



**Segunda Sesión del Segundo Período Ordinario de Sesiones.
Tercer Año de Ejercicio Constitucional.
Congreso del Estado de Coahuila de Zaragoza.
9 de septiembre de 2014.**

Diputada Presidenta Norma Alicia Delgado Ortiz:

Compañeras Diputadas y Diputados:

Vamos a dar inicio a la Segunda Sesión del Segundo Período Ordinario de Sesiones del Tercer Año de Ejercicio Constitucional de la Quincuagésima Novena Legislatura del Congreso del Estado. Conforme a lo dispuesto en el Artículo 54 de la Ley Orgánica del Congreso, se designa a la Diputada Ana María Boone Godoy y al Diputado Norberto Ríos Pérez, como Secretarios en esta sesión.

Se solicita a las Diputadas y Diputados que mediante el sistema electrónico registremos de nueva cuenta nuestra asistencia. Ruego a la Diputada Secretaria Ana María Boone Godoy, se sirva informar sobre el número de integrantes del Pleno que estamos presentes y si existe quórum para el desarrollo de la presente sesión, no sin antes informar que los Diputados, no hay solicitudes, perdón.

Se abre el sistema Diputados. Se cierra el sistema.

Diputada Secretaria Ana María Boone Godoy:

Diputada Presidenta, estamos presentes 21 integrantes de la Legislatura, por lo que existe quórum legal para el desarrollo de la sesión.

Diputada Presidenta Norma Alicia Delgado Ortiz:

Habiendo quórum y conforme al siguiente punto del Orden del Día, se declara abierta esta sesión y válidos los acuerdos que se aprueben en la misma.

Cumplido lo anterior, a continuación se le solicito al Diputado Secretario Norberto Ríos Pérez se sirva dar lectura al Orden del Día propuesto para el desarrollo de esta sesión.

Diputado Secretario Norberto Ríos Pérez:

Con su permiso, Diputada Presidenta.

Orden del día de la Segunda Sesión del Segundo Período Ordinario de Sesiones, del Tercer Año de Ejercicio Constitucional de la Quincuagésima Novena Legislatura del Congreso del Estado Independiente, Libre y Soberano de Coahuila de Zaragoza.

9 de septiembre del año 2014.

- 1.- Lista de asistencia de las Diputadas y Diputados de la Quincuagésima Novena Legislatura.
- 2.- Declaratoria de apertura de la sesión.
- 3.- Lectura, discusión y, en su caso, aprobación del orden del día propuesto para el desarrollo de esta sesión.
- 4.- Lectura, discusión y, en su caso, aprobación de la minuta de la sesión anterior.
- 5.- Lectura del informe de correspondencia y documentación recibida por el Congreso del Estado.
- 6.- Lectura del informe sobre el trámite realizado respecto a las proposiciones con puntos de acuerdo que se presentaron en la sesión anterior.
- 7.- Lectura de iniciativas de reforma constitucional:

A.- Primera lectura de una iniciativa de decreto que reforma el artículo 152 de la Constitución Política del Estado de Coahuila de Zaragoza, planteada por el Diputado Samuel Acevedo Flores, del Partido Socialdemócrata de Coahuila. (para que los ingresos que se produzcan por la administración de valores, y el pago de multas impuestas por los órganos del poder judicial, sean aplicados de acuerdo a los términos que determinen las leyes)

8.- Lectura de iniciativas de Diputadas y Diputados:

A.- Primera lectura de una iniciativa con proyecto de decreto que adiciona el artículo 39 bis a la Ley de Acceso a las Mujeres a una Vida Libre de Violencia para el Estado de Coahuila de Zaragoza, y el artículo 62 bis de la Ley del Sistema Estatal para la Garantía de los Derechos Humanos de los Niños y Niñas del Estado de Coahuila de Zaragoza, planteada por el Diputado Samuel Acevedo Flores, del Partido Socialdemócrata de Coahuila. (obligación del personal directivo de los refugios para mujeres y familias en situación de violencia en el estado, de reportar el egreso de las mujeres que hayan cumplido su tratamiento)

B.- Primera lectura de una iniciativa con proyecto de decreto que reforma y adiciona diversos artículos de la Ley Estatal de Salud, planteada por el Diputado Simón Hiram Vargas Hernández, del Grupo Parlamentario “Apolonio M. Avilés, Benemérito de la Educación”, del Partido Nueva Alianza. (proteger y prevenir todo riesgo sanitario que impacte en la salud pública, teniendo un mayor y mejor control de lotes baldíos y casas abandonadas)

C.- Primera lectura de una iniciativa con proyecto de decreto para expedir la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Coahuila de Zaragoza, planteada por el Diputado Fernando Simón Gutiérrez Pérez, conjuntamente con el Diputado Edmundo Gómez Garza, del Grupo Parlamentario “Licenciada Margarita Esther Zavala Gómez del Campo”,

D.- Segunda lectura de una iniciativa con proyecto de decreto que adiciona un párrafo al artículo 24 a la Ley para la Protección de los Derechos y Deberes de las Niñas, Niños y Adolescentes para el Estado de Coahuila, planteada por el Diputado José Refugio Sandoval Rodríguez, del Grupo Parlamentario “Jorge González Torres”, del Partido Verde Ecologista de México. (prohibición de toda forma de castigo corporal y psicológica a niños, niñas y adolescentes)

E.- Segunda lectura de una iniciativa con proyecto de decreto que reforma diversas disposiciones de la Ley Estatal de Educación, planteada por el Diputado Simón Hiram Vargas Hernández, del Grupo Parlamentario “Apolonio M. Avilés, Benemérito de la Educación”, del Partido Nueva Alianza. (sobre garantizar el suministro de agua potable en las escuelas de nuestro estado)

F.- Segunda lectura de una iniciativa con proyecto de decreto que reforma el artículo 119, del Código Procesal Civil para el Estado de Coahuila de Zaragoza, así como el artículo 255 de la Ley Orgánica del Poder Judicial del Estado de Coahuila, planteada por el Diputado Samuel Acevedo Flores, del Partido Socialdemócrata de Coahuila. (sanciones y penas a los abogados que desatiendan los asuntos litigiosos en los que sean representantes)

9.- Lectura, discusión y, en su caso, aprobación de dictámenes en cartera:

A.- Dictamen presentado por la Comisión de Gobernación, Puntos Constitucionales y Justicia, con relación a una iniciativa de decreto por el que se adiciona el artículo 9 bis a la Ley del Notariado del Estado de Coahuila de Zaragoza, planteada por los Diputados integrantes del Grupo Parlamentario “Profesora Dorotea de la Fuente Flores”, del Partido Revolucionario Institucional y demás Diputados que la suscriben.

10.- Propositiones de Grupos Parlamentarios y Diputados:

- A.-** Intervención del Diputado Norberto Ríos Pérez, del Grupo Parlamentario “Profesor José Santos Valdez” del Partido Primero Coahuila, con relación a la solicitud planteada por trabajadores agrícolas que laboraron en Estados Unidos en los años de 1942 a 1964 y que se identifican como “extraceros”, para que se les apoye en las gestiones que han venido realizando con el fin de que les sean otorgados los beneficios sociales decretados por el gobierno federal y cuya entrega se ha realizado a través del fideicomiso denominado fondo de apoyo social para los extrabajadores migratorios mexicanos.

De urgente y obvia resolución

- B.-** Intervención del Diputado José Refugio Sandoval Rodríguez, del Grupo Parlamentario “Jorge González Torres”, del Partido Verde Ecologista de México, para plantear una proposición con punto de acuerdo, “con objeto de que se exhorte a los R. Ayuntamientos que conforman el Estado de Coahuila de Zaragoza, para regular la actividad de los carromatos, buscar mecanismos para sustituir gradualmente los vehículos de tracción animal por vehículos motorizados, e implementar estaciones de transferencia para la disposición de residuos urbanos en los municipios que así lo requieran”.

De urgente y obvia resolución

11.- Agenda política:

- A.-** Intervención del Diputado Indalecio Rodríguez López, del Grupo Parlamentario “Profesora Dorotea de la Fuente Flores”, del Partido Revolucionario Institucional, “con relación al aumento de suicidios en el Estado”.
- B.-** Intervención del Diputado Manolo Jiménez Salinas, del Grupo Parlamentario “Profesora Dorotea de la Fuente Flores”, del Partido Revolucionario Institucional, “en relación al Segundo Informe de Gobierno del Presidente de la República, Licenciado Enrique Peña Nieto”.
- C.-** Intervención de la Diputada Florestela Rentería Medina, del Grupo Parlamentario “Profesora Dorotea de la Fuente Flores”, del Partido Revolucionario Institucional, “con relación al programa Prospera del Gobierno de la República”.
- D.-** Intervención del Diputado Juan Alfredo Botello Nájera, del Grupo Parlamentario “Profesora Dorotea de la Fuente Flores”, del Partido Revolucionario Institucional, “en relación al reconocimiento presidencial a los avances en materia de seguridad pública”.

12.- Clausura de la Sesión y citatorio para la próxima sesión.

Diputada Presidenta, cumplida la lectura del Orden del Día propuesto para el desarrollo de esta sesión.

Diputada Presidenta Norma Alicia Delgado Ortiz:

Se somete a consideración el Orden del Día que se dio a conocer.

No habiendo intervención, se somete a votación el Orden del Día que se puso a consideración en los términos propuestos.

Solicito a las Diputadas y Diputados que mediante el sistema electrónico emitamos nuestro voto. Ruego al Diputado Secretario Norberto Ríos que tome nota e informe sobre el resultado de la votación.

Se abre el sistema. Se cierra el sistema.

Diputado Secretario Norberto Ríos Pérez:

Con su permiso, Diputada Presidenta, el resultado de la votación es el siguiente: 20 votos a favor; 0 votos en contra y 0 abstenciones.

Diputada Presidenta Norma Alicia Delgado Ortiz:

Conforme al resultado de la votación, se aprueba por unanimidad de votos el Orden del Día propuesto para el desarrollo de esta sesión en los términos en que fue presentada.

Solicito a la Diputada Secretaria Ana María Boone Godoy se sirva dar lectura a la Minuta de la sesión anterior.

Me permite Diputada.

Les damos la bienvenida a los alumnos de bachillerato del Colegio Universitario de Saltillo, A. C., invitados por el Diputado Manolo Jiménez Salinas.

Diputada Secretaria Ana María Boone Godoy:**MINUTA DE LA PRIMERA SESIÓN DEL SEGUNDO PERÍODO ORDINARIO DE SESIONES, DEL TERCER AÑO DE EJERCICIO CONSTITUCIONAL DE LA QUINCUAGÉSIMA NOVENA LEGISLATURA DEL CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA.**

EN LA CIUDAD DE SALTILLO, COAHUILA, EN EL SALÓN DE SESIONES DEL CONGRESO DEL ESTADO, SIENDO LAS 13:00 HORAS, CON 18 MINUTOS, DEL PRIMERO DE SEPTIEMBRE DE 2014, DIO INICIO LA REUNIÓN PREPARATORIA PARA EL SEGUNDO PERÍODO ORDINARIO DE SESIONES, CORRESPONDIENTE AL TERCER AÑO DE EJERCICIO CONSTITUCIONAL DE LA QUINCUAGÉSIMA NOVENA LEGISLATURA DEL CONGRESO DEL ESTADO, DIRIGIDA POR LA DIPUTACIÓN PERMANENTE; ESTANDO PRESENTES AL PASE DE LISTA 21 DE 25 DIPUTADAS Y DIPUTADOS, INFORMANDO LA PRESIDENCIA QUE LOS DIPUTADOS JORGE ALANÍS CANALES, JOSÉ REFUGIO SANDOVAL RODRÍGUEZ Y NORBERTO RÍOS PÉREZ, NO ASISTIRÍAN A LA SESIÓN POR CAUSA JUSTIFICADA.

PASADO LO ANTERIOR, LA PRESIDENCIA DECLARÓ ABIERTA LA SESIÓN Y VÁLIDOS LOS ACUERDOS QUE EN ELLA SE TOMARAN.

ACTO SEGUIDO, SE LLEVÓ A CABO LA ELECCIÓN DE LA MESA DIRECTIVA QUE ESTARÍA EN FUNCIONES DURANTE EL PRIMER MES DEL SEGUNDO PERÍODO ORDINARIO DE SESIONES, CORRESPONDIENTE AL TERCER AÑO DE EJERCICIO CONSTITUCIONAL DE LA QUINCUAGÉSIMA NOVENA LEGISLATURA, APROBÁNDOSE POR UNANIMIDAD DE VOTOS LA SIGUIENTE PROPUESTA DE LA JUNTA DE GOBIERNO:

Presidenta	Diputada	Norma Alicia Delgado Ortiz.
Vicepresidente	Diputado	Juan Alfredo Botello Nájera.
Vicepresidente	Diputado	Simón Hiram Vargas Hernández.
Secretario	Diputado	Fernando De la Fuente Villarreal.
Secretaria	Diputada	Elvia Guadalupe Morales García.
Secretaria	Diputada	Ana María Boone Godoy, y
Secretario	Diputado	Norberto Ríos Pérez.

POSTERIORMENTE, LA DIPUTACIÓN PERMANENTE DIO POR CONCLUIDA LA REUNIÓN PREPARATORIA, PIDIÉNDOLES A LAS DIPUTADAS Y DIPUTADOS QUE FUNGIRÁN COMO PRESIDENTE, VICEPRESIDENTES Y SECRETARIOS DE LA MESA DIRECTIVA MENCIONADA, QUE PASARAN A OCUPAR SUS LUGARES.

INMEDIATAMENTE DESPUÉS, LA PRESIDENCIA DEL PERIODO ORDINARIO EN TURNO VERIFICÓ Y CONFIRMÓ EL QUÓRUM LEGAL CORRESPONDIENTE, ESTANDO PRESENTES 20 DE 25 LEGISLADORES.

- 1.- SE DIO LECTURA AL ORDEN DEL DÍA, APROBÁNDOSE POR MAYORÍA DE VOTOS, EN LOS TÉRMINOS QUE FUE PRESENTADA.
- 2.- LA PRESIDENCIA LLEVÓ A CABO LA DECLARATORIA DE APERTURA DEL SEGUNDO PERÍODO ORDINARIO DE SESIONES, CORRESPONDIENTE AL TERCER AÑO DE EJERCICIO CONSTITUCIONAL DE LA QUINCUAGÉSIMA NOVENA LEGISLATURA Y MANDAMIENTO PARA QUE SE EXPIDA EL ACUERDO EN EL QUE SE DIERA CUENTA DE LO ANTERIOR.
- 3.- EL DIPUTADO JOSÉ LUIS MORENO AGUIRRE, DIO LECTURA AL INFORME SOBRE LOS TRABAJOS DESARROLLADOS POR LA DIPUTACIÓN PERMANENTE, QUE ESTUVO EN FUNCIONES DURANTE EL SEGUNDO PERÍODO DEL TERCER AÑO DE EJERCICIO CONSTITUCIONAL DE LA QUINCUAGÉSIMA NOVENA LEGISLATURA.
- 4.- SE APROBÓ POR UNANIMIDAD DE VOTOS, LA MINUTA DE LA ÚLTIMA SESIÓN DEL PRIMER PERÍODO ORDINARIO DE SESIONES, CORRESPONDIENTE AL TERCER AÑO DE EJERCICIO CONSTITUCIONAL DE LA QUINCUAGÉSIMA NOVENA LEGISLATURA.
- 5.- SE DIO LECTURA AL INFORME DE CORRESPONDENCIA Y DOCUMENTACIÓN RECIBIDA POR EL CONGRESO DEL ESTADO.

6.- SE DIO PRIMERA LECTURA A LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY ESTATAL DE EDUCACIÓN, QUE PRESENTÓ EL DIPUTADO SIMÓN HIRAM VARGAS HERNÁNDEZ. AL TÉRMINO DE LA LECTURA LA PRESIDENCIA ORDENÓ QUE A ESTA INICIATIVA DEBERÁ DARSE SEGUNDA LECTURA EN UNA PRÓXIMA SESIÓN, POR LO QUE SERÍA AGENDADA EN SU OPORTUNIDAD PARA ESTE EFECTO.

7.- SE DIO PRIMERA LECTURA A LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA EL ARTÍCULO 119, DEL CÓDIGO PROCESAL CIVIL PARA EL ESTADO DE COAHUILA DE ZARAGOZA, ASÍ COMO EL ARTÍCULO 255 DE LA LEY ORGÁNICA DEL PODER JUDICIAL DEL ESTADO DE COAHUILA, PLANTEADA POR EL DIPUTADO SAMUEL ACEVEDO FLORES. AL TÉRMINO DE LA LECTURA LA PRESIDENCIA ORDENÓ QUE A ESTA INICIATIVA DEBERÁ DARSE SEGUNDA LECTURA EN UNA PRÓXIMA SESIÓN, POR LO QUE SERÍA AGENDADA EN SU OPORTUNIDAD PARA ESTE EFECTO.

8.- SE DISPENSÓ LA SEGUNDA LECTURA DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE ADICIONA EL ARTÍCULO 416 BIS DEL CÓDIGO CIVIL PARA EL ESTADO DE COAHUILA DE ZARAGOZA, QUE PRESENTÓ EL DIPUTADO SAMUEL ACEVEDO FLORES, Y FUE TURNADA A LA COMISIÓN DE GOBERNACIÓN, PUNTOS CONSTITUCIONALES Y JUSTICIA, PARA LOS EFECTOS DE ESTUDIO Y DICTAMEN.

9.- LA PRESIDENCIA INFORMÓ AL PLENO QUE LA SEGUNDA LECTURA DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE ADICIONA UN PÁRRAFO AL ARTÍCULO 24 A LA LEY PARA LA PROTECCIÓN DE LOS DERECHOS Y DEBERES DE LAS NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES PARA EL ESTADO DE COAHUILA, PLANTEADA POR EL DIPUTADO JOSÉ REFUGIO SANDOVAL RODRÍGUEZ, SE POSPUSO PARA LA SIGUIENTE SESIÓN.

10.- SE DISPENSÓ LA SEGUNDA LECTURA DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE CREA LA LEY DEL PRIMER EMPLEO DEL ESTADO DE COAHUILA DE ZARAGOZA, PLANTEADA POR EL DIPUTADO SIMÓN HIRAM VARGAS HERNÁNDEZ, Y FUE TURNADA A LAS COMISIONES UNIDAS DE GOBERNACIÓN, PUNTOS CONSTITUCIONALES Y JUSTICIA, Y DE TRABAJO Y PREVISIÓN SOCIAL, PARA LOS EFECTOS DE ESTUDIO Y DICTAMEN.

