencial realizada por el artículo 44 de la ley general y contraviene, en consecuencia, el artículo 73 fracción XXIX, apartado C, de la Constitución General. Por estas razones es que estoy en contra del proyecto. Ministro Pérez Dayán.

SEÑOR MINISTRO PÉREZ DAYÁN: Gracias, señor Ministro Presidente. Le agradezco muy puntualmente al señor Ministro Laynez Potisek la respuesta que dio a mis argumentos; sin embargo, solo quisiera destacar que, entre ellos, se da el apoyo del artículo 67 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial —al que él se refirió y que usted también, señor Ministro Presidente, acaba de mencionar— y, efectivamente —como bien lo puntualizó el señor Ministro ponente—, este artículo 67, que habla de las entidades federativas, establece que corresponde a ellas —en su fracción XI— otorgar licencias y permisos para conducir, en las modalidades de su competencia para el transporte de pasajeros, de carga y de uso particular, así como el registro para que los vehículos que circulen conforme a las leyes y reglamentos. Esto no implica regular de modo específico el tipo de transporte que se ha de requerir, simplemente las licencias y permisos para conducir.

Evidentemente, pudiera pensarse que, para conducir un transporte de pasajeros o uno motorizado, se podría requerir un tipo de licencia o un permiso, y este pudiera ser expedido por la entidad federativa; pero, en todo caso, lo que le correspondería vigilar es si se tiene o

no un permiso expedido por ella o qué tanto esto debe armonizarse con las facultades que la propia ley general le dio a los municipios, al establecer que es de su competencia desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad, fomentando y priorizando el uso del transporte público y los modos no motorizados. Recuerden, por favor, que la materia del acuerdo tiene que ver con los operativos que se habrán de llevar a cabo en territorios municipales por dos secretarías estatales sin participación de los municipios.

Por esto, creo que tanto la propia competencia invadida como la posibilidad de incluir un servicio no motorizado dan lugar a esa invalidez, y el artículo 67 —en mi modesto criterio— no podría ser el fundamento para justificar ese acuerdo. Gracias, señor Ministro Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias a usted. Ministro. Ministro Laynez.

SEÑOR MINISTRO LAYNEZ POTISEK: Únicamente precisar.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Perdón, me salté a la Ministra Yasmín Esquivel. ¿Tiene usted inconveniente?

SEÑOR MINISTRO LAYNEZ POTISEK: No, ninguno.

SEÑORA MINISTRA ESQUIVEL MOSSA: Gracias, Ministro Presidente. Yo considero que el objeto principal de la reforma constitucional fue seguir las mejores prácticas internacionales en seguridad vehicular y, con ello, reducir, inclusive, las muertes por

accidentes viales, así como proporcionar el acceso a un sistema de transporte seguro. No considero que el criterio de la reforma haya sido determinar y darle facultades para permisos de transporte a los municipios.

Por ello, —yo— coincido con el proyecto en cuanto a que esta facultad le corresponde a los Estados y, por lo tanto, ellos son los que están facultados para expedir este tipo de permisos y, para el caso de los programas, pues corresponde al municipio prestar el servicio de tránsito, así como el que le otorgue el derecho para la formulación y aplicación de programas de transporte público de pasajeros cuando afectan su ámbito territorial; sin embargo, constitucionalmente no se establece expresamente una competencia en materia de transporte público. Por ello, iría con el proyecto. Gracias, Ministro Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias, señora Ministra. Ahora sí, señor Ministro Laynez, una disculpa que lo interrumpí.

SEÑOR MINISTRO LAYNEZ POTISEK: No se preocupe. Únicamente precisar que el artículo 68 tampoco, en sus facultades que trae para las autoridades municipales, en ninguna parte transfirió o dice —al menos— no expresamente que les corresponde, —ya— a partir de esta nueva legislación, otorgar las autorizaciones, permisos, concesiones que tienen que ver en materia —perdón— de transporte público.

Cada una de estas entidades tiene vigente la ley de movilidad. Claro, tendrán que adecuarse donde vienen específicamente cuáles son los servicios de transporte que pueden existir en la entidad

federativa. En cambio, —sí— trae total, de manera expresa, el expedir autorizaciones, licencias o permisos para obras, infraestructura para la movilidad con estricto apego a las normas locales. Trae de manera literal y expresa autorizar las áreas de transferencia para el transporte en su territorio, —la fracción XVII— regular el servicio de estacionamientos en vía pública, en fin, etcétera; pero no hay —desde mi punto de vista sin desconocer que es muy interesante el punto de vista que se plantea aquí, lo reconozco— que, con base en esta distribución competencial, haya cambiado el parámetro de regularidad constitucionalidad o la lectura que ahora se debe dar al 115 o a los precedentes. Gracias, Presidente

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias, señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO LAYNEZ POTISEK: Estaré atento, perdón.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Perdón, adelante, adelante.

SEÑOR MINISTRO LAYNEZ POTISEK: Gracias.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: ¿Algún otro comentario? Tome votación, secretario.

SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS: Sí, señor Ministro Presidente.

SEÑOR MINISTRO GUTIÉRREZ ORTIZ MENA: Con el proyecto, apartándome de algunas consideraciones.

SEÑOR MINISTRO GONZÁLEZ ALCÁNTARA CARRANCÁ: Con el proyecto.

SEÑORA MINISTRA ESQUIVEL MOSSA: Con el proyecto.

SEÑORA MINISTRA ORTIZ AHLF: En contra del proyecto.

SEÑOR MINISTRO AGUILAR MORALES: En contra.

SEÑOR MINISTRO PARDO REBOLLEDO: A favor.

SEÑORA MINISTRA RÍOS FARJAT: Con el proyecto y con consideraciones adicionales.

SEÑOR MINISTRO LAYNEZ POTISEK: Con el proyecto.

SEÑOR MINISTRO PÉREZ DAYÁN: En contra.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE ZALDÍVAR LELO DE LARREA:
En contra y anuncio voto particular.

SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS: Señor Ministro Presidente, me permito informarle que existe una mayoría de seis votos a favor de la propuesta; el señor Ministro Gutiérrez Ortiz Mena, en contra de algunas consideraciones; la señora Ministra Ríos Farjat, con consideraciones adicionales; y voto en contra de la señora Ministra Ortiz Ahlf, del señor Ministro Aguilar Morales, del señor Ministro Pérez Dayán y del señor Ministro Presidente Zaldívar Lelo de Larrea, quien anuncia voto particular.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: APROBADO EN ESOS TÉRMINOS.

¿Hay algún ajuste en los resolutivos, secretario?

SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS: Ninguno, señor Ministro Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: En votación económica consulto ¿se aprueban los resolutivos? **(VOTACIÓN FAVORABLE).**

APROBADOS POR UNANIMIDAD DE VOTOS.

Continúe, secretario.

SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS: Sí, señor Ministro Presidente. Se somete a su consideración el proyecto relativo a la

CONTROVERSIA CONSTITUCIONAL 20/2021, PROMOVIDA POR EL MUNICIPIO DE COMALA ESTADO DE COLIMA, DEMANDANDO LA INVALIDEZ DEL ACUERDO PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE OPERATIVOS DE SEGURIDAD PÚBLICA DE COORDINACIÓN PARA EL ASEGURAMIENTO CAUTELAR DE MOTOCICLETAS ADAPTADAS CON CHASIS O ESTRUCTURA PARA PASAJEROS, MOTOCARROS O CUALQUIER OTRO MEDIO DE TRANSPORTE MOTORIZADO Y NO MOTORIZADO, CUALQUIERA QUE SEA SU DENOMINACIÓN NO AUTORIZADO POR LA LEY DE MOVILIDAD SUSTENTABLE PARA EL ESTADO DE COLIMA Y SU REGLAMENTO.

Bajo la ponencia del señor Ministro Laynez Potisek y conforme a los puntos resolutivos que proponen:

PRIMERO. ES PROCEDENTE, PERO INFUNDADA LA PRESENTE CONTROVERSIA CONSTITUCIONAL.

SEGUNDO. SE RECONOCE LA VALIDEZ DEL REFERIDO ACUERDO, EMITIDO EL DIECIOCHO DE ENERO DE DOS MIL VEINTIUNO POR EL GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO DE COLIMA Y PUBLICADO AL DÍA SIGUIENTE EN EL PERIÓDICO OFICIAL DEL ESTADO DE COLIMA.

TERCERO. PUBLÍQUESE ESTA RESOLUCIÓN EN EL SEMINARIO JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN Y SU GACETA.

NOTIFÍQUESE; “...”