11.- SE DISPENSÓ LA SEGUNDA LECTURA DE LA INICIATIVA DE DECRETO MEDIANTE EL CUAL SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY ORGÁNICA DEL CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA, QUE PRESENTÓ LA DIPUTADA FLORESTELA RENTERÍA MEDINA, Y FUE TURNADA A LA COMISIÓN DE GOBERNACIÓN, PUNTOS CONSTITUCIONALES Y JUSTICIA, PARA LOS EFECTOS DE ESTUDIO Y DICTAMEN.

12.- SE DISPENSÓ LA SEGUNDA LECTURA DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO PARA ADICIONAR UN NUEVO CONTENIDO A LA FRACCIÓN VIII Y RECORRER EL ACTUAL A LA FRACCIÓN IX QUE SE CREA, DEL ARTÍCULO 8º, DE LA LEY DE RESPONSABILIDADES PARA LOS SERVIDORES PÚBLICOS ESTATALES Y MUNICIPALES DEL ESTADO DE COAHUILA DE ZARAGOZA, QUE PRESENTÓ EL DIPUTADO EDMUNDO GÓMEZ GARZA, Y FUE TURNADA A LAS COMISIONES UNIDAS DE GOBERNACIÓN, PUNTOS CONSTITUCIONALES Y JUSTICIA Y DE TRANSPARENCIA Y ACCESO A LA INFORMACIÓN, PARA LOS EFECTOS DE ESTUDIO Y DICTAMEN.

13.- SE DISPENSÓ LA SEGUNDA LECTURA DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO PARA MODIFICAR Y ADICIONAR DOS PÁRRAFOS AL ARTÍCULO 108, Y MODIFICAR EL ARTÍCULO 111, DEL CÓDIGO MUNICIPAL DEL ESTADO DE COAHUILA DE ZARAGOZA, QUE PRESENTÓ EL DIPUTADO EDMUNDO GÓMEZ GARZA, Y FUE TURNADA A LA COMISIÓN DE GOBERNACIÓN, PUNTOS CONSTITUCIONALES Y JUSTICIA PARA LOS EFECTOS DE ESTUDIO Y DICTAMEN, ASÍ COMO A LOS AYUNTAMIENTOS DE LOS MUNICIPIOS DEL ESTADO, PARA EL EFECTO DE QUE EMITAN SU OPINIÓN SOBRE LA MISMA.

14.- SE DISPENSÓ LA SEGUNDA LECTURA DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA LA FRACCIÓN XXVI DEL ARTÍCULO 14 Y EL ARTÍCULO 152 DE LA LEY ORGÁNICA DEL PODER JUDICIAL DEL ESTADO DE COAHUILA, PLANTEADA POR EL DIPUTADO SAMUEL ACEVEDO FLORES, DEL PARTIDO SOCIALDEMÓCRATA DE COAHUILA, Y FUE TURNADA A LA COMISIÓN DE GOBERNACIÓN, PUNTOS CONSTITUCIONALES Y JUSTICIA, PARA LOS EFECTOS DE ESTUDIO Y DICTAMEN.

15.- SE APROBÓ POR MAYORÍA DE VOTOS, EN LO GENERAL, Y EN LO PARTICULAR, ASÍ COMO EN LOS TÉRMINOS QUE FUE LEÍDO, EL DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE GOBERNACIÓN, PUNTOS CONSTITUCIONALES Y JUSTICIA, CON RELACIÓN A UNA INICIATIVA DE DECRETO MEDIANTE EL CUAL SE REFORMARON Y DEROGARON DIVERSAS DISPOSICIONES DEL CÓDIGO CIVIL Y DEL CÓDIGO PROCESAL CIVIL DEL ESTADO DE COAHUILA DE ZARAGOZA, REFERENTE A "REQUISITOS PARA CONTRAER MATRIMONIO", QUE PRESENTÓ EL DIPUTADO SAMUEL ACEVEDO FLORES.

SE CONOCIÓ Y RESOLVIÓ SOBRE LAS SIGUIENTES PROPOSICIONES CON PUNTO DE ACUERDO:

16.- LA PRESIDENCIA INFORMÓ AL PLENO QUE EL DIPUTADO NORBERTO RÍOS PÉREZ, TUVO UNA CONTINGENCIA EN SU TRASLADO A ESTA CIUDAD, POR LO QUE NO PUDO ESTAR PRESENTE EN LA SESIÓN, POR LO QUE SU PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO, SOBRE "LOS EXBRACEROS" QUEDARÁ PENDIENTE PARA LA PRÓXIMA SESIÓN.

17.- POR MAYORÍA DE VOTOS, NO SE CONSIDERO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN LA PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO, SOBRE "SOLICITAR AL AYUNTAMIENTO DE CUATRO CIÉNEGAS, COAHUILA, LO SIGUIENTE: 1) UN INFORME DETALLADO SOBRE EL DESTINO Y APLICACIÓN DE LOS RECURSOS GENERADOS POR LA FERIA DE LA UVA DURANTE LOS AÑOS 2010, 2011, 2012 Y 2013; Y 2) UNA EXPLICACIÓN SOBRE LOS MOTIVOS POR LOS QUE LA TESORERA OCULTA LA INFORMACIÓN ANTES MENCIONADA. ASIMISMO, QUE ESTA LEGISLATURA SOLICITE POR CONDUCTO DE LA COMISIÓN DE HACIENDA Y CUENTA

PÚBLICA, LA PARTICIPACIÓN DE LA AUDITORÍA SUPERIOR DEL ESTADO, PARA QUE DE ACUERDO A SUS ATRIBUCIONES INVESTIGUE Y, EN SU CASO, APLIQUE LAS SANCIONES CORRESPONDIENTES POR ESTOS HECHOS.”, QUE PRESENTÓ EL DIPUTADO FERNANDO SIMÓN GUTIÉRREZ PÉREZ, CONJUNTAMENTE CON EL DIPUTADO EDMUNDO GÓMEZ GARZA, POR LO QUE LA PRESIDENCIA LA TURNÓ DICHA PROPOSICIÓN A LA COMISIÓN DE HACIENDA Y CUENTA PÚBLICA PARA LOS EFECTOS PROCEDENTES.

18.- POR MAYORÍA DE VOTOS, NO SE CONSIDERO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN LA PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO, SOBRE “EXHORTAR AL EJECUTIVO DEL ESTADO, PARA QUE EN BREVE TIEMPO INICIE EL PROCEDIMIENTO PARA LA DESIGNACIÓN DEL CONTRALOR DE LA COMISIÓN ESTATAL DE ARBITRAJE MÉDICO DEL ESTADO DE COAHUILA DE ZARAGOZA, EN ATENCIÓN A QUE HA TRANSCURRIDO MÁS DE UN AÑO Y CUATRO MESES DESDE LA PROMULGACIÓN DE ESTE ORDENAMIENTO”, QUE PRESENTÓ EL DIPUTADO EDMUNDO GÓMEZ GARZA, CONJUNTAMENTE CON EL DIPUTADO FERNANDO SIMÓN GUTIÉRREZ PÉREZ, POR LO QUE LA PRESIDENCIA LA TURNÓ DICHA PROPOSICIÓN A LA COMISIÓN DE SALUD, MEDIO AMBIENTE, RECURSOS NATURALES Y AGUA, PARA LOS EFECTOS PROCEDENTES.

19.- SE DIO LECTURA A UN PRONUNCIAMIENTO SOBRE “LA ENTREGA DE 6.5 MILLONES DE DÓLARES QUE HIZO JAVIER VILLARREAL AL GOBIERNO DE ESTADOS UNIDOS”, QUE PRESENTÓ EL DIPUTADO EDMUNDO GÓMEZ GARZA, CONJUNTAMENTE CON EL DIPUTADO FERNANDO SIMÓN GUTIÉRREZ PÉREZ.

EN BREVE TIEMPO SE PRESENTARON LOS DIPUTADOS QUE NO PASARON LISTA AL INICIO DE LA SESIÓN, ASISTIENDO FINALMENTE 22 DE 25 LEGISLADORES.

NO HABIENDO OTRO ASUNTO QUE TRATAR, LA PRESIDENCIA DIO POR TERMINADA LA SESIÓN, SIENDO LAS 16:00 HORAS, CON 55 MINUTOS DEL MISMO DÍA, CITÁNDOSE A LAS DIPUTADAS Y DIPUTADOS A SESIONAR A LAS 10:00 HORAS DEL 9 DE SEPTIEMBRE DE 2014.

SALTILLO, COAHUILA DE ZARAGOZA, A 1 DE SEPTIEMBRE DE 2014

**DIP. NORMA ALICIA DELGADO ORTIZ.
PRESIDENTA.**

**DIP. FERNANDO DE LA FUENTE VILLAREAL .
SECRETARIO**

**DIP. ELVIA GUADALUPE MORALES GARCÍA.
SECRETARIA**

Diputada Presidenta, cumplida la lectura de la Minuta de la sesión anterior.

Diputada Presidenta Norma Alicia Delgado Ortiz:

Le pido a las compañeras Diputadas y Diputados que tomen su lugar y guarden silencio para poder llevar a cabo la sesión, compañeros.

Se somete a consideración la Minuta de la sesión anterior, compañeras Diputadas y Diputados ruego a ustedes voten...

Se abre el sistema compañeros. ¿Falta alguien de votar, compañeras? Le pido a la Diputada Ana María Boone Godoy informe del resultado de la votación, por favor. Se cierra el sistema, compañeros.

Diputada Secretaria Ana María Boone Godoy:

Diputada Presidenta, el resultado de la votación es 20 votos a favor; 0 votos en contra y 0 abstenciones.

Diputada Presidenta Norma Alicia Delgado Ortiz:

No habiendo intervenciones, se... perdón.

Conforme al resultado de la votación, se aprueba por unanimidad la Minuta de la sesión anterior en los términos en que fue presentada.

Solicito al Diputado Secretario Norberto Ríos Pérez, se sirva dar lectura al informe de correspondencia y documentación recibida por el Congreso del Estado.

Diputado Secretario Norberto Ríos Pérez:

Con su permiso, Diputada Presidenta.

**Informe de correspondencia y documentación recibida por el Congreso del Estado
9 de septiembre de 2014**

1.- Oficio del presidente municipal de Candela, Coahuila, mediante el cual envía una adenda al presupuesto de egresos para el ejercicio fiscal de 2014, de dicho municipio.

Túrnese a la Comisión de Hacienda y Cuenta Pública

2.- Informes de avance de gestión financiera, correspondientes al primero y segundo trimestres del ejercicio fiscal 2014, del Fideicomiso del Fondo para la Seguridad Pública de la Región Laguna.

Túrnese a la Comisión de Hacienda y Cuenta Pública

3.- Oficio del presidente municipal de Castaños, Coahuila, mediante el cual envía una adenda al presupuesto de egresos para el ejercicio fiscal de 2014, de dicho municipio.

Túrnese a la Comisión de Hacienda y Cuenta Pública

4.- Oficio del presidente municipal de Matamoros, Coahuila, mediante el cual envía una adenda al presupuesto de egresos para el ejercicio fiscal de 2014, de dicho municipio.

Túrnese a la Comisión de Hacienda y Cuenta Pública

5.- Oficio del presidente municipal de Abasolo, Coahuila, mediante el cual envía una adenda al presupuesto de egresos para el ejercicio fiscal de 2014, de dicho municipio.

Túrnese a la Comisión de Hacienda y Cuenta Pública

6.- Oficio del secretario de la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, mediante el cual comunica la elección de la Mesa Directiva que funcionará durante el Tercer Año de Ejercicio de la Sexagésima Segunda Legislatura.

De enterado

7.- Oficio de la secretaria de la Mesa Directiva de la Cámara de Senadores del Congreso de la Unión, mediante el cual comunica, sobre la instalación de su Primer Período Ordinario de Sesiones del Tercer Año de Ejercicio de la Sexagésima Segunda Legislatura; así como, la integración de su Mesa Directiva.

De enterado

8.- Oficio del presidente municipal de Abasolo, Coahuila, mediante el cual envía una iniciativa de reforma a la Ley de Ingresos de dicho municipio, para el ejercicio fiscal 2014.

Túrnese a la Comisión de Finanzas

9.- Oficio del presidente municipal de Candela, Coahuila, mediante el cual envía una iniciativa de reforma a la Ley de Ingresos de dicho municipio, para el ejercicio fiscal 2014.

Túrnese a la Comisión de Finanzas

10.- Oficio del presidente municipal de Guerrero, Coahuila, mediante el cual envía una iniciativa de reforma a la Ley de Ingresos de dicho municipio, para el ejercicio fiscal 2014.

Túrnese a la Comisión de Finanzas

11.- Oficio del presidente municipal de Lamadrid, Coahuila, mediante el cual envía una iniciativa de reforma a la Ley de Ingresos de dicho municipio, para el ejercicio fiscal 2014.

Túrnese a la Comisión de Finanzas

12.- Oficio del presidente municipal de Sacramento, Coahuila, mediante el cual envía una iniciativa de reforma a la Ley de Ingresos de dicho municipio, para el ejercicio fiscal 2014.

Túrnese a la Comisión de Finanzas

13.- Oficio del presidente municipal de Villa Unión, Coahuila, mediante el cual envía una iniciativa de reforma a la Ley de Ingresos de dicho municipio, para el ejercicio fiscal 2014.

Túrnese a la Comisión de Finanzas

14.- Oficio del presidente municipal de Nava, Coahuila, mediante el cual envía una adenda al Presupuesto de Egresos para el ejercicio fiscal de 2014, de dicho municipio.

Túrnese a la Comisión de Hacienda y Cuenta Pública

15.- Oficio del secretario del ayuntamiento de Torreón, Coahuila, mediante el cual se solicita la validación del acuerdo aprobado por el ayuntamiento de dicho municipio, para enajenar un bien inmueble con una superficie de 978.28 m², ubicado en el fraccionamiento Ampliación Los Ángeles, a favor de los CC. María del Consuelo Álamo Miranda, Juana Hidrogo Rocha, María Cristina Borjón Domínguez, Gumercinda Martínez Sánchez, Luis Horacio Adame Medinaveitia, Ana María Luján Salazar, Silvia Gallegos Varela, María Estela Morán Martínez y Antonia de los Santos Montañez, que será destinado para la construcción y habitación de casa habitación.

Túrnese a la Comisión de Finanzas

16.- Oficio del secretario del ayuntamiento de Torreón, mediante el cual se solicita la desincorporación del dominio público municipal, de varios inmuebles, ubicados dentro del edificio del mercado Alianza, con el fin de enajenarlos a título permuta a favor de locatarios del mismo.

Túrnese a la Comisión de Finanzas

17.- Oficio del presidente municipal de Castaños, Coahuila, mediante el cual se desiste de la solicitud de desincorporación del dominio público municipal de un bien inmueble con una superficie de 48-86-97.72 hectáreas, ubicado dentro de los límites del fundo legal de la cabecera municipal, con el fin de enajenarlo a título oneroso a favor de los ciudadanos castañenses que carecen de un lote para construir su vivienda.

Túrnese a la Comisión de Finanzas

18.- Oficio del presidente municipal de Castaños, Coahuila, mediante el cual se solicita la desincorporación del dominio público municipal de un bien inmueble con una superficie de 44-20-50.62 hectáreas, ubicado en la colonia ampliación Santa Cecilia, de la cabecera municipal, con el fin de enajenarlo a título oneroso a favor de los ciudadanos castañenses que carecen de un lote para construir su vivienda.

Túrnese a la Comisión de Finanzas

19.- Oficio del presidente municipal de Ramos Arizpe, Coahuila, mediante el cual se solicita la validación del acuerdo aprobado por el ayuntamiento de dicho municipio, para enajenar a título gratuito, dos bienes inmuebles ubicados uno de ellos en el “Rancho San Isidro” y el otro en el predio conocido como “La

Providencia”, de esa ciudad, con una superficie cada uno de 1.163.628 y 1.315.68 metros cuadrados, a favor de la Empresa De Acero, S.A. de C.V.

Túrnese a la Comisión de Finanzas

20.- Oficio del presidente municipal de Ramos Arizpe, Coahuila, mediante el cual se solicita la validación del acuerdo aprobado por el ayuntamiento de dicho municipio, para enajenar a título gratuito, un bien inmueble ubicado en la colonia “Libertad”, de esa ciudad, con una superficie cada uno de 16.309.27 metros cuadrados, a favor de sus actuales poseedores.

Túrnese a la Comisión de Finanzas

21.- Oficio del presidente municipal de Ramos Arizpe, Coahuila, mediante el cual se solicita la desincorporación del dominio público municipal de un bien inmueble con una superficie de 3.087 metros cuadrados, que se identifica como lote 1 manzana 31 y que forma parte de uno de mayor extensión, ubicado en el fraccionamiento Parajes de los Pinos, de esta ciudad, con el fin de enajenarlo a título gratuito a favor de la Secretaría de Educación del Gobierno del Estado, para la construcción de un plantel educativo de nivel preescolar.

Túrnese a la Comisión de Finanzas

22.- Oficio del presidente municipal de Ramos Arizpe, Coahuila, mediante el cual se solicita la validación del acuerdo aprobado por el ayuntamiento de dicho municipio, para enajenar a título gratuito, los lotes de terreno, que constituyen la colonia “Revolución Mexicana”, de esta ciudad, a favor de sus actuales poseedores.

Túrnese a la Comisión de Finanzas

23.- Oficio del presidente municipal de Morelos, Coahuila, mediante el cual envía una adenda al presupuesto de egresos para el ejercicio fiscal de 2014, de dicho municipio.

Túrnese a la Comisión de Hacienda y Cuenta Pública

24.- Oficio del Ejecutivo del Estado, mediante el cual envía una iniciativa de decreto en el que se contiene la declaración de bien del dominio privado del estado y su enajenación a título gratuito de un inmueble mediante el que se regulariza el asentamiento humano denominado “Kilometro 45”, en el municipio de Juárez Coahuila.

Túrnese a la Comisión de Finanzas

25.- Oficio del Ejecutivo del Estado, mediante el cual envía una iniciativa de decreto en el que se contiene la declaración de bien del dominio privado del estado y su enajenación a título gratuito de un inmueble mediante el que se regulariza el asentamiento humano denominado “Kilometro 22”, en el municipio de Juárez Coahuila.