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias, secretario. Señoras y señores Ministros, este asunto es prácticamente igual al que acabamos de votar. ¿Estarían ustedes de acuerdo en que reiteremos las votaciones? **(VOTACIÓN FAVORABLE).**

SE REITERAN LAS VOTACIONES CON TODOS LOS VOTOS ANUNCIADOS Y, DE ESTA FORMA, QUEDA DEFINITIVAMENTE RESUELTO ESTE ASUNTO.

Continúe, secretario.

SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS: Sí, señor Presidente. Se somete a su consideración el proyecto relativo a la

CONTROVERSIA CONSTITUCIONAL 37/2021, PROMOVIDA POR EL MUNICIPIO DE VILLA DE ÁLVAREZ, ESTADO DE COLIMA, EN CONTRA DEL PODER EJECUTIVO DEL ESTADO, DEMANDANDO LA INVALIDEZ DEL ACUERDO ANTES REFERIDO.

Bajo la ponencia del señor Ministro Laynez Potisek y conforme a los puntos resolutivos que indican.

PRIMERO. ES PROCEDENTE, PERO INFUNDADA LA PRESENTE CONTROVERSIA CONSTITUCIONAL.

SEGUNDO. SE RECONOCE LA VALIDEZ DEL ACUERDO IMPUGNADO, EMITIDO EL DIECIOCHO DE ENERO DE DOS MIL VEINTIUNO POR EL GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO DE COLIMA Y PUBLICADO AL DÍA SIGUIENTE EN EL PERIÓDICO OFICIAL “EL ESTADO DE COLIMA”.

TERCERO. PUBLÍQUESE ESTA RESOLUCIÓN EN EL SEMANARIO JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN Y SU GACETA.

NOTIFÍQUESE; “...”

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias, secretario. Este asunto es muy similar a los anteriores, con la diferencia que se impugna con motivo del primer acto de aplicación. Y derivado de que el señor Ministro Luis María Aguilar y el señor Ministro Pérez Dayán consideran que se trata de un acto administrativo, quizás

tengan alguna votación diferenciada en el tema de oportunidad.
¿No sé si es así, señor Ministro?

SEÑOR MINISTRO AGUILAR MORALES: Así es, señor Ministro Presidente. Gracias. Yo —sí—, considerando que se trata de un acto administrativo, considero que es extemporáneo porque debió haberse impugnado en otra circunstancia, ya que estamos en presencia de un acto administrativo y no se puede considerar que esto se va a aplicar como una norma general en su primer acto de aplicación.

De tal manera que, en este aspecto, —yo— estoy en contra y por la extemporaneidad en la impugnación del acuerdo mismo. Pero también está —como lo había yo señalado— está impugnado el operativo mismo realizado el diecinueve de febrero de dos mil veintiuno.

De tal manera que, si se continúa con esto —como seguramente así será, yo— estoy de acuerdo, obligado por la mayoría, con el criterio del proyecto.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias, señor Ministro. Consecuentemente, señor Ministro Pérez Dayán, usted estaría en la misma lógica, ¿verdad?

SEÑOR MINISTRO LAYNEZ POTISEK: Es correcto.

SEÑOR MINISTRO PÉREZ DAYÁN: En la misma, señor Ministro Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Entonces, no sé si sería procedente —le ruego a los señores Ministros que están en este aspecto en contra— que pudiéramos reiterar todas las votaciones y, en el aspecto de oportunidad, habría dos votos en contra. ¿Estarían ustedes de acuerdo?

SEÑOR MINISTRO AGUILAR MORALES: Sí.

SEÑOR MINISTRO PÉREZ DAYÁN: De acuerdo.

SEÑOR MINISTRO AGUILAR MORALES: Sí.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: ¿Sí?

SEÑOR MINISTRO LAYNEZ POTISEK: Claro.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Entonces, en ese sentido reiteramos votaciones con este ajuste. **(VOTACIÓN FAVORABLE).**

Y, DE ESTA MANERA, QUEDA DEFINITIVAMENTE RESUELTO ESTE ASUNTO.

Señoras, señores Ministros, voy a proceder a levantar la sesión. Las convoco y los convoco a nuestra próxima sesión pública ordinaria, que tendrá verificativo el día de mañana a la hora de costumbre. Se levanta la sesión.

(SE LEVANTÓ LA SESIÓN A LAS 13:20 HORAS)