Túrnese a la Comisión de Finanzas

26.- Oficio del Vicepresidente de la Comisión Permanente del Congreso de la Unión, mediante el cual se informa sobre la aprobación de un dictamen con punto de acuerdo, por el que se resolvió solicitar al Congreso del Estado de Coahuila, informar a esa soberanía sobre las acciones realizadas por la Auditoría Superior de Estado, en torno al financiamiento de responsabilidades financieras al ex tesorero municipal de Monclova, Coahuila.

Túrnese a la Comisión de Hacienda y Cuenta Pública

Diputada Presidenta, cumplida la lectura del Informe de Correspondencia.

Diputada Presidenta Norma Alicia Delgado Ortiz:

Gracias, compañero Diputado.

Solicito a la Diputada Secretaria Ana María Boone Godoy, se sirva dar lectura al Informe sobre el trámite realizado respecto a las proposiciones con Punto de Acuerdo que se presentaron en la sesión anterior.

Diputada Secretaria Ana María Boone Godoy:

INFORME SOBRE EL TRÁMITE REALIZADO RESPECTO A LAS PROPOSICIONES CON PUNTOS DE ACUERDO PRESENTADAS EN LA SESIÓN CELEBRADA POR EL PLENO DEL CONGRESO DEL ESTADO EL 1 DE SEPTIEMBRE DE 2014.

Sobre el trámite realizado respecto a las Proposiciones con Puntos de Acuerdo que se presentaron en la sesión celebrada el 1 de septiembre de 2014, la Presidencia de la Mesa Directiva informa lo siguiente:

1.- Se formulo comunicación mediante la cual se envió a la Comisión de Hacienda y Cuenta Pública, el Punto de Acuerdo, con “Objeto de que esta Soberanía solicite al Ayuntamiento de Cuatro Ciénegas, Coahuila lo siguiente: 1) Un informe detallado sobre el destino y aplicación de los recursos generados por la Feria de la UVA durante los años 2010, 2011, 2012 y 2013; y, 2) Una explicación sobre los motivos por los que la tesorera oculta la información antes mencionada. Asimismo, que esta legislatura solicite por conducto de la Comisión de Hacienda y Cuenta Pública, la participación de la Auditoría Superior del Estado, para que de acuerdo a sus atribuciones investigue y, en su caso, aplique las sanciones correspondientes por estos hechos”, planteada por el Diputado Fernando Simón Gutiérrez Pérez, conjuntamente con el Diputado Edmundo Gómez Garza del Grupo Parlamentario “Licenciada Margarita Esther Zavala Gómez del Campo” del Partido Acción Nacional, para los efectos procedentes.

2.- Se formulo comunicación mediante la cual se envió a la Comisión de Salud, Medio Ambiente, Recursos Naturales y Agua, el Punto de Acuerdo, con “Objeto de que esta Soberanía exhorte al Ejecutivo del Estado, para que en breve tiempo inicie el procedimiento para la designación del Contralor de la Comisión Estatal de Arbitraje Médico del Estado de Coahuila de Zaragoza, en atención a que ha transcurrido más de un año y cuatro meses desde la promulgación de este ordenamiento”, planteada por el Diputado Edmundo Gómez Garza, conjuntamente con el Diputado Fernando Simón Gutiérrez Pérez del Grupo Parlamentario “Licenciada Margarita Esther Zavala Gómez del Campo” del Partido Acción Nacional, para los efectos procedentes.

A T E N T A M E N T E.
SALTILLO, COAHUILA, A 9 DE SEPTIEMBRE DE 2014.
LA PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DEL CONGRESO.

DIP. NORMA ALICIA DELGADO ORTIZ.

Diputada Presidenta, cumplida la lectura del informe relativo al trámite de las proposiciones con Punto de Acuerdo de la sesión anterior.

Diputada Presidenta Norma Alicia Delgado Ortiz:

Muchas gracias, Diputada.

Se concede la palabra al Diputado Samuel Acevedo Flores para dar primera lectura a una Iniciativa consignada en el Punto 7 A del Orden ya aprobado.

Diputado Samuel Acevedo Flores:

Con su venia, Diputada Presidenta.

H. PLENO DEL CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA.**P R E S E N T E.-**

El de la voz, Diputado Samuel Acevedo Flores, en representación del Partido Socialdemócrata de Coahuila en uso de las facultades conferidas por el artículo 59 de la Constitución Política del Estado, así como el artículo 22 en su fracción V de la Ley Orgánica del Congreso del Estado Independiente, Libre y Soberano de Coahuila de Zaragoza vengo a someter a la consideración del Pleno de esta Soberanía Popular:

INICIATIVA DE DECRETO QUE REFORMA EL ARTÍCULO 152 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO DE COAHUILA DE ZARAGOZA.

En atención a la siguiente:

Exposición de motivos

Con la reforma de junio de 2008 a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su artículo 20 apartado C, se señala los derechos de las víctima y ofendidos, donde se establece que reciban asesoría jurídica, cuando lo soliciten, que reciban atención médica y psicológica de urgencia desde la comisión del delito y hasta que se le repare el daño.

Como parte de la concreción de los derechos de las víctimas y ofendidos, se requiere no solo, el cumplimiento de las disposiciones jurídicas, normas administrativas, medidas de protección, políticas públicas que en conjunto puedan garantizar el ejercicio de los mismos.

A partir de dicha reforma a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de derechos humanos, el marco jurídico nacional se ha venido transformando a través de diversas modificaciones a la legislación, en las que destacan las realizadas a las leyes generales, propiciando una mayor protección a los derechos humanos de las personas.

Estas modificaciones se basan, no nada más de nuestra Carta Magna, sino también derivan de ordenamientos jurídicos de fuente internacional como La Convención Americana sobre Derechos humanos, el Pacto Internacional de los Derechos Civiles y Políticos, entre otros, de tal manera que las leyes secundarias se armonicen con los estándares internacionales.

En el Estado de Coahuila, se han llevado a cabo reformas a la Constitución Local y a diversas leyes estatales, así como la creación de nuevas leyes como son, la Ley para la Prevención, Protección, Atención y Asistencia a las Víctimas y Ofendidos de los Delitos en Materia de Trata de Personas del

Estado de Coahuila de Zaragoza y la Ley Estatal de Víctimas, todo ello, con el objeto de armonizarlas con la Constitución Federal y las leyes generales expedidas por el Congreso de la Unión.

Es evidente que las reformas y creación de leyes referidas en el párrafo que antecede, establecen y desarrollan de manera destacada la protección a los derechos humanos de las personas que sean víctimas de delitos o de violaciones a sus derechos fundamentales, prescribiendo la creación de fondos económicos para cumplir con las obligaciones que derivan de las leyes, en relación a reparación del daño integral y apoyos en materia de salud, educación, entre otras, para las víctimas y ofendidos.

En ese contexto, en ocasiones resulta insuficiente para los fines por el que se crean los fondos, el presupuesto que se le asigna, y se hace necesario un esfuerzo conjunto de los Poderes del Estado para dar cumplimiento efectivo y real a las obligaciones legales impuestas a las autoridades.

En ese orden de ideas, es indispensable realizar acciones para posibilitar que los diversos fondos que se creen en la legislación local, relacionados con la atención y protección de los derechos humanos de las víctimas de delitos o violaciones a sus derechos fundamentales, cuenten con recursos suficientes para cumplir de forma efectiva y eficaz, con los propósitos para los que se hayan constituidos.

Por esas razones se considera indispensable modificar el último párrafo del artículo 152 de la Constitución Política del Estado de Coahuila de Zaragoza, con el objeto de que los ingresos que se produzcan por la administración de valores, por el pago de multas impuestas por los órganos del Poder Judicial o por cualquier otra prestación autorizada por la Ley que genere con motivo de su función, sean aplicados de acuerdo y en los términos que determinen las leyes.

Es decir, que las leyes aplicables prevean el destino que tendrán los recursos citados en el párrafo anterior, y no limitarlo, ya que con ello se dificulta el acceso a esos recursos y la posibilidad de que, en determinadas circunstancias, se pudieran aplicar como una aportación más, al cumplimiento cabal y efectivo de las obligaciones legales respecto a la protección, asistencia y reparación del daño de los derechos humanos de las personas que hayan resentido un daño, como es la tendencia en el orden nacional.

Se reitera, resulta imprescindible, reformar nuestra Constitución Política del Estado, en el sentido de que los ingresos que se produzcan por la administración de valores, por el pago de multas impuestas por los órganos del Poder Judicial o por cualquier otra prestación autorizada por la Ley que genere con motivo de su función, sean aplicados en los términos que señale la Ley, con lo que, se busca dar oportunidad a que los recursos obtenidos por la autoridad judicial, en determinado momento puedan ser utilizados como un instrumento que coadyuve al resarcimiento del daño ocasionado a las víctimas de delito o de violaciones a los derechos humanos, o cualquier otra situación que procure la protección de los derechos humanos de las y los coahuilenses, así como una correcta aplicación de los recursos.

Seguros de que esta propuesta otorgará certeza jurídica la socialdemocracia a quien me honra representar pone a disposición de esta Honorable Legislatura la presente iniciativa.

QUE REFORMA EL ARTÍCULO 152 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO DE COAHUILA DE ZARAGOZA.

ARTÍCULO ÚNICO: Se modifica el último párrafo del artículo 152 de la Constitución Política del Estado de Coahuila de Zaragoza.

Para quedar como sigue:

Artículo 152. ...

...

...

Los ingresos que se produzcan por la administración de valores, por el pago de multas impuestas por los órganos del Poder Judicial o por cualquier otra prestación autorizada por la Ley que genere con motivo de su función, serán aplicados en los términos que disponga la Ley.

TRANSITORIOS.

ÚNICO.- La presente reforma entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado.

Saltillo, Coahuila a 9 de Septiembre de 2014.

DIPUTADO SAMUEL ACEVEDO FLORES.

Es cuanto, Diputada Presidenta.

Diputada Presidenta Norma Alicia Delgado Ortiz:

Conforme a lo dispuesto en el Artículo 196 de la Constitución Política del Estado, a esta Iniciativa se le debe dar segunda lectura con un intervalo de diez días, por lo que será agendada en su oportunidad para este efecto.

Se concede la palabra al Diputado Samuel Acevedo Flores, para dar primera lectura a la Iniciativa consignada en el Punto 8 A del Orden del Día aprobado.

Diputado Samuel Acevedo Flores:

H. PLENO DEL CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA.**P R E S E N T E.-**

El de la voz, Diputado Samuel Acevedo Flores, en representación del Partido Socialdemócrata de Coahuila en uso de las facultades conferidas por el artículo 59 de la Constitución Política del Estado, así como el artículo 22 en su fracción V de la Ley Orgánica del Congreso del Estado Independiente, Libre y Soberano de Coahuila de Zaragoza vengo a someter a la consideración del Pleno de esta soberanía popular:

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE ADICIONA EL ARTÍCULO 39BIS A LEY DE ACCESO DE LAS MUJERES A UNA VIDA LIBRE DE VIOLENCIA PARA EL ESTADO DE COAHUILA DE ZARAGOZA Y ARTÍCULO 62BIS DE LA LEY DEL SISTEMA ESTATAL PARA LA GARANTÍA DE LOS DERECHOS HUMANOS DE NIÑOS Y NIÑAS DEL ESTADO DE COAHUILA DE ZARAGOZA.

En atención a la siguiente:

Exposición de motivos

Las niñas y los niños que son testigos de la violencia entre sus padres, no solo son víctimas de manera indirecta, sino que viven inmersos en este círculo vicioso.

La violencia se ha convertido en un flagelante de las mujeres, de los niños y de las niñas de nuestro país, impidiendo su desarrollo personal, laboral, económico, emocional; derivado del constante ejercicio de poder del cual son víctimas, que se ve reflejado en autoestima baja, dependencia económica, y repetición de los ciclos de violencia, que no solo va en su contra de forma directa, si no de forma indirecta con los hijos e hijas.

La violencia familiar no diferencia sexo, raza, edad o condición social; se produce en diversos escenarios de la sociedad. Un hogar que vive en un contexto cotidiano de violencia, donde el hombre agrede física o verbalmente a la mujer delante de sus hijos o hijas, va a convertir a estos últimos también en víctimas de esa violencia.

Las y los niños que son testigos presenciales y víctimas así de la violencia, ven perjudicado su desarrollo físico y emocional, pueden sufrir de insomnio, falta de concentración y escaso rendimiento escolar, terrores nocturnos, falta de apetito, ira, depresión, estrés, ansiedad, entre otros.

El menor que presencia las peleas entre sus progenitores, reaccionará con violencia y sufrimiento movido por la angustia de ser parte del modo de actuar violento de sus padres. Muchas veces aprenden a reprimir sus emociones o necesidades, y a estar siempre alertas ante cualquier hecho que pudiera suscitarse en el hogar.

Por ello es un importante no considerar este tema a la ligera, es menester procurar que en la legislación se encuentren mecanismos y herramientas que les permitan acceder a una vida libre de violencia y garantizar el respeto y la protección de los derechos humanos de nuestros niños y niñas.

Hoy me encuentro ante esta que es la más alta tribuna del Estado, con la finalidad de proponer una reforma, donde se procure la estabilidad y el cuidado de las y de los niños coahuilenses.

Los refugios para mujeres y familias en situación de violencia, son lugares temporales donde se brinda protección y atención especializada e interdisciplinaria a mujeres, sus hijas e hijos. Durante la estancia de mujeres, niñas y niños, el refugio les brinda atención médica, psicológica; orientación y acompañamiento legal.

Desde la perspectiva de género y defensa de los derechos humanos, un refugio brinda herramientas que fortalecen la seguridad personal de las mujeres y sus hijas e hijos. Contribuye al desarrollo de habilidades, destrezas y capacidades para que las mujeres tomen decisiones asertivas en el proceso personal y familiar de construir una vida sin violencia.

Y ¿Qué pasa cuando las mujeres que son víctimas de violencia, deciden no continuar con su tratamiento en un refugio?, No se les puede obligar a permanecer, en la institución, puesto que se violentarían sus derechos humanos, además de la legislación vigente, sin embargo el que no cuenten por lo menos con el tratamiento adecuado, no garantiza su total desintoxicación del ciclo de la violencia, lo que pone en riesgo a sus hijos e hijas, porque al regresar con su agresor seguirían inmersos en el ciclo de violencia, generando en los niños y niñas un ambiente de tensión, y de inestabilidad tanto física como emocional, por otro lado, los avances que se hayan mostrado en el refugio para las y los niños, irían en retroceso, por lo cual, el motivo de esta reforma es generar obligación para los refugios para mujeres y familias en situación de violencia que existen en el Estado, el informar a la Procuraduría para Niños, Niñas y la Familia, cuando las usuarias víctimas de violencia egresan de la institución sin haber dado cumplimiento al tratamiento establecido para la desintoxicación de la violencia, es decir los tres meses establecidos por ley, si bien es cierto, la legislación y los derechos de las mujeres deben ser respetado y no se puede mantener a una mujer interna en contra de su voluntad, también lo es, que en la mayoría de los casos las mujeres que no cumplen con su tratamiento, aproximadamente el 80% regresan con su agresor, porque aún no cuentan con un empoderamiento que les permita salir del ciclo de la violencia, en tal virtud, el riesgo es inminente para las y los niños pues siguen inmersos en este ciclo de la violencia, aun y cuando

no sea directamente, las afectaciones que reciben son irreparables, Al dar aviso a la Procuraduría para los niños, niñas y la Familia, (PRONNIF), esta tomaría las medidas necesarias para resguardarlos en caso de considerarlo pertinente.

La socialdemocracia, preocupada y ocupada por la situación del incremento desmedido de la violencia en todos sus aspectos, trae a esta la más alta tribuna del Estado, esta reforma que pretende el cuidado y la protección de nuestros niños y niñas.

Los niños son el recurso más importante del mundo y la mejor esperanza para el futuro. John Fitzgerald Kennedy

¡No los abandonemos.!

Por lo que:

Traigo a esta Tribuna la siguiente: **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE ADICIONA EL ARTÍCULO 39BIS A LEY DE ACCESO DE LAS MUJERES A UNA VIDA LIBRE DE VIOLENCIA PARA EL ESTADO DE COAHUILA DE ZARAGOZA Y ARTÍCULO 62BIS A LA LEY DEL SISTEMA ESTATAL PARA LA GARANTÍA DE LOS DERECHOS HUMANOS DE NIÑOS Y NIÑAS DEL ESTADO DE COAHUILA DE ZARAGOZA.**

ARTÍCULO PRIMERO: Se adiciona el artículo 39BIS a la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia para el Estado de Coahuila de Zaragoza.

Para quedar como sigue:

ARTICULO39BIS. En caso de que las mujeres que ingresan al refugio, no decidan permanecer hasta la conclusión de su tratamiento, los refugios, a través del personal directivo, darán parte a la Procuraduría para Niños, Niñas y la Familia, a fin de que la misma realice la intervención que en derecho corresponda y de ser necesario aplique medidas urgentes para la salvaguardar la integridad de las y los niños cuando así lo estime pertinente en caso de existir un riesgo inminente.

ARTICULO SEGUNDO: Se adiciona el artículo 62BIS a la Ley del Sistema Estatal para la Garantía de los Derechos Humanos de Niños y Niñas para el Estado de Coahuila de Zaragoza.

Para quedar como sigue:

ARTÍCULO 62BIS. Los directores y el personal encargado de los refugios para mujeres y familias en situación de violencia, están obligados a reportar el egreso de las mujeres que no hayan dado cumplimiento a su tratamiento si esto constituye una situación de riesgo, amenaza o afectación de los derechos humanos de las y los niños.

TRANSITORIOS

ARTÍCULO ÚNICO- El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su Publicación en el Periódico Oficial del Estado.

Saltillo, Coahuila a 9 de septiembre de 2014.

DIPUTADO SAMUEL ACEVEDO FLORES.

Es cuanto, Diputada Presidenta. Muchas gracias.

Diputada Presidenta Norma Alicia Delgado Ortiz:
Gracias Diputado

Conforme a lo dispuesto en el Artículo 159 de la Ley Orgánica del Congreso del Estado a esta Iniciativa se le debe dar segunda lectura, por lo que será agendada en su oportunidad para este efecto.

Se concede la palabra al Diputado Simón Hiram Vargas Hernández, para dar primera lectura a la Iniciativa consignada en el punto 8 B del Orden del Día aprobado.

Diputado Simón Hiram Vargas Hernández:
Con su permiso, Diputada Presidenta.

H. CONGRESO DEL ESTADO DE COAHUILA DE ZARAGOZA

P R E S E N T E.-

El de la voz; Diputado **SIMÓN HIRAM VARGAS HERNANDEZ**, Coordinador del Grupo Parlamentario del Partido Nueva Alianza; “APOLONIO M. AVILÉS, BENEMÉRITO DE LA EDUCACIÓN”, de la Quincuagésima Novena (LIX) Legislatura del Estado de Coahuila de Zaragoza, y con fundamento con los Artículos 59 Fracción I; y 60 de la Constitución Política del Estado de Coahuila de Zaragoza; Artículo 22 Fracción V; 144, 158 y demás relativos de la Ley Orgánica del Congreso, comparezco con la finalidad de proponer la siguiente:

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSOS ARTÍCULOS DE LA LEY ESTATAL DE SALUD.

Fundando lo anterior en la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Se entiende por Salud Pública a el conjunto de acciones que tienen por objeto promover, proteger, fomentar y restablecer la salud de la comunidad, elevar el nivel de bienestar y prolongar la vida humana, mismas que complementan los servicios de atención médica y asistencia social.

Uno de los principales problemas detectados en la comunidad es el referido a los terrenos baldíos y casas deshabitadas y/o abandonadas, dichos tópicos encuentran tratamiento desde distintos puntos de vista: seguridad, catastro, desarrollo urbano y salud. En cualquiera de estas vertientes del derecho, deberían de observarse procedimientos que por su propia naturaleza representan tiempos prolongados para desahogar las etapas propias del debido proceso.

Sin embargo, la rama de la salud puede darnos un proceso más dinámico para tratar de resolver el problema inmediato que representan éstos inmuebles con características muy específicas y que en consecuencia, ocasionan entre otras cosas, daños a la salud pública.

De igual manera, es preciso incorporar a las casas deshabitadas y/o abandonadas que presenten características de riesgos a la salud de la comunidad para que la autoridad pueda atender este requerimiento social que representa un serio problema de salud.

La presente iniciativa tiene como fundamento el proteger y prevenir todo aquel riesgo sanitario que impacte en la Salud Pública, es decir, tener un mayor y mejor control de todos aquellos lotes baldíos y casas abandonadas, que por descuido de los propietarios generen, o puedan generar infecciones, enfermedades, en humanos y en animales que tengan un alto impacto dentro de un sector de la población. Es responsabilidad de todos contribuir a mejorar la Salud Pública de nuestro Estado.

Dentro de la Ley Estatal de Salud, en el Título Décimo Quinto, en sus Capítulos Primero y Segundo se establecen las sanciones a las que serán acreedores aquellas personas que infrinjan las disposiciones de ésta Ley, imponiendo multas hasta de diez mil veces el Salario Mínimo Vigente; puesto que la Salud Pública no es un problema menor.

Así pues, no solo debemos considerar la desocupación de casas, edificios, establecimientos, y en general cualquier predio como medidas de seguridad sanitaria para proteger la salud de la población, sino que también se debe de incorporar la facultad para internarse en las casas abandonadas que representen un riesgo inminente para la salud colectiva, es decir, deberán de acreditar ciertas características como hierba en abundancia, grafiti, fauna peligrosa, basura acumulada, entre otras.

Es importante señalar que todo lo anterior siempre es en beneficio de la sociedad coahuilense; buscando prevenir cualquier atentado contra uno de los derechos fundamentales de los seres humanos. El derecho a la salud.

Por lo anteriormente expuesto, es que someto a la consideración de ésta asamblea la siguiente:

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSOS ARTÍCULOS
DE LA LEY ESTATAL DE SALUD.**

Artículo Único: Se adiciona una fracción al Artículo 4° apartado B, así como un Capítulo XX al Título Décimo Segundo; se modifica el contenido del artículo 290 y se recorren los ulteriores para quedar como sigue:

Artículo 4o. En los términos de la Ley General de Salud y de la presente Ley, corresponde al Estado de Coahuila.

...

...

B. En materia de Salubridad Local:

I a XIX...

XX. Lotes baldíos y casas abandonadas.

**TITULO DECIMO SEGUNDO
SALUBRIDAD LOCAL
Capítulo XX
Lotes Baldíos y Casas Abandonadas**

Artículo 243.- Se considera Lote Baldío al predio identificado por la Unidad Catastral, sin edificación alguna y que sea considerado como insalubre; y casa abandonada aquella finca que presente deterioro como exceso de hierba dentro y fuera del inmueble, escombros, grafiti, fauna peligrosa entre otros factores que representan un riesgo latente como inseguridad e insalubridad, además de devaluar el valor de las viviendas.

Los propietarios de los lotes baldíos y casas abandonadas, deberán:

- I. Mantenerlos libres de maleza, basura o cualquier otro escombros que representen condiciones que pongan en peligro la higiene, salubridad y seguridad de quienes viven al colindancia de dicho inmueble.
- II. Cerrar o delimitar de manera tangible el inmueble correspondiente.
- III. Mantener de manera permanente en buen estado de conservación, aspecto y limpieza el contorno externo del inmueble.

Artículo 290.- Se sancionará con multa de mil hasta cuatro mil veces el salario mínimo general diario vigente en la zona económica de que se trate, la violación a las disposiciones contenidas en los artículos 101, 113, 119, 177, 180, 184, 203, 207, 223, 226, 238, **243**, 267 y 282 de esta Ley.

TRANSITORIOS

Único: El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado.

Saltillo Coahuila a los 09 días del mes de Septiembre de 2014.

ATENTAMENTE

Diputado Simón Hiram Vargas Hernández
COORDINADOR DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE NUEVA ALIANZA
“APOLONIO M. AVILÉS, BENEMÉRITO DE LA EDUCACIÓN”

Es cuanto, Diputada Presidenta.

Diputada Presidenta Norma Alicia Delgado Ortiz:

Muchas gracias Diputado.

Conforme a lo dispuesto en el Artículo 159 de la Ley Orgánica del Congreso del Estado a esta Iniciativa se le debe dar segunda lectura, por lo que será agendada en su oportunidad para este efecto.

Se concede la palabra al Diputado Fernando Simón Gutiérrez Pérez, para dar primera lectura a la Iniciativa consignada en el Punto 8 C, aprobada en el Orden del Día.

Diputado Fernando Simón Gutiérrez Pérez:

Gracias, Diputada Presidenta.

H. PLENO DEL CONGRESO DEL ESTADO

DE COAHUILA DE ZARAGOZA.

PRESENTE.-

Iniciativa que presenta el diputado Fernando Simón Gutiérrez Garza conjuntamente con el diputado Edmundo Gómez Garza del Grupo Parlamentario “Licenciada Margarita Zavala Gómez del Campo” del Partido Acción Nacional; en ejercicio de la facultad legislativa que nos concede el artículo 59 Fracción I, 67 Fracción I de la Constitución Política del Estado de Coahuila de Zaragoza, y con fundamento en los artículos 22 Fracción V, 144 Fracción I, 158, 159 Y 160 de la Ley Orgánica del Congreso Local, presentamos una **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO PARA EXPEDIR LA LEY DE MOVILIDAD SUSTENTABLE PARA EL ESTADO DE COAHUILA DE ZARAGOZA.**

Con base en la siguiente:

Exposición de Motivos

En fecha 07 de mayo de 2013, presentamos en esta Tribuna una iniciativa de reforma constitucional, en materia de movilidad sustentable, con objeto de reformar diversos artículos para que el estado y los municipios establezcan las políticas públicas necesarias y las acciones conducentes para fomentar y garantizar la movilidad sustentable en la entidad.

De la exposición de motivos, por su relevancia, traemos a la presente, los siguientes extractos:

....La movilidad sustentable o sostenible no es igual a la llamada “movilidad humana”, que tiene más relación con los fenómenos relacionados a la migración de los seres humanos.

La movilidad sustentable es un concepto que si bien presenta diversas variaciones según el país o el ámbito donde se aplique, en realidad contiene factores que son comunes en todos los casos, a saber: se refiere a una necesidad de las sociedades modernas, concretamente a los grupos humanos que conforman las grandes ciudades y las llamadas metrópolis, de poder hacer frente al caos y la contaminación (del aire, por ruido, etc.) que generan las sobre cargas de unidades automotrices y el uso excesivo de estas, sumado a las escasas opciones de otros medios de transporte más amigables y ecológicos como las bicicletas, las motonetas, los trenes ligeros, el metro, y desde luego, el transporte público pero, aquel conformado por unidades en perfecto estado mecánico y con una planeación de rutas e itinerarios que permita al usuario la comodidad y la eficiencia en su transportación diaria. La mala planeación de las vialidades es otro factor que incide en una mala movilidad de las grandes ciudades; los especialistas apuntan incluso a factores que en el pasado, cuando las ciudades aún no crecían mucho, no fueron previstos por las autoridades competentes; entre otros: calles estrechas, falta de puentes o pasos a desnivel, construcción de miles de viviendas sin cochera o con opción a un solo auto por unidad habitacional, la inexistencia de ciclo vías, la falta de planes y acciones para invertir en medios de transporte ecológicos y eficientes, la falta de estacionamientos públicos y pensiones en las áreas de mayor concentración de autos, etc.

Sin embargo, los expertos en medio ambiente consideran que en el caso de los gobiernos que invierten en más vialidades tradicionales, mas puentes o pasos a desnivel, lejos de promover una solución, están fomentando el aumento exponencial de los vehículos auto motor de siempre, pues el ser humano, al ver que las congestiones de tránsito se desahogan por la construcción de la infraestructura ya señalada, su reacción natural es comprar auto, o sumar más a los que ya tiene; con esto, en poco tiempo las supuestas “soluciones” son alcanzadas y rebasadas de inmediato por el incremento de las unidades automotor, y el problema aparece de nuevo.

Apuntan todos, a que una verdadera política pública de movilidad sustentable es la que se basa en tres elementos principales:

I.- Incentivar en la sociedad el uso de medios de transporte alternativos y ecológicos como las bicicletas, las bici motos y los autos eléctricos (así como los híbridos) y sus similares.

II.- Incrementar el uso del transporte público, para que las personas dejen sus autos en casa, y no los utilicen con frecuencia, reduciendo así las congestiones y la contaminación ambiental.

III.- Electrificar el transporte público o parte de este, para reducir la contaminación del aire y la sonora; la otra opción es migrar el transporte colectivo hacia el uso de combustibles ecológicos.

IV.- Replantear el diseño urbano creando zonas peatonales, especialmente en los lugares de grandes concentraciones de personas que se mueven a pie, y un nuevo marco regulador en materia de movilización de peatones.

V.- Crear vías especiales para el transporte de carga pesada y mercancías a gran volumen, con objeto de que no saturen las vías más comúnmente utilizadas por los conductores particulares y el transporte urbano de pasajeros; en esta idea se incluye la necesidad de que las empresas y las grandes cadenas comerciales deban considerar el uso de bodegas o almacenes fuera de la ciudades, de donde transportarían en pequeñas cantidades o conforme lo necesiten sus insumos.

El crecimiento de las ciudades, especialmente las denominadas metrópolis, genera, y seguirá generando problemas de diverso tipo y afectación para los seres humanos que habitan y transitan por esas regiones, entre otros:

I.- Congestión vehicular, generando gran contaminación del aire y de tipo acústico, pérdidas enormes de tiempo para los particulares y las empresas en su diario quehacer y entorpecimiento de la actividad turística. El Congestionamiento produce también enormes pérdidas financieras vía el combustible que se gasta en las largas esperas y el avanzar lento de los autos.

II.- Invasión de zonas peatonales, al aparcar muchos autos sobre las aceras.

III.- Saturación total de los lugares para estacionar.

IV.- Invasión de accesos vehiculares y cocheras de las casas, negocios, escuelas y empresas, puesto que ante la falta de espacio, el automovilista se estaciona donde sea, independientemente del riesgo que corre de ser sancionado; esto incluye el no respeto por los cajones que son “exclusivos”, fenómeno que podemos ver cada vez con más frecuencia en las ciudades de México.

V.- Gran inseguridad y riesgo de accidentes diversos para los automovilistas y para los peatones.

V.- Invasión de los espacios exclusivos para personas con capacidades diferentes.

VI.- Gran riesgo para quienes utilizan medios ecológicos de transporte, como las bicicletas, las bici motos eléctricas, las patinetas, etc.

VII.- En el caso de México, compra excesiva de vehículos de procedencia extranjera y de segunda mano, que, en la mayoría de los casos, su condición mecánica los hace altamente contaminantes, y a la vez, contribuyen de modo sustancial a incrementar el número de autos en las ciudades, generando todos los problemas ya mencionados con anterioridad...”

Las leyes de movilidad comienzan a abrirse paso en el mundo, ante la demanda de las sociedades correspondientes a las grandes urbes, donde las masas vehiculares, la falta de espacios para adecuada movilidad de los peatones, la contaminación y el entorpecimiento de la circulación de los medios transporte amigables como las bicicletas y las motonetas, se han combinado para genera caos, enormes pérdidas de tiempo a las personas físicas y morales en sus actividades de traslado, accidentes y desorden generalizado en materia de vialidad.

Colombia con la Ley 1083 de 2006, se convierte en uno de los primeros países de América Latina que promulga una ley nacional de movilidad sustentable.

Antes, tres años antes que los colombianos, la comunidad de Cataluña, España promulgó la Ley de Movilidad de Cataluña, convirtiéndose en un referente para toda Europa, modelo que de hecho ha sido copiado ya por otras comunidades españolas.

Holanda, en 2005, arrancó un ambicioso y ordenado programa de largo plazo en materia de movilidad sustentable, cuya vigencia oficial es hasta el año 2020, fecha en que se darán por concluidas y satisfechas todas las metas y planes proyectados en materia de reordenamiento territorial, reconfiguración de las vías y carreteras, la implementación del transporte público ligero y de alta velocidad en todo el país, las ciclovías, y las leyes y reglamentos de carácter modernista pero estricto para regular de manera eficiente la utilización de vehículos automotor.

Autos versus Motocicletas

El documento denominado “Política Pública de Transporte Sustentable en América Latina”, de Luis Ricardo Gutiérrez, Director Estratégico para América Latina de la Asociación Latinoamericana de Sistemas Integrados, revela entre otros datos relevantes que:

I.- Más del 50% de la población mundial vive en las grandes ciudades.

II.- América Latina es la región más urbanizada del orbe, con el 80% de su población viviendo en zonas urbanas de mediana y alta densidad.

III.- Los parques vehiculares de autos en las zonas urbanas de América Latina han crecido en América Latina de 26.124.942 autos, a 29.734. 789 en 2011.

IV.- Las motos pasaron de 2.842.571 en 2007 a 4.145.308 en 2011.

Esto es, las motos ganan espacio, y se han convertido en una necesidad para muchas personas, tanto por la congestión de las grandes ciudades, la falta de aparcamientos, como por la economía de combustible. Sin embargo, en comparación con los autos, las motocicletas se encuentran muy por debajo todavía en lo que podemos considerar una opción analizada y tomada en cuenta por las mayorías. Los parques de vehículos de cuatro ruedas siguen creciendo de modo acelerado y no con la lentitud que se consideraría amigable con el ambiente y adecuada para desahogar las vialidades y hacer la coexistencia entre automovilistas y peatones más eficiente y sustentable.

El Impacto en la Salud Humana de la Congestión Automotriz en las Grandes Ciudades

En América Latina los accidentes viales generan 1,3 millones de muertes al año, la contaminación ambiental generada por los vehículos deriva 1.3 millones de fallecimientos.

La congestión vehicular genera contaminación sonora, estrés, alteraciones nerviosas, desórdenes cardiacos, hipertensión (relacionada con el estrés), mala calidad de sueño y descanso con graves consecuencias a largo plazo, problemas y trastornos de la capacidad analítica y de razonamiento en las personas, especialmente en estudiantes.

En fecha reciente (06 de marzo de 2014), el periódico El Universal, publicó una noticia que refería lo siguiente:

Para 2013, se estima que fallecieron 16, 500 personas en accidentes viales, con una tasa de 14.4 muertes por cada 100 mil habitantes.

Según la CONAPRA, el 40% de los decesos corresponde a ciclistas, motociclistas y transeúntes, quienes son más vulnerables a este tipo de fatalidades. Asimismo, tales accidentes son la causa número 1 de muertes entre niños de 5 a 14 años, y la segunda entre jóvenes de 15 a 29 años.

Los sobrevivientes y los costos: De los accidentes registrados cada año en nuestro país, un millón de personas perviven con lesiones de leves a muy graves, y 40 mil más quedan con algún tipo de discapacidad permanente. Estas tragedias cuestan al país 299 mil millones de pesos anuales en cuanto a brindar atención a las víctimas, el 50% lo cubren las personas, pero la otra parte la pone el gobierno, siendo por el orden de los 150 mil millones de pesos; esto es, el 1.7% del PIB; mientras que naciones más desarrolladas como Chile es del 0.3% del PIB, similar al de naciones desarrolladas de Europa, como Francia, Alemania e Inglaterra....” Fin de la cita textual.

Parque Vehicular en México hasta el cierre del 2012: La organización "Melgar Asociados-Estadística de la Población de Vehículos en México". Publicó lo siguiente en sitio Portalautomotriz.com:

“...El parque vehicular en México se compone actualmente de tres tipos de automotores: Legales, Regularizados e Ilegales.

Al cierre del 2012 los vehículos circulantes en territorio mexicano alcanzaron un volumen de 27.81 millones de unidades (condensando el período 1972-2012).

De este total, 14.54 millones de unidades son automóviles, 12.37 millones de unidades son camiones ligeros, 0.59 millones de unidades son camiones pesados, 0.27 millones de unidades son Tractocamiones y 0.04 millones de unidades son autobuses integrales.

De los vehículos circulantes en el período 1972-2012, el segmento de Compactos lidera el volumen con 6.63 millones de unidades, seguido de los Subcompactos con 5.54 millones de unidades, los Camiones Clase 1 con 4.46 millones de unidades, Usos Múltiples con 4.14 millones de unidades, los Camiones Clase 2 con 2.52 millones de unidades, los de Lujo con 1.65 millones de unidades y los Camiones Clase 3 con 1.25 millones de unidades.

La armadora con el mayor número de automotores circulantes por las ciudades y carreteras del país al cierre del 2012 fue GM con 4.44 millones de unidades, seguida de Nissan con 3.97 millones de unidades, Ford con 3.91 millones de unidades, Chrysler con 3.26 millones de unidades, VW con 2.97 millones de unidades, Toyota con 2.27 millones de unidades y Mazda con 1.24 millones de unidades.

Desde 1999 las armadoras estadounidenses y europeas han perdido terreno frente a las marcas asiáticas, de tal forma que, desde ese año las firmas americanas han perdido 9.87 puntos porcentuales y las compañías europeas han perdido 4.06 puntos porcentuales. Por su parte, los fabricantes asiáticos han ganado 13.93 puntos porcentuales.

De acuerdo a las previsiones está tendencia continuará al menos hasta el final de esta década, cuando se prevé que las empresas asiáticas dominarán el mercado mexicano (45.45 por ciento), seguidas de las americanas (39.10 por ciento) y las europeas (15.45 por ciento)...” Fin de la cita textual.

Según datos del INEGI, el parque vehicular crece de forma alarmante en México, datos duros reflejan que había en nuestro país 5 millones de autos en 1980; y para 2010 la cantidad era de 32 millones de vehículos circulando por el país, con un mínimo porcentaje de ellos averiados o abandonados en forma definitiva por ser pérdida total o desinterés de sus propietarios. Se estima que para el año 2020, el parque vehicular sea de casi 40 millones de vehículos.

El mayor crecimiento se dio entre los años 2000 y 2010. Factores como el crecimiento de la población, la aparente comodidad de viajar en auto, el estatus social de poseer uno, especialmente si es nuevo o seminuevo, las facilidades que otorgan las agencias para adquirir uno, y la importación de vehículos a bajo costo han sido los causantes de este crecimiento exponencial del parque vehicular nacional. La zona norte, por su cercanía con la frontera norteamericana es la que más sufre este problema porque se le suma la importación legal e ilegal de automotores.

Además, datos de las aseguradoras nacionales dados a conocer en 2013, revelan que solo el 27% del parque vehicular nacional está asegurado para responder por daños (salud y daños materiales) a propios y a terceros. Chile, Colombia, Argentina y Brasil que muestran una penetración de aseguramiento del 100, 80, 77 y 75%, respectivamente.

Las motos: En México aún es muy desaprovechado el uso de las motos como medio de transporte eficiente, económico y de alta utilidad en los congestionamientos y en las zonas de escasos sitios para aparcar. Las motos se dividen en diversas categorías según la capacidad de su motor, diseño y finalidad. Las llamadas de “trabajo”, son aquellas con motores de menos de 200 cms cúbicos, también están las deportivas y las de crucero que se usan para largos trayectos. En la ciudades congestionadas las ideales son las motonetas, pero son igual de útiles en pueblos y ciudades medianos y pequeños.

(Fuente: El Economista):

“...Las motocicletas generan menos contaminación que los autos. “Un automóvil contamina y ocupa mucho más espacio. Los autos generan un costo social que hoy no es retribuido a la ciudad, mientras que una motocicleta ocupa menos área y requiere únicamente a las personas que transporta”, aseveró el legislador.

Ventajas de usarla (la moto) en vez del coche:

- 1) Gasta menos gasolina que un automóvil.
- 2) El costo: hay motos desde 15,000 pesos.
- 3) Permite desplazarse hasta el doble más rápido que un carro.
- 4) Ocupa menor espacio.
- 5) Desgasta las calles y contamina menos que un carro.

Desventajas de la moto:

- 1) Falta de una cultura vial de respeto al motociclista.
- 2) No tiene una carrocería como tal.
- 3) Se está expuesto a la lluvia y al viento.
- 4) No tiene techo, puertas o ventanas.
- 5) La mala condición de las avenidas.

Equipo básico para circular:

Casco, chamarra y/o traje de piel, botas de motociclista y guantes.

Seguro: las pólizas de las motos tienen la misma cobertura que los autos. Tres empresas consultadas informaron que el único caso en que no se cubre un seguro de moto es para las personas que practican el deporte del motociclismo de manera profesional....”

El parque vehicular de motos en México, para el año 2011, se calculaba en 2 millones de unidades circulando.

En algunas entidades como el Distrito Federal y el Estado de México, el parque vehicular de las motos aumentó un 350% en los últimos seis años, aunque falta mucha cultura de la seguridad y la prevención para los motociclistas, quienes se aventuran a circular sin casco, y a exceso de velocidad por las calles. Al igual que la falta de respeto y consideración para ellos de parte de los automovilistas, factores que sumados derivan en un considerable porcentaje de accidentes y fatalidades para los conductores de vehículos de dos ruedas.

Para las autoridades, un factor de alto riesgo en usuarios de motos es la falta de uso de casco, que puede prevenir hasta 40% las lesiones mortales. De acuerdo con las autoridades, el riesgo de morir en un

accidente de motocicleta es de 15.83 por cada 1,000 accidentes de motocicleta, es decir, de cada 100 accidentes en motocicleta que ocurren en nuestro país 1.58 personas resultarán con lesiones mortales.

Autos que no se necesitan: Estadísticas recientes muestran que en México, cientos de miles de personas que son solteras o parejas sin hijos, poseen autos, incluso autos y camionetas de gran tamaño, sin necesidad de tanto espacio, pues podrían transportarse perfectamente en motocicletas, aportando un enorme beneficio al ambiente, si por lo menos la tercera parte de las personas que se ubican en este supuesto cambiaran sus autos por motos, o por lo menos alternaran su uso de modo organizado y razonable. Además del ahorro personal que obtendrían en combustible, refacciones y pagos de derechos de control vehicular.

Las bicicletas, una opción para recorrer distancias cortas en las grandes ciudades: En el Distrito Federal, las autoridades han implementado programas y acciones para introducir el uso de la bicicleta como parte de los medios de transporte de la ciudad, un medio que haga competencia a los autos y a las motos, y que permita contribuir junto con otras medidas a descongestionar el tráfico, especialmente en las horas pico.

Encuestas realizadas por la UNAM entre los años 2008 y 2009, revelaron que casi el 30 por ciento de la población del Distrito Federal estaba dispuesta a viajar en bicicleta si se cumplían dos condiciones esenciales: contar con ciclovías y un estricto reglamento o ley que sea respetado por los automovilistas.

Los especialistas señalan que en las ciudades grandes se requieren vías especiales para los ciclistas, que sean de calidad y seguras a cualquier hora del día. Asimismo, en las metrópolis que cuentan con sistemas como El Metro, se requiere que los ciclistas puedan acceder con todo y su vehículo a las estaciones y a los vagones, para poder completar largos recorridos.

Los estacionamientos o ciclo estacionamientos para bicicletas, así como las bicicletas de uso público gratuito o bajo una muy pequeña renta, son otras medidas que por fuerza deben implementarse para asegurar en el mediano plazo la penetración de la bicicleta como medio de transporte en las grandes ciudades.

Metro, trenes ligeros, metrobuses, y autobuses de combustibles amigables: En las ciudades, el transporte público, entendido este como aquel que presta el estado o el municipio y que opera movilizand o a la gente de modo colectivo, es la principal forma de transporte de en las ciudades más grandes. Como ejemplo, en Distrito Federal, encuestas de años reflejaron que cerca del 87 por ciento de la población utilizaba el transporte público (Metro, Metrobus). La historia no es distinta en cualquier otra ciudad de México o del mundo. El transporte público comprende el grueso de la infraestructura de movilización diaria de los seres humanos. Sin embargo, **la transportación colectiva de personas enfrenta diversos problemas en la era moderna; a saber:**

I.- No todas las ciudades cuentan con sistemas como el metro, los trenes ligeros u otros medios que funcionen con electricidad y no contaminen, además de tener la capacidad operativa y estructural de movilizar a miles, decenas de miles e incluso cientos de miles a diario, como sucede en ciudades como el Distrito Federal y Monterrey, Nuevo León.

II.- Los autobuses o camiones de siempre, los tradicionales, son compuestos por flotas de unidades viejas en muchos casos, que contaminan, son ineficientes e inseguros para los usuarios.

Las rutas y los itinerarios son mal planeados y obedecen a intereses muchas veces sindicales o comerciales, y no a los intereses reales del usuario en atención a las rutas y horarios que estos demandan.

Las tarifas suelen ser altas en relación a la mala calidad del servicio y de las unidades.

El combustible que utilizan es el diesel, y no cuentan con tecnología para optar por otros más amigables como el biodiesel, el hidrógeno o la energía eléctrica.

III.- La ciudadanía carece de todo derecho a la participación activa en la toma de decisiones en la planeación y programas de transporte público, así como en los acuerdos referentes a las tarifas.

IV.- Se carecen de políticas públicas para introducir controles ambientales en el transporte público, como la verificación vehicular. Y;

V.- No hay planes, leyes o programas con visión de mediano y largo plazo para hacer frente a los problemas ya señalados y solucionarlos de apoco y sin afectar los presupuestos públicos de modo drástico.

La contaminación ambiental de los parques vehiculares:

El Instituto Nacional de Ecología, en coordinación con El Centro de Transporte Sustentable de México A. C. publicó un estudio el 27 de octubre de 2011, denominado “Estudio de Emisiones y Características Vehiculares en Ciudades Mexicanas”. Del documento extrajimos los datos siguientes:

Los vehículos son una de las principales fuentes antropogénicas de emisión de contaminantes atmosféricos precursores de la formación de ozono. Si bien estas emisiones son el resultado directo del uso de combustibles fósiles, como la gasolina y el diesel, existen otros factores determinantes en la cantidad de contaminantes que un vehículo automotor puede generar, como son la edad, la tecnología, el uso y el mantenimiento.

La información sobre las características de la flota vehicular nacional y sus emisiones es escasa, sólo en localidades que han implementado un programa de verificación vehicular o bien, que han realizado estudios de campo, se ha logrado obtener información sobre el desempeño ambiental de los automotores. Dicha información es básica para el diseño de estrategias de control de las emisiones y de renovación del parque vehicular.

En este sentido, el Instituto Nacional de Ecología comenzó en 2007 una serie de estudios para caracterizar las emisiones, los patrones de actividad y la composición de la flota vehicular de diferentes ciudades mexicanas que son representativas de las regiones norte, centro y sur del país. Para lo cual se usó el equipo de detección remota propiedad del INE y se aplicaron encuestas a conductores en gasolineras. El estudio terminó en 2011 con las ciudades del sur y sureste de México. En total se estudiaron 16 ciudades incluidas las zonas metropolitanas del país.

Los resultados muestran, en promedio, que las emisiones de los vehículos de 10 años o más de antigüedad son más altas que las de los vehículos más recientes: monóxido de carbono (CO), entre 3 y 4 veces; hidrocarburos totales (HC), entre 4 y 6 veces; y óxido nítrico (NO), hasta 3 veces más. Por otra parte, en las ciudades fronterizas circulan vehículos más grandes, de más antigüedad, un mayor porcentaje de procedencia extranjera. La motorización (vehículo/habitantes) también es mayor en las ciudades de la frontera norte con respecto a las del resto del país, principalmente por mayor disponibilidad de vehículos usados.

.....

El problema de los vehículos en circulación es que se desconoce su desempeño ambiental, debido a que la mayor parte de los estados del país no cuenta con programas de verificación vehicular, ni se han realizado estudios para evaluar las emisiones de los automotores. La Zona Metropolitana del Valle de México es la única que ha generado información sobre emisiones vehiculares mediante el programa de verificación vehicular, que ya tiene más de 10 años en operación, y los inventarios de emisiones que se realizan de forma regular.

De acuerdo con el cuarto almanaque de tendencias de calidad del aire, los contaminantes más comunes del aire en las principales zonas urbanas de país son el ozono y el material particulado.

Los vehículos en circulación son responsables de más del 90% de la emisión de monóxido de carbono (CO), y entre el 50 y el 80% de las emisiones antropogénicas de precursores de ozono (óxidos de nitrógeno y compuestos orgánicos volátiles).

En México, alrededor de 28 millones de personas están expuestas a contaminantes atmosféricos cuya toxicidad está ampliamente demostrada, por ejemplo, la exposición a óxidos de nitrógeno (NOx), ozono (O3), bióxido de azufre (SO2) y material particulado con diámetro menor de 10 micrómetros (PM10) afectan las funciones respiratorias (Andersen, Z.J et al., 2010; Linares, B. et al., 2010), contribuye al desarrollo de cáncer de pulmón (Raaschou- Nielsen O. et al., 2011) y aumenta el riesgo de muerte (Kumar, R. et al., 2010; Michael Jerrett, Ph.D. et al., 2009). Las estadísticas de salud en México indican que las infecciones respiratorias agudas, el asma y estado asmático, y la conjuntivitis se encuentran dentro de los diez padecimientos más frecuentes entre la población (Secretaría de Salud, 2011). Según estimaciones de Mario Molina, con una población del tamaño de la Ciudad de México, una reducción de 10µg/m³ en las concentraciones de PM10 puede reducir las muertes prematuras hasta en mil por año (Molina, L.T y Molina, M., 2002).

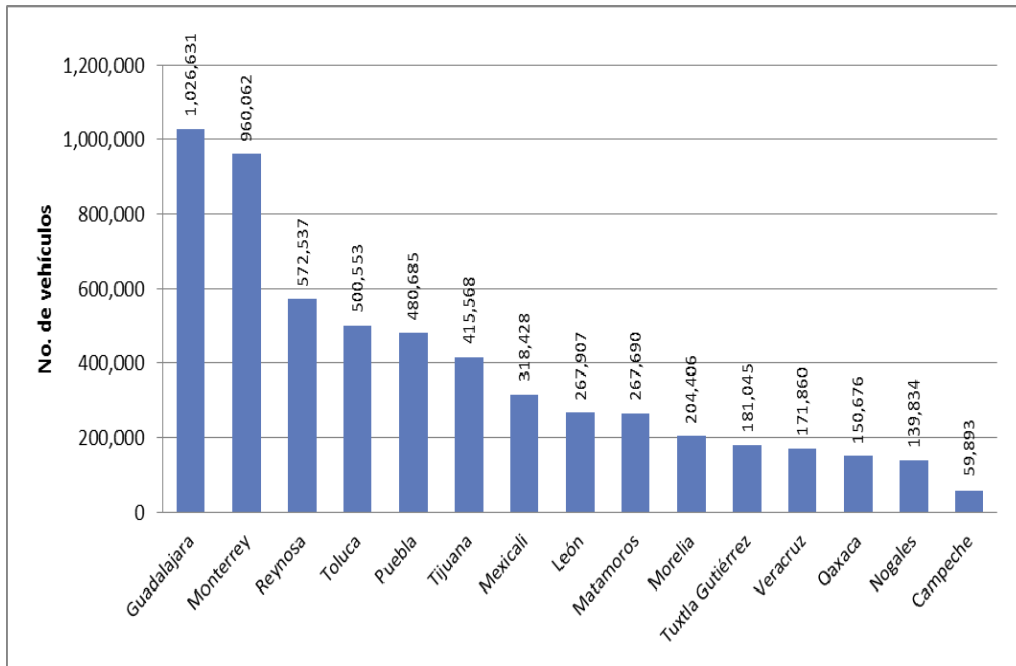
Alternar vehículos, bicicletas y transporte público; una solución al estilo de Holanda:

El caso de Holanda es tremendamente ilustrativo. Las estadísticas señalan que allá existen 429 automóviles por cada mil personas, casi el doble de México, pero que en promedio sus habitantes hacen el 30 por ciento de sus viajes en bicicleta y el 18 por ciento a pie. En otras palabras, casi la mitad de los recorridos efectuados por los holandeses se realizan en modos no motorizados. Lo mismo sucede en Suecia (457 automóviles por cada mil habitantes, 49 por ciento de viajes no motorizados), en Dinamarca (360 automóviles por cada mil habitantes, 41 por ciento de viajes en bicicleta o a pie), o en Suiza (516 automóviles por cada mil habitantes, quienes hacen el 39 por ciento de sus viajes en medios no motorizados).

En otras ciudades de Europa, la gente deja sus autos estacionados en casa y utiliza el transporte público, las bicicletas, las motonetas y las caminatas para ir a sus trabajos, escuelas y otros destinos. El auto solo se usa para paseos en familia, ir de compras, recorrer grandes distancias o para emergencias. Es una cultura que, una vez que penetra en las costumbres sociales, genera un impacto enorme y favorable en materia de movilidad sustentable.

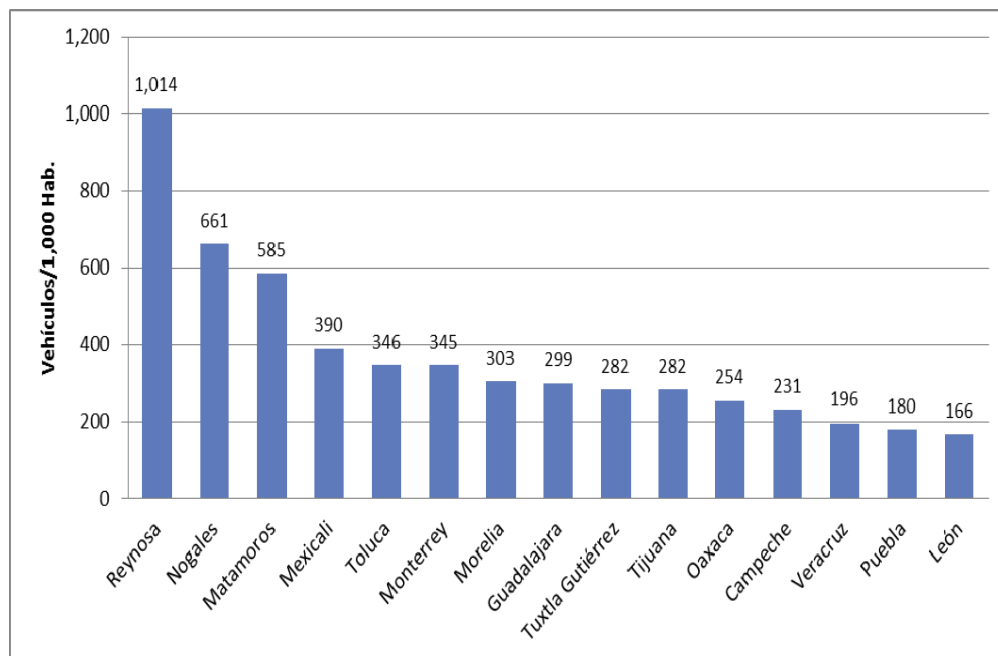
Ciudades pequeñas y medianas; ante la invaluable oportunidad de prevenir a tiempo el futuro:

México, según el estudio que citamos antes, denominado Estudio de Emisiones y Características Vehiculares en Ciudades Mexicanas; tiene a las ciudades que se aprecian en la gráfica siguiente con el mayor parque vehicular del país; son en total 15. No leeremos las gráficas ni sus pies de imagen, pero quedan para la consulta de los interesados.



Fuente: INE, 2011. Elaboración propia, con información de TSTES, 2007- 2011.

Figura 5.1 Parque vehicular en circulación en ciudades mexicanas.



Fuente: INE, 2011. Elaboración propia, con información de TSTES, 2007- 2011.

Figura 5.2 Índice de motorización en ciudades mexicanas.

Quizá sea un “consuelo” para nosotros y para el resto de ciudades del país no estar en esa lista, pero no debe ser así, al contrario, prevenir es evitar en el futuro no solo graves problemas como los señalados en la presente, sino ahorros sustanciales en presupuestos públicos ejercidos de modo equivocado para “solucionar” el caos y la congestión vial; tal y como se hace ahora, construyendo enormes y costosos puentes, pasos a desnivel, mega estacionamientos públicos, nuevas carreteras, calles y avenidas, que, al final, en el mediano plazo terminan rebasadas por el incremento acelerado de los parques vehiculares y la nula existencia de políticas públicas encaminadas a ofrecer alternativas de movilidad sustentable a sus habitantes.

Derecho comparado

Como parte del trabajo de investigación y acopio de información que hicimos para la elaboración de este proyecto, leímos y consultamos las leyes de movilidad y movilidad sustentable de:

El Distrito Federal.

El Estado de Jalisco

El Estado de Querétaro; y

El Estado de Sinaloa.

Así como los proyectos de similares ordenamientos de otros estados.

En ellos encontramos elementos valiosos, pero, a la vez, nos topamos con una constante que no consideramos legislativamente adecuada, y esto es, mezclar la disposiciones de la Ley de Tránsito y Transporte con las de una Ley de Movilidad Sustentable; al respecto, este grupo consideró apropiado alejarse de dicha visión legislativa, y permitir la coexistencia de ambos ordenamientos en nuestra legislación.

De todos los ordenamientos, la Ley de Movilidad Sustentable del Distrito Federal es la más completa, con la salvedad de que mezcla la disposiciones ya señaladas, y considera rubros y conceptos que no existen en nuestra legislación local ni son acordes a nuestra situación. Sin embargo, tomamos de dicho ordenamiento algunos elementos, como su clasificación de las vías de comunicación, de las ciclovías, su catálogo de estacionamientos y algunos conceptos que consideramos vanguardistas y adecuados para nuestra situación y necesidades.

En contraparte introducimos en este ordenamiento figuras como el Consejo Estatal de Movilidad Sustentable, los similares consejos municipales, el Plan estatal de Movilidad Sustentable, las atribuciones de los municipios, los derechos en materia de transporte escolar, los centro de alquiler de bicicletas, y otros conceptos innovadores acordes a nuestra realidad.

También consultamos leyes de países como España, Chile y Argentina. Así como las normas y decretos que diversos países han emitido como primeros avances en materia de movilidad sustentable

No menos importantes fueron los estudios y estadísticas nacionales e internacionales, de los cuales, hicimos mención de algunos de ellos en la exposición de motivos de la presente.

Por todo lo expuesto, tenemos a bien presentar la presente iniciativa con proyecto de:

DECRETO

Único: Se expide la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Coahuila de Zaragoza, para quedar como sigue:

CAPITULO I

DISPOSICIONES GENERALES.

Artículo 1. Las disposiciones de la presente Ley son de orden público y observancia obligatoria en el Estado de Coahuila de Zaragoza; y sus objetivos son:

I. Garantizar a todas las personas que se encuentren en el estado el derecho a moverse por el territorio, especialmente por las urbes, los pueblos, sus calles y avenidas de manera segura, ambientalmente amigable y eficiente; entendiéndose por esto la posibilidad de transitar a pie, en bicicletas, motocicletas, y cualquier vehículo de dos ruedas de tracción mecánica, eléctrica o cualquier otro tipo de energía; así como el derecho a contar con medios colectivos de transporte públicos que sean eficientes, de amplia cobertura de rutas y horarios, permitiendo la reducción de tiempo en las distancias a recorrer, la disminución de la contaminación atmosférica y sonora, así como los embotellamientos propios del tráfico y las cargas vehiculares de gran volumen;

II. Regular la movilidad y el transporte en el estado de Coahuila, así como los derechos y obligaciones de los sujetos de la movilidad, para establecer el orden y las medidas de seguridad, control de la circulación vehicular motorizada y no motorizada de personas, bienes y servicios, en las vías públicas abiertas a la circulación que no sean de competencia federal;

III. Establecer las bases para programar, organizar, administrar y controlar la infraestructura con origen y destino para las personas con discapacidad, peatones, movilidad no motorizada y transporte público, infraestructura vial, infraestructura carretera y el equipamiento vial;

IV. Establecer el sistema de ciclovías y el de aparcamiento seguro de bicicletas en todos los municipios del estado;

V. Garantizar la participación ciudadana en las políticas públicas relativas a la movilidad sustentable;

VI. Regular los planes de desarrollo estatal y municipal para que incluyan la perspectiva de movilidad sustentable;

VII. Regular, controlar y supervisar la prestación de los servicios de transporte de pasajeros y de carga en todas sus modalidades, a fin de que de manera segura, permanente, continua, uniforme e ininterrumpida se satisfagan las necesidades de la población; y,

VIII. Establecer las acciones coordinadas que deberán observar los municipios, el estado y los entes públicos en la materia de la presente ley.

Artículo 2. Para los efectos del artículo anterior:

I. Son principios rectores de la movilidad:

- a) La accesibilidad, como el derecho de las personas a desplazarse por la vía pública sin obstáculos y con seguridad, independientemente de su condición;
- b) El respeto al medio ambiente a partir de políticas públicas que incentiven el cambio del uso del transporte particular y combustión interna, por aquellos de carácter colectivo y tecnología sustentable, o de propulsión distinta a aquellos que generan emisión de gases a la atmósfera;
- c) El desarrollo económico, a partir del ordenamiento de las vías públicas de comunicación a fin de minimizar los costos y tiempos de traslado de personas y mercancías;
- d) La perspectiva de género, a partir de políticas públicas, que garanticen la seguridad e integridad física, sexual y la vida, de quienes utilicen el servicio del transporte público; y
- e) La participación ciudadana, que permita involucrar a los habitantes en el diseño y distribución de las vías públicas de tal manera que puedan convivir armónicamente los distintos usuarios de la movilidad sustentable;

II. Son vías públicas: las calles, calzadas, avenidas, viaductos, carreteras, caminos y autopistas, así como las vialidades primarias y corredores con prioridad al transporte público y, en general:

- a) Los predios destinados a los fines públicos del tránsito peatonal, vehicular y al transporte colectivo; y
- b) Los caminos públicos de jurisdicción estatal, destinados temporal o permanentemente al tránsito de personas, semovientes y vehículos, incluyendo el área del derecho de vía de los mismos; así como las vialidades de uso común de los fraccionamientos y condominios, cuando su ubicación geográfica permitan el libre tránsito peatonal, vehicular o de transporte colectivo y sea necesario para la unión entre dos o más puntos de intersección con zonas urbanas;

III. No tienen el carácter de vías públicas los predios pertenecientes al dominio privado de la Federación, del estado, de los municipios o de los particulares, para fines restringidos o aprovechamientos privados, así como los bienes de uso común de los fraccionamientos y condominios;

IV. Se denominan vías públicas de comunicación local: las vías públicas, incluyendo sus construcciones de ingeniería como puentes, alcantarillas, pasos a desnivel y demás elementos de protección, a excepción de aquéllas que comuniquen al Estado con otra u otras entidades federativas, o las construidas en su totalidad o en su mayor parte por la Federación, siempre que éstas no se hubieren cedido al estado; y

V. Se entiende por derecho de vía, a la zona afecta a una vía pública en ambos lados de ésta, con las medidas que determine el reglamento correspondiente.

Artículo 3. Se considera de utilidad pública:

I. La prestación de los servicios de transporte público en atención a la demanda de estos, y de acuerdo a las bases, programas, planes y políticas en materia de movilidad sustentable establecidos en la legislación correspondiente;

II. El establecimiento de las vías e infraestructura para todas las formas de movilidad y tránsito peatonal, de transporte no motorizado, de transporte público y de transporte motorizado; dispositivos de control de movilidad y tránsito;

III. El establecimiento de vías, libramientos, rutas y horarios especiales para el transporte de carga pesada; de tal modo que no impacte en la movilidad urbana ni genere problemas de tránsito y contaminación atmosférica y sonora en los centros de población;

IV. La introducción y reemplazo paulatino de las unidades del transporte público en todas sus modalidades, por vehículos híbridos y en su caso, que utilicen combustibles amigables con el ambiente;

V. La implementación obras y planes para privilegiar el uso de la bicicleta en las urbes de la entidad, especialmente en aquellas que cuenten con una población superior a los 25 mil habitantes, sin perjuicio de los planes que se apliquen con igual objetivo en los municipios de menor población; Y,

VI. La adecuación de las leyes, reglamentos y disposiciones administrativas en materia de tránsito, transporte y vías de comunicación, a fin de que sean concordantes con los principios rectores de la movilidad sustentable.

Las autoridades proporcionarán los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece cada ciudad y centro de población.

Para el establecimiento de la política pública en la materia se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que generada modo de transporte y su contribución a la productividad. Se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial y se valorará la distribución de recursos presupuestales de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad:

I. Peatones, en especial personas con discapacidad y personas con movilidad limitada;

II. Ciclistas;

III. Usuarios del servicio de transporte público de pasajeros;

IV. Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros;

V. Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías; y,

VI. Usuarios de transporte particular automotor.

CAPITULO II

DE LAS AUTORIDADES EN MATERIA DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

Artículo 4. Son autoridades en materia de movilidad sustentable:

I. El Jefe del Ejecutivo

II. La Secretaría de Infraestructura.

III. La Secretaría Gestión Urbana, Agua y Ordenamiento Territorial

IV. La Secretaría de Medio Ambiente; y,

V. Los Ayuntamientos por conducto de las direcciones o sus equivalentes de acuerdo a las materias, objetivos y distribución de competencias de la presente ley.

Artículo 5. Son atribuciones del Poder Ejecutivo por conducto de las secretarías y organismos competentes de acuerdo a la legislación y reglamentos aplicables:

I. Proveer en el ámbito de su competencia que la vialidad, la infraestructura vial y peatonal, servicios y elementos inherentes o incorporados a ella, se utilicen en forma adecuada conforme a su naturaleza, coordinándose en su caso, con las áreas correspondientes para lograr este objetivo;

II. Realizar todas aquellas acciones tendientes a que los servicios públicos y privados de transporte de pasajeros y de carga, además de llevarse a cabo con eficiencia, se proporcionen con calidad, garanticen la seguridad de peatones, usuarios de la vialidad y los derechos de los permisionarios y concesionarios;

III. Realizar estudios sobre la oferta y la demanda de servicio público de transporte de su competencia;

IV. Elaborar el Plan de Movilidad, que deberá ajustarse a los objetivos, políticas, metas y previsiones establecidas en los Planes de Desarrollo del Estado y de los municipios en lo que sean competencias coordinadas; dando prioridad a los fines de la movilidad sustentable;

V. Realizar los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades en coordinación con los municipios, de acuerdo con las necesidades y las condiciones impuestas por el Plan de Movilidad del Estado, en los que se brindará prioridad hacia las y los peatones, a los ciclistas y usuarios de otros medios de transporte no motorizado y, a las y los usuarios de transporte de pasajeros;

VI. Regular, programar, orientar, organizar, controlar, aprobar y en su caso modificar, la prestación de los servicios públicos y privados de transporte de pasajeros y de carga de competencia estatal con la finalidad de alcanzar las metas y objetivo en materia de movilidad sustentable proyectados para cada año, de acuerdo a los planes del rubro;

VII. Promover, impulsar y fomentar los sistemas de transporte público de acuerdo a criterios de costo beneficio, así como medios de transporte alternativo utilizando los avances científicos y tecnológicos que permitan la disminución de la contaminación atmosférica y sonora;

VIII. Garantizar la accesibilidad y el servicio de transporte de pasajeros de competencia estatal para personas con discapacidad, personas adultas mayores, mujeres embarazadas, niñas y niños, con perspectiva de movilidad sustentable, privilegiando el derecho de estos grupos humanos a contar con medios de transporte acordes a sus necesidades y con tarifas preferenciales;

IX.- En coordinación con los municipios realizar los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades, de acuerdo con las necesidades y las condiciones establecidas en el Plan de Movilidad del estado, en los que se brindará prioridad a los peatones, a los ciclistas y a los usuarios de transporte de pasajeros;

X.- Promover subsidios, créditos y facilidades administrativas en la obtención e implementación de aditamentos, nueva tecnología y apoyos técnicos para las adecuaciones necesarias a las diversas unidades de transporte público y concesionado de competencia estatal para cumplir con la normatividad en materia de movilidad sustentable;

XI. Coordinar las acciones que en materia de protección al medio ambiente lleven a cabo las autoridades competentes, en relación con la prestación de los servicios público, privado, y particular de transporte;

XII. Redistribuir, modificar y adecuar los itinerarios, rutas y recorridos de acuerdo con las necesidades y las condiciones impuestas por la planeación del transporte de competencia estatal;

XIII. Dictar los acuerdos necesarios para la conservación, mantenimiento y renovación del parque vehicular destinado a la prestación de los servicios público y privado de transporte de pasajeros y de

carga en el estado de Coahuila, implementando las medidas adecuadas para mantener en buen estado la infraestructura utilizada para tal fin;

XIV. Decretar la suspensión temporal o definitiva, la nulidad, cancelación, caducidad y revocación de las concesiones en los casos que conforme a la presente Ley y sus reglamentos sea procedente.

XV. Otorgar permisos temporales para la prestación del servicio público de transporte a personas físicas o morales no concesionarias, en casos de suspensión total o parcial del servicio, o que por causa de contingencias;

XVI. Constituir comités técnicos en materias relativas al desarrollo integral del transporte urbano y planeación de la movilidad, infraestructura y las vialidades. La integración y funcionamiento de estos comités se establecerá en el reglamento respectivo;

XVII. Promover que las actuales vialidades y los nuevos desarrollos urbanos cuenten con ciclovías y estacionamientos para bicicletas basadas en los estudios correspondientes que para tal efecto se realicen, a fin de fomentar el uso de transporte no contaminante; sin perjuicio de las acciones que deban ejecutarse en coordinación con los municipios;

XVIII. Impulsar la prestación del servicio de transporte de pasajeros público nocturno, a través de las diferentes modalidades, estableciendo, tarifas y rutas adecuadas para ésta modalidad de servicio;

XIX. Instrumentar en coordinación con otras dependencias y con los municipios, programas y campañas de educación peatonal, vial y cortesía urbana, encaminados a mejorar las condiciones bajo las cuales se presta el servicio de transporte en el estado, así como la prevención de accidentes, a través de la formación de una conciencia social de los problemas peatonales y viales y una cultura urbana en la población;

XX. Promover, en coordinación con las autoridades locales y federales, los mecanismos necesarios para regular, asignar rutas, reubicar terminales y en su caso, además de las restricciones establecidas en la presente Ley, ampliar o restringir el tránsito en el estado del transporte de pasajeros y de carga del servicio público federal, tomando en cuenta el impacto ambiental y el uso del suelo;

XXI. Crear en coordinación con los municipios el Registro Público del Transporte, que incluya los vehículos que integran todas las modalidades del transporte en el estado, concesiones, permisos, licencias y permisos para conducir; registro, infracciones, sanciones, delitos; representantes, apoderados y mandatarios legales autorizados para realizar trámites y gestiones, relacionados con las concesiones de transporte y los demás registros que sean necesarios, atendiendo a los principios y reglas de transparencia y acceso a la información;

XXII. Realizar la inspección, verificación, vigilancia y control de los servicios de transporte de pasajeros y carga en el estado de Coahuila, imponer las sanciones establecidas en la normatividad de la materia y substanciar y resolver los procedimientos administrativos para la prórroga, revocación, caducidad, cancelación y rescisión de los permisos y concesiones, cuando proceda conforme a lo estipulado en la presente Ley y demás disposiciones reglamentarias;

XXIII. Establecer el sistema del registro voluntario de propietarios de bicicletas, mismo que será gratuito, no obligatorio y que servirá en su caso para acreditar su propiedad ante las distintas autoridades administrativas. Para llevar a cabo dicho registro el usuario deberá ajustarse y cumplir con los requisitos que para tal efecto determinen los reglamentos;

XXIV. Convocar en el ámbito del sistema local de planeación democrática, a todos los sectores interesados en la materia de movilidad sustentable, para que expongan y manifiesten su opinión y propuestas;

XXV. Celebrar convenios con todas las personas interesadas, organizaciones sociales e instituciones de carácter académico, para el establecimiento de propuestas en materia de movilidad sustentable;

XXVI. Promover el establecimiento de reconocimientos a las buenas prácticas desarrolladas por las y los ciudadanos más destacados de la sociedad para proteger a los peatones, ciclistas y usuarios de transporte de pasajeros en sus distintas modalidades;

XXVII. Impulsar el desarrollo y fortalecimiento de la cultura peatonal, ciclista y vial; Y,

XXVIII. Asegurar las partidas necesarias en el Presupuesto de Egresos de cada año para el cumplimiento de los objetivos establecidos en el presente ordenamiento.

Artículo 6. Son atribuciones de los Municipios:

I. Elaborar e implementar el Plan de Movilidad Sustentable Municipal;

II.- Crear el Reglamento para el Fomento de la Movilidad Sustentable;

III. Adecuar sus reglamentos de tránsito y transporte, medio ambiente, desarrollo urbano, obra pública, fraccionamientos y en general todos los relacionados o similares a estos, a las políticas, planes y disposiciones legales en materia de movilidad sustentable;

IV. Proveer en el ámbito de su competencia que la vialidad, la infraestructura vial y peatonal, servicios y elementos inherentes o incorporados a ella, se utilicen en forma adecuada conforme a su naturaleza, coordinándose en su caso, con las áreas correspondientes para lograr este objetivo;

V. Realizar todas aquellas acciones tendientes a que los servicios públicos y privados de transporte de pasajeros y de carga, además de llevarse a cabo con eficiencia, se proporcionen con calidad, garanticen la seguridad de peatones, usuarios de la vialidad y los derechos de los permisionarios y concesionarios; en su caso, en coordinación con el estado;

VI. Realizar los estudios sobre la oferta y la demanda de servicio público de transporte de competencia municipal;

VII. Realizar los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades, de acuerdo con las necesidades y las condiciones impuestas por el Plan de Movilidad del Municipio, en los que se brindará prioridad hacia las y los peatones, al ciclista y a las y los usuarios de transporte de pasajeros;

VI. Regular, programar, orientar, organizar, controlar, aprobar y en su caso modificar, la prestación de los servicios públicos y privados de transporte de competencia municipal, con la finalidad de alcanzar las metas y objetivo en materia de movilidad sustentable proyectados para cada año de acuerdo a los planes del rubro;

VII. Promover, impulsar y fomentar los sistemas de transporte público de acuerdo a criterios de costo beneficio, así como medios de transporte alterno, utilizando los avances científicos y tecnológicos que permitan la disminución de la contaminación atmosférica y sonora;

VIII. Garantizar la accesibilidad y el servicio de transporte de pasajeros para personas con discapacidad, personas adultas mayores, mujeres embarazadas, niñas y niños con perspectiva de movilidad sustentable, privilegiando el derecho de estos grupos humanos a contar con medios de transporte acordes a sus necesidades y con tarifas preferenciales;

IX.- En coordinación con el estado, realizar los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades, de acuerdo con las necesidades y las condiciones

establecidas en el Plan de Movilidad del Estado y en el municipal, en los que se brindará prioridad a los peatones, a los ciclistas y a los usuarios de transporte de pasajeros;

X.- Promover subsidios, créditos y facilidades administrativas en la obtención e implementación de aditamentos, nueva tecnología y apoyos técnicos para las adecuaciones necesarias a las diversas unidades de transporte, público y concesionado de competencia municipal para cumplir con la normatividad en materia de movilidad sustentable;

XI. Coordinar las acciones que en materia de protección al medio ambiente lleven a cabo las autoridades competentes, en relación con la prestación de los servicios público, privado, y particular de transporte;

XII. Redistribuir, modificar y adecuar los itinerarios, rutas y recorridos de acuerdo con las necesidades y las condiciones impuestas por la planeación del transporte de competencia municipal;

XIII. Dictar los acuerdos necesarios para la conservación, mantenimiento y renovación del parque vehicular destinado a la prestación de los servicios público y privado de transporte de pasajeros, implementando las medidas adecuadas para mantener en buen estado la infraestructura utilizada para tal fin;

XIV. Decretar la suspensión temporal o definitiva, la nulidad, cancelación, caducidad y revocación de las concesiones en los casos que conforme a la presente Ley y sus reglamentos sea procedente;

XV. Prohibir la circulación de vehículos que no cumplan con la verificación vehicular en el territorio municipal;

XVI. Constituir comités técnicos en materias relativas al desarrollo integral del transporte municipal, planeación de la movilidad, infraestructura y las vialidades. La integración y funcionamiento de estos se establecerá en el reglamento respectivo.

XVII. Promover que las actuales vialidades y los nuevos desarrollos urbanos cuenten con ciclovías, y estacionamientos para bicicletas basados en los estudios correspondientes que para tal efecto se realicen, a fin de fomentar el uso de transporte no contaminante; sin perjuicio de las acciones que deban ejecutarse en coordinación con el estado y con otros municipios; E,

XVIII. Impulsar la prestación del servicio de transporte de pasajeros público nocturno, a través de las diferentes modalidades, estableciendo, tarifas y rutas adecuadas para ésta modalidad de servicio.

CAPITULO III

DEL CONSEJO ESTATAL PARA LA MOVILIDAD SUSTENTABLE

Artículo 7. El Consejo Estatal para la Movilidad Sustentable es un órgano de consulta conformado de manera interinstitucional, y tendrá como objetivos:

I. Asesorar el Gobierno del Estado en materia de movilidad sustentable;

II. Emitir su opinión respecto al Plan Estatal de Movilidad Sustentable;

III. Opinar y formular recomendaciones sobre política, planes, obras y acciones en materia de movilidad sustentable;

IV. Vigilar el desarrollo e implementación del Plan Estatal de Movilidad Sustentable; presentando un informe semestral sobre los avances registrados;

- V. Hacer propuestas al Poder Ejecutivo y a sus distintas secretarías sobre movilidad;
- VI. Brindar asesoría a los municipios que lo soliciten sobre movilidad sustentable y, en su caso, apoyarlos en la elaboración de sus respectivos planes de movilidad;
- VII. Realizar estudios en la materia del presente ordenamiento, que sirvan como fuente para contar con una base de datos actualizados como referencia para consulta de los interesados;
- VIII. Fomentar la participación ciudadana en la elaboración de planes y acciones sobre movilidad;
- IX. Recibir, analizar y en su caso, canalizar a las autoridades correspondientes las propuestas de las organizaciones ciudadanas en la materia del presente ordenamiento;
- X. Recibir, y en su caso, canalizar a las autoridades correspondientes las denuncias o quejas sobre el incumplimiento de las normas, reglamentos, planes y metas en materia de movilidad sustentable;
- XI. Emitir recomendaciones a las autoridades estatales y municipales para garantizar los derechos de los peatones, ciclistas, motociclistas, personas de capacidades diferentes y adultos mayores a transitar con agilidad, eficiencia y seguridad por la vías del estado y los municipios;
- XII. Emitir recomendaciones y opiniones en materia legislativa al Congreso del Estado y a los municipios en lo referente a leyes, reglamentos, decretos, y demás ordenamientos promulgados por ambos en el rubro de movilidad sustentable;
- XIII. Apoyar con asesoría y capacitación a las organizaciones ciudadanas que defiendan y promuevan la movilidad sustentable en la entidad;
- XIV. Celebrar una reunión trimestral con las autoridades establecidas en el artículo 4 a fin de intercambiar informes y opiniones sobre la situación de los proyectos, planes y acciones en materia de movilidad sustentable; y,
- XV. Las demás que determine el Reglamento del Consejo.

Artículo 8.- El Consejo se integrará de la siguiente forma:

- I. El Gobernador del Estado, quien lo presidirá.
- II. El Secretario de Infraestructura.
- III. El Secretario de Gestión Urbana, Agua y Ordenamiento Territorial.
- IV. El Secretario de Medio Ambiente.
- V. Cinco presidentes municipales, quienes serán electos por los 38 alcaldes de la entidad, en reunión que a tal efecto deberán de celebrar en los términos del reglamento respectivo.

Cada presidente municipal electo deberá designar a la persona que fungirá como su suplente, debiendo recaer esta responsabilidad en un funcionario municipal que sea titular de funciones relacionadas con la movilidad sustentable.

Los cinco munícipes electos durarán un año en su encargo, y deberán elegirse a otros cinco, o en su caso, reelegir por una sola vez a los mismos.

El gobernador del estado designará a su suplente, y los secretarios de despacho harán lo propio.

VI. Tres diputados del Congreso del Estado, designados por el Pleno a propuesta de la Junta de Gobierno, quienes durarán en su encargo tres años.

El Congreso designará también a los suplentes de cada uno. Y;

VII. Cinco ciudadanos coahuilenses, con reconocida experiencia en las materias de vialidad, tránsito, transporte y movilidad sustentable; quienes serán electos por el Pleno del Congreso del Estado conforme a una convocatoria pública en la que los interesados presentarán sus perfiles y la acreditación de sus conocimientos.

El Congreso del Estado, previo dictamen de la Comisión de Gobernación, Puntos Constitucionales y Justicia, donde seleccione a 10 aspirantes, elegirá por mayoría calificada y en votación secreta a cinco de ellos. Quienes durarán en su encargo 3 años; los aspirantes no electos quedarán como consejeros suplentes; el Congreso determinará la correspondencia de estos con los titulares.

Cada consejero deberá tener un suplente, y en caso de ausencia del titular, este entrará en funciones de forma provisional o definitiva según sea el caso.

Además, el Consejo en Pleno deberá designar a un Secretario Técnico en los términos del Reglamento.

Las reuniones del Consejo serán a razón de una cada tres meses, o más si así lo determina la tercera parte de los integrantes del Consejo, o lo solicita el presidente del mismo.

Las reuniones serán válidas con la mitad más uno del total de los consejeros.

Todos los consejeros tendrán voz y voto, y en caso de empate el presidente tendrá voto de calidad.

Las discusiones, debates y acuerdos del Consejo tendrán carácter público y deberán constar en minuta.

Artículo 9.- Los municipios conformarán consejos municipales de movilidad sustentable, para tal efecto deberán elaborar y publicar el reglamento respectivo en los términos del Código Municipal. En dichos consejos se privilegiará la participación ciudadana, el conocimiento en la materia y las acciones a favor de la movilidad sustentable.

En los consejos municipales deberá estar garantizada la participación de ciudadanos o, en su caso, de representantes de organizaciones ciudadanas cuyo objetivo primordial sea la movilidad sustentable, a razón de una tercera parte del total de los integrantes de cada consejo.

Los consejos municipales tendrán las atribuciones que les confiera el reglamento respectivo; pero en todo caso, deberán contar con las siguientes:

I. Emitir su opinión respecto al Plan Municipal de Movilidad Sustentable

III. Opinar y formular recomendaciones sobre políticas, planes, obras y acciones en materia de movilidad sustentable.

IV. Vigilar el desarrollo e implementación del Plan Municipal de Movilidad Sustentable; presentando un informe semestral sobre los avances registrados.

V. Hacer propuestas al ayuntamiento sobre movilidad sustentable

VI. Vigilar que los planes, acciones y obras relacionadas con el tránsito, el transporte y la vialidad sean acordes a los objetivos de la movilidad sustentable; y en su caso, de acuerdo al Plan Municipal y, en lo que respecta, al estatal.

VII. Recibir, analizar y en su caso, canalizar a las autoridades correspondientes las propuestas de las organizaciones ciudadanas en la materia del presente ordenamiento.

VIII. Recibir, y en su caso, canalizar a las autoridades correspondientes las denuncias o quejas sobre el incumplimiento de las normas, reglamentos, planes y metas en materia de movilidad sustentable.

IX. Emitir recomendaciones a las autoridades municipales para garantizar los derechos de los peatones, ciclistas, motociclistas, personas de capacidades diferentes, adultos mayores, niñas y niños a transitar con agilidad, eficiencia y seguridad por las vías del estado y los municipios.

X. Emitir recomendaciones y opiniones en materia reglamentaria al ayuntamiento en lo que se refiere a reglamentos, acuerdos de cabildo, y demás disposiciones legales administrativas en el rubro de movilidad sustentable.

XI. Celebrar por lo menos una reunión trimestral con los directores de obras públicas, medio ambiente, policía y tránsito y los titulares de otras carteras relacionadas con los diversos aspectos de la movilidad sustentable a fin de intercambiar información y experiencias. Y;

XII. Las demás que determine el reglamento respectivo.

Artículo 10.- Los consejos de movilidad municipales serán presididos por los alcaldes, y en ellos deberán participar los directores de los departamentos mencionados en la fracción anterior, así como una tercera parte de ciudadanos que posean conocimientos acreditados en materia de vialidad, tránsito, transporte y movilidad sustentable.

El cabildo elegirá a estos ciudadanos en base a una convocatoria pública, de acuerdo a las reglas que se establezcan en el Reglamento.

CAPITULO IV

DEL PLAN ESTATAL DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

Artículo 11.- El Plan Estatal de Movilidad Sustentable es el documento por medio del cual, el Poder Ejecutivo establece los objetivos, metas y acciones a seguir en materia de movilidad, mismos que deberán implementarse en un periodo de tiempo no mayor a seis años, con metas programables para cada año.

El Plan se conformará de los siguientes ejes:

I.- La política en materia de movilidad sustentable y los estudios que reflejen y documenten de forma precisa las necesidades del rubro.

II.- Las obras públicas y proyectos destinados al logro de los objetivos de la presente ley.

III.- Las políticas públicas que habrán de implementarse

IV.- Las asignaciones presupuestales para el cumplimiento de los objetivos.

V.- Los sub objetivos.

VI.- Las acciones coordinadas con el gobierno federal y con los municipios.

VII.- Los compromisos suscritos por cada una de las instancias y dependencias participantes.

VIII.- Las metas de acuerdo al calendario, especificando las acciones, obras y proyectos que se implementarán para cada año.

IX.- Los indicadores; y,

X.- La información necesaria para que la ciudadanía pueda identificar con facilidad las acciones y obras que se implementarán en cada región, así como el plazo en que serán ejecutadas y concluidas.

Artículo 12.- En la conformación del Plan de Movilidad Sustentable del Estado deberán considerarse e integrarse las propuestas y recomendaciones que se consideren viables de las siguientes instancias:

I.- Las Secretarías que forman parte del Consejo

II.- Los 38 municipios de la entidad.

III.- Las recomendaciones y propuestas de las dependencias federales.

IV.- Las recomendaciones y propuestas formalmente presentadas por el Pleno del Consejo

V.- Las propuestas de los colegios de ingenieros civiles, arquitectos y en su caso, de las cámaras y organismos de la industria de la construcción y de la vivienda.

VI.- Las propuestas y demandas de las organizaciones defensoras de los derechos de los peatones, ciclistas y motociclistas, personas de capacidades diferentes y adultos mayores.

VII.- Las recomendaciones y propuestas de la Secretaría de Educación del Estado referentes a educación vial, cultura de los derechos de los peatones y ciclistas, transporte escolar, infraestructura para brindar seguridad a los estudiantes, derechos de los educandos en relación al transporte público y demás que se relacionen con los rubros antes señalados. Y;

VIII.- Las organizaciones ciudadanas debidamente constituidas, cuyo objeto primordial sea la movilidad sustentable.

En la elaboración del Plan Estatal de Movilidad Sustentable, así como de los planes municipales, deberán señalarse de forma expresa las propuestas que fueron tomadas en cuenta y la autoría u origen de las mismas.

Artículo 13.- El Plan de de Movilidad Sustentable deberá elaborarse en total armonía y concordancia con el Plan Estatal de Desarrollo.

Artículo 14.- Los municipios elaborarán sus propios planes de movilidad sustentable sobre las bases siguientes:

I.- Las metas a cumplir para cada año de la administración.

II.- Las obras y acciones que se implementarán; y los estudios que documenten las necesidades del rubro.

III.- Las asignaciones presupuestales.

IV.- Las acciones coordinadas con el gobierno estatal y federal.

V.- Los objetivos que corresponden a cada una de los departamentos municipales.

VI.- Las metas de acuerdo al calendario.

VII.- Los indicadores, Y;

VIII.- La información necesaria para que la ciudadanía pueda identificar con facilidad las acciones y obras que se implementarán en cada zona, colonia o ejido, así como el plazo en que serán ejecutadas y concluidas.

Artículo 15.- Los planes de movilidad sustentable del estado y los municipios, una vez publicados, no podrán ser modificados a menos que se trate de situaciones extraordinarias, para lo cual, la autoridad responsable deberá acreditar de forma pública y precisa las causas, y dar a conocer la modificación a la ciudadanía.

CAPITULO V

DE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES DE PEATONES y USUARIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Artículo 16. Los habitantes del Estado tienen derecho a disfrutar de una movilidad sustentable, eficiente y segura. Las autoridades, en los términos de ésta y otras Leyes tomarán las medidas necesarias para conservar y garantizar ese derecho. Las autoridades competentes verificarán las condiciones bajo las cuales se pueda propiciar la movilidad mediante el uso del transporte público y medios alternativos de movilidad a través de un diseño adecuado y confortable del espacio público.

Artículo 17. La modernización y racionalización de la movilidad y el transporte público en el estado de Coahuila y en sus municipios se soporta en los siguientes principios:

I. Movilidad sustentable, estableciendo los siguientes lineamientos:

a) Tienen uso preferencial del espacio público las y los peatones, las y los usuarios de bicicletas, triciclos, monociclos y el servicio público de transporte de pasajeros frente a otro tipo de vehículos.

b) Las autoridades señaladas en el artículo 4 son responsables del diseño y aplicación de las políticas públicas en materia de infraestructura peatonal, ciclista y vial para la prestación del servicio de transporte y movilidad sustentable.

c) Las autoridades antes señaladas se encargarán de la adecuación y construcción de la infraestructura en vías secundarias, que permita el cumplimiento de la disposición anterior.

d) Tienen preferencia el servicio de transporte público con mayor capacidad de movilidad de pasajeros, frente a cualquier otro tipo de modalidad de transporte motorizado que se encuentre regulado por esta Ley.

e) Las autoridades impulsarán campañas de cultura vial y el uso del transporte público.

f) Las autoridades, en todo momento, podrán diseñar las modalidades del transporte público, siguiendo los principios de intermodalidad, accesibilidad, racionalización, modernización en beneficio del usuario atendiendo al Plan de Movilidad del Estado y en su caso, de cada municipio.

II. Eficiencia administrativa y calidad, estableciendo los siguientes lineamientos:

a) El Ejecutivo del estado, y los ayuntamientos en el ámbito de sus respectivas competencias, en todo momento, coordinarán las acciones correspondientes para que los sistemas de transporte de pasajeros ofrezcan un servicio de alta calidad a los usuarios como contraprestación al pago de la tarifa.

b) Las autoridades antes mencionadas, en todo momento, coordinarán acciones que permitan la eficiencia y racionalidad, así como el óptimo funcionamiento y equilibrio financiero en todos los sistemas de transporte público, individual y concesionado.

III. Capacitación y seguridad, estableciendo los siguientes lineamientos:

- a) Los diferentes sistemas del servicio de transporte realizarán programas y acciones de capacitación técnica para las y los conductores, incluida la capacitación conforme lo establezca la ley.
- b) La capacitación de las y los conductores será obligatoria y será impartida a través de las instancias u organizaciones que para tal efecto sean designadas.

IV. Infraestructura y factibilidad.

- a) La infraestructura para todas las formas de movilidad deberá de contar con los elementos que sean necesarios para que sea segura, cómoda, confortable y de calidad para sus desplazamientos.

Artículo 18. Toda persona que tome parte en el tránsito ya sea como peatón, usuario de transporte público, conductor de vehículos motorizados y la población en general, se obliga a no dañar y mantener las condiciones óptimas la infraestructura para la movilidad, no obstaculizarla, ni perjudicarla o poner en riesgo a las demás personas, por lo que deberá conocer y cumplir las normas y señales de movilidad y tránsito que sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que den las autoridades en materia de movilidad, seguridad vial y de tránsito.

Quien dañe o destruya la infraestructura de movilidad estará obligado al pago y reposición de la misma, así como de los daños y perjuicios que hubiere causado.

Artículo 19.- El poder ejecutivo y los ayuntamientos, en el ámbito de sus respectivas competencias, promoverán las acciones necesarias en materia de educación y cultura peatonal y vial para, las y los peatones, ciclistas, motociclistas, usuarios de transporte público y conductores de automóviles, haciendo uso de los diferentes medios de comunicación y los avances tecnológicos, en coordinación con las entidades competentes, los concesionarios y permisionarios.

Artículo 20.- Las autoridades señaladas en el artículo anterior coordinarán con las dependencias y entidades correspondientes, el diseño e instrumentación de programas permanentes de seguridad, educación peatonal y vial y prevención de accidentes, que tengan como propósito fundamental crear en los habitantes del estado, conciencia, hábitos y cultura de respeto a los ordenamientos legales y a la infraestructura, en materia de movilidad, transporte y tránsito y vialidad.

Artículo 21. El Jefe del Ejecutivo en coordinación con la Secretaría de Educación, establecerá como obligación en la educación preescolar, primaria, secundaria y nivel medio superior la impartición de cursos y talleres de enseñanza, cultura, educación, seguridad y comportamiento peatonal y vial.

Artículo 22. Las personas que viven o transitan en el estado de Coahuila, en los términos de la presente Ley, están obligados a:

I. Prevenir y evitar daños en la infraestructura peatonal, ciclista, del sistema de transporte público de pasajeros y concesionado y vial, y en su caso, reparar los daños que hubieran causado, con independencia de las sanciones previstas en otros ordenamientos jurídicos, debiendo siempre respetar el elemento natural incorporado en todas las vías y formas de movilidad.

II. Respetar en todas sus actividades cotidianas los criterios de seguridad y educación peatonal y vial en el estado. Y;

III. Las demás que establezca esta Ley u otros ordenamientos jurídicos.

Artículo 23. Las y los usuarios del servicio de transporte público de pasajeros y concesionado tienen los siguientes derechos:

- I. A recibir un servicio en forma permanente, regular, continuo, uniforme, permanente e ininterrumpido y en las mejores condiciones de accesibilidad, seguridad, comodidad, higiene y eficiencia.
- II. Que se le cobre conforme a la tarifa o el taxímetro que se encuentran autorizados.
- III. A la indemnización por daños causados en sus bienes o en su persona.
- III. Conocer el número de licencia, tarjetón y fotografía del chofer; dichos documentos deberán colocarse en un lugar visible del vehículo y serán de un tamaño, que permitan su lectura a distancia. Y;
- IV. Las demás que ésta y otras disposiciones legales señalen.

Artículo 24. Las y los peatones tendrán además los siguientes derechos:

- I. Optar por el modo de movilidad que consideren más adecuado a sus necesidades de entre aquellos que estén a su disposición.
- II. Disponer del servicio básico de transporte público con independencia de su punto de residencia.
- III. Disponer de alternativas seguras, cómodas, confortables y de calidad para sus desplazamientos no motorizados.
- IV. Disponer de la información necesaria para elegir el modo más adecuado y planificar el desplazamiento adecuadamente.
- V. Presentar de forma gratuita ante la autoridad de transporte y las y los operadores las denuncias, reclamaciones y sugerencias que estimen oportunas en relación con el servicio de transporte público.
- VI. Participar en la toma de decisiones en relación con la movilidad de acuerdo con los procedimientos previstos en esta ley y en el resto de normativa aplicable.
- VII. Que las dependencias de la administración pública estatal y municipal consideren dentro de la planeación, el diseño y la construcción de todos los proyectos viales, de transporte y de desarrollo urbano, mejoras a las condiciones de tránsito peatonal en la ciudad.
- VIII. Transitar por aceras que cuenten con las siguientes características:
 - a) Incluyentes: construidas con criterios de diseño universal.
 - b) Directas: trazos sin desvíos y libres de obstáculos.
 - c) Seguras: bien iluminadas, superficies sin desniveles y con un sistema de drenaje adecuado.
 - d) Cómodas: anchos adecuados que satisfagan el nivel de servicio peatonal, pavimentos uniformes y áreas con vegetación en donde resulte necesarias las zonas arboledadas.
- IX. Contar con cruces peatonales en las vialidades, que coincidan con la línea de paso peatonal, fomentando con ello el uso adecuado de dichos cruces.
- X. Contar con semáforos peatonales en las intersecciones de vías primarias.
- XI. A ser indemnizados por sufrir daños a consecuencia de la falta de mantenimiento de la infraestructura vial.

XII. Denunciar ante la autoridad competente las irregularidades relacionadas con el mal uso de la vialidad, así como la carencia, deficiencia o mal estado de la nomenclatura y señalización vial.

XIII. Los demás que establezca esta Ley u otros ordenamientos jurídicos.

CAPÍTULO VI

DE LAS Y LOS CICLISTAS

Artículo 25. Las y los ciclistas en el estado de Coahuila gozarán de los siguientes derechos:

I. A contar con la infraestructura necesaria para su correcta y segura movilidad y circulación.

II. Contar con servicios que le permitan realizar trasbordos con otros modos de transporte; para ello se destinarán áreas de estacionamiento seguros y estratégicos a fin de que puedan realizar trasbordos en el transporte público, dejando sus bicicletas resguardadas.

III. Contar con áreas de estacionamiento seguro en vía pública, así como en inmuebles públicos y privados.

IV. A ser indemnizados por las autoridades por sufrir daños a consecuencia de la falta de mantenimiento de la infraestructura vial.

V. Que las dependencias de la administración pública del estado y los municipios consideren dentro de la planeación el diseño y la construcción de todos los proyectos viales, de transporte y de desarrollo urbano mejoras a las condiciones de circulación ciclista en las ciudades y centros de población.

VI. Circular por infraestructura ciclista que cuenten con las siguientes características:

a) Incluyente: que permita la circulación de todo tipo de vehículos de tracción humana a pedal.

b) Directa: trazos sin desvíos y libres de obstáculos.

c) Segura: diseño adecuado en intersecciones, bien iluminada, superficies sin desniveles, con un sistema de drenaje adecuado.

d) Coherente: trazos con una configuración uniforme.

e) Cómoda: sección suficiente para satisfacer el nivel de servicio ciclista, superficie de rodamiento uniforme y áreas con vegetación.

f) Atractivas: trazos que coincidan con sitios de interés, que preferentemente serán espacios confortables. Y;

VII. Los demás que establezca esta Ley u otros ordenamientos jurídicos.

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

Artículo 26.- El gobierno del estado y los municipios, de acuerdo a las atribuciones que les confieren esta ley y otros ordenamientos, crearán centros de alquiler de bicicletas para los usuarios que no cuenten con una y para los turistas.

Las tarifas deberán ser módicas y la renta de la unidad será para periodos de hasta 12 horas consecutivas, debiendo, en su caso, regresar la unidad alquilada a la primera hora hábil del día siguiente al centro.

Los usuarios deberán cubrir de forma íntegra todas las horas de alquiler y, en su caso, responder por los daños a la unidad o la pérdida de esta.

CAPÍTULO VII

CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS

Artículo 27. Los conductores de vehículos motorizados deberán cumplir con todos los requisitos que establece la Ley de Tránsito y Transporte del Estado para poder circular por la entidad.

Artículo 28. Todo conductor de vehículo motorizado tendrá la obligación de contar con un seguro contra accidentes y que por lo menos tenga cobertura de daños a terceros.

Artículo 29. Los conductores de vehículos deberán respetar los derechos e integridad de los peatones. La infracción a este artículo será sancionada de conformidad a la gravedad de cada caso, de acuerdo al presente ordenamiento y a las leyes que resulten aplicables.

Artículo 30. Los programas implementados para el transporte escolar será optativo por parte de las escuelas y padres y madres de familia. La aplicación del programa requerirá de acuerdo previo entre el particular y la autoridad, a fin de prever la efectiva movilidad sustentable entre la población escolar.

Para el caso de utilizar el transporte escolar, los representantes de las sociedades de padres de familia y las escuelas que se encuentren en el presente supuesto, presentaran a las autoridades competentes un proyecto en el que se establezcan las necesidades, compromisos y condiciones sobre el uso del transporte escolar, observando en todo momento la movilidad del transporte y seguridad de la población escolar.

CAPÍTULO VIII.

DE LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA.

Artículo 31. La sociedad podrá participar en la planeación, programación, implementación y evaluación de los programas y acciones de movilidad sustentable, de acuerdo a lo establecido por la presente Ley y la Ley de Participación Ciudadana del Estado de Coahuila, y en los reglamentos municipales de participación ciudadana. Las organizaciones civiles y sociales, las instituciones académicas, las organizaciones empresariales y todas aquellas cuyos objetivos se relacionen con la movilidad, podrán participar en el diseño, ejecución y evaluación de políticas de movilidad sustentable, así como generar iniciativas de proyectos y programas que podrán ser presentadas al Consejo, a los consejos municipales, y en su caso, en forma directa ante las autoridades señaladas en el artículo 4.

Artículo 32. Las autoridades establecidas en el artículo 4 podrán firmar convenios de colaboración con organizaciones civiles o grupos de ciudadanos organizados para la ejecución de proyectos y programas, llevar a cabo evaluaciones y el análisis de metas alcanzadas respecto al Plan de Movilidad Sustentable del estado, y en su caso, en los planes de los municipios, así como celebrar convenios que estarán sujetos a lo ordenado de dichos planes.

El monto para los estudios, proyectos, convenios y análisis a que se refiere el presente artículo, no podrá exceder del 10% de los recursos de la partida presupuestal correspondiente.

Artículo 33. Con el fin de fomentar la participación de la ciudadanía en las políticas de movilidad sustentable e impulsar la investigación científica y tecnológica, el gobierno del estado y los municipios destinarán una partida presupuestal cada año para cumplir con los objetivos siguientes:

I. Desarrollar investigación que contribuya al conocimiento de los fenómenos relacionados con la movilidad sustentable en el estado, así como al desarrollo de alternativas de solución.

II. La evaluación de las acciones de los distintos agentes que intervienen en políticas, programas y proyectos de movilidad sustentable. Y;

III. Fomentar la investigación y desarrollo tecnológico de productos, aplicaciones y apoyos técnicos que favorezcan la accesibilidad en el transporte público. Y;

IV. El fomento y el apoyo directo a proyectos de atención a problemáticas relacionados con la movilidad sustentable en el estado, así como el apoyo concreto a proyectos que tiendan a innovar las concepciones, acciones y estrategias en materia de movilidad sustentable.

Artículo 34. El gobierno del estado y los ayuntamientos deberán promover y garantizar la participación corresponsable de la ciudadanía para la toma de decisiones mediante los mecanismos establecidos por la Ley de Participación Ciudadana, en los programas y acciones relacionadas con la movilidad sustentable.

La política de movilidad sustentable deberá garantizar los mecanismos de participación social más efectivos en la toma de decisiones y en la elaboración de los programas de educación y seguridad peatonal y vial.

Asimismo, toda la ciudadanía estará facultada para reportar a las autoridades respectivas cualquier violación a la presente Ley y reglamentos en materia de movilidad y tránsito. Cuando se reporten violaciones, la autoridad competente deberá aplicar las sanciones correspondientes. El procedimiento de reporte y/o denuncia ciudadana será regulado mediante los reglamentos correspondientes y en atención a la presente Ley y la Ley de Participación Ciudadana y sus reglamentos.

CAPÍTULO IX

DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Artículo 35.- El transporte público y privado de acuerdo a las modalidades establecidas en la Ley de Tránsito y Transporte para el Estado de Coahuila; deberá sujetarse a los ordenamientos, planes y políticas de movilidad del estado y los municipios en atención al ámbito de competencia de cada uno.

Las inversiones, planes, obras y políticas públicas en materia de transporte en el estado de Coahuila se sujetarán a las bases siguientes:

I.- El transporte público deberá ser incluyente y permitir el acceso a personas de capacidades diferentes, adultos mayores y niñas y niños, debiendo contar las unidades y vehículos con las modificaciones y adaptaciones tecnológicas necesarias.

II.- Las rutas y horarios se fijarán en base a los estudios y demandas de la ciudadanía para garantizar el traslado más rápido y eficiente de un punto a otro en atención al número de usuarios.

III.- Los horarios deberán asegurar el servicio para los usuarios que por sus actividades requieran transportarse en horas de la madrugada o de la noche con seguridad y eficiencia.

III.- En las zonas conurbadas y en los municipios vecinos, el transporte intermunicipal deberá sujetarse lo establecido en las fracciones anteriores.

IV.- El estado en su ámbito de competencia y los municipios, podrán crear rutas de transporte exclusivo para estudiantes, que atienda la demanda de estos, y que les permitan viajar con comodidad y seguridad, abatiendo tiempos de llegada, distancias y costos; para ello analizarán los flujos, el volumen de usuarios, las rutas de mayor demanda y las distancias entre los puntos de abordaje, trayecto y llegada.

V.- Las unidades del transporte público deberán contar con sistemas de combustibles que sean ambientalmente amigables; para ello se acordarán planes de migración sistemática y paulatina de las unidades, de acuerdo a las posibilidades presupuestales y a los planes de movilidad del estado y los municipios.

VI.- La planeación de las rutas de transporte público deberán atender a la demanda de los usuarios que por sus actividades requieren traspasar de una unidad a otra para llegar a sus destinos, de tal modo que se acorten los tiempos de recorrido.

VII.- Los padres de familia que requieran de llevar a sus hijos menores de 12 años a la escuela en unidades del transporte público, gozaran de una tarifa preferencial para cumplir con este objetivo, aplicable solo a uno de los padres o tutores, y exclusivamente para la ida y regreso de dicho destino; sin perjuicio de la tarifa preferencial aplicable a los estudiantes.

VIII.- Las sociedades de padres de familia podrán acordar y solicitar los permisos necesarios para implementar sistemas de transporte escolar, siempre que las unidades y los operadores cumplan con los requisitos de esta ley y de la Ley de Tránsito y Transporte del Estado y cuenten con los seguros de rigor para daños y accidentes.

IX.- En los municipios donde no exista transporte público, pero si la necesidad de este, se crearán las rutas necesarias para cubrir las necesidades de la población en base a los estudios que al respecto se realicen.

X.- Los centros de población que se ubiquen a distancias menores de 25 kilómetros uno de otro, deberán contar, previa autorización de la Secretaría de Transportes del Gobierno Federal cuando así se requiera, con rutas municipales o intermunicipales de transporte urbano que permitan abatir costos, reducir tiempos de espera y agilizar el traslado de personas. Y;

XI.- Deberán ser consideradas todas las medidas administrativas y operativas que garanticen el adecuado funcionamiento del transporte de pasajeros y de carga, en todas sus modalidades, en función del máximo aprovechamiento del diseño de las vialidades, tomando siempre en cuenta la obligación de garantizar a las y los peatones, ciclistas y usuarios las condiciones para garantizar su derecho a la movilidad y tránsito seguro.

CAPÍTULO X

DEL TRANSPORTE DE CARGA

Artículo 36.- El estado y los municipios, en sus respectivos ámbitos de competencia, y en forma coordinada, establecerán las rutas y horarios para el transporte de carga, con el objetivo de que no cause entorpecimiento al tránsito vehicular, ni afecte la movilidad de vehículos, bicicletas, motocicletas y peatones en las vías de comunicación.

Artículo 37.- En la planeación de las rutas y horarios para la circulación del transporte de carga, se observarán los objetivos siguientes:

I.- Impedir el embotellamiento del tránsito, especialmente en las horas de mayor afluencia vehicular.

II.- Liberar las vías de mayor aforo vehicular.

III.- Evitar que el transporte de carga obstaculice los estacionamientos y espacios destinados a otros tipos de vehículos.

IV.- Reducir los accidentes.

V.- Reducir la contaminación sonora y atmosférica.

VI.- Impedir que el transporte de carga circule por las zonas céntricas de las ciudades, a excepción de que lo haga en horarios nocturnos y sólo cuando sea estrictamente necesario para el comercio y la industria. Y;

VII.- Agilizar la circulación vehicular.

CAPITULO XI

CONCESIONES.

Artículo 38. En ejercicio de las facultades conferidas en esta Ley, el gobierno del estado y los municipios, otorgarán concesiones a través de licitaciones para la prestación de los servicios de transporte de pasajeros atendiendo al Plan de Movilidad del estado y el de los municipios.

Para efectos de esta Ley y sus ordenamientos reglamentarios, constituye servicio de transporte de carga público, exclusivamente, el que realizan las personas físicas o morales en los sitios, lanzaderas y bases de servicio, al amparo de la concesión y demás documentos expedidos por las autoridades competentes.

CAPÍTULO XII

DE LA VERIFICACIÓN.

Artículo 39.- El Gobierno del Estado, en el ámbito de su competencia, y los municipios, implementarán los servicios de verificación vehicular a efecto de vigilar y aplicar las normas en materia de emisiones contaminantes de fuentes vehiculares.

Artículo 40.- El transporte público, el privado y el de carga, serán sometidos cada seis meses a revisión vehicular, imponiendo suspensiones temporales para circular a los vehículos que no superen la verificación. En su caso, la suspensión será definitiva cuando el transportista se niegue a acatar la sanción, cuando a pesar de esta circule de nuevo, y cuando de forma reiterada no supere las verificaciones vehiculares.

CAPITULO XIII

DE LAS VIALIDADES, SEGURIDAD Y EDUCACIÓN PEATONAL

Artículo 41. La movilidad en el estado se sujetará a lo previsto en esta Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, así como a las políticas establecidas por las autoridades de acuerdo con las siguientes bases:

I. La aplicación de políticas que atiendan a una mejor utilización de la vialidad, así como la movilidad de las y los peatones, ciclistas y vehículos motorizados.

II. Las limitaciones y restricciones que se establezcan con objeto de preservar el ambiente y salvaguardar el orden público en la vialidad.

III. Las limitaciones y restricciones que se establezcan para el tránsito de vehículos motorizados en la vialidad, con objeto de mejorar la circulación y salvaguardar la seguridad de las y los peatones y ciclistas.

IV. El registro de vehículos automotores, la expedición de identificación de los mismos, control de la infraestructura vial, servicios y elementos inherentes o incorporados a la vialidad, bajo la vigilancia, verificación y supervisión de las autoridades competentes, a fin de que reúnan las condiciones y requisitos que establezcan las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.

V. La determinación de lineamientos para permitir el aprovechamiento de la vialidad, siempre y cuando, se cumpla con las disposiciones aplicables en materia de construcción y diseño, así como las medidas de seguridad para el tránsito de peatones, ciclistas y vehículos motorizados.

VI. La verificación que realicen los centros autorizados sobre emisión de contaminantes a vehículos automotores.

VII. El retiro de la vialidad de los vehículos y objetos que ilícitamente obstaculicen, limiten o impidan el uso adecuado de la vialidad o pongan en peligro el tránsito de las y los peatones, ciclistas o vehículos motorizados.

VIII. El diseño y aplicación de medidas para garantizar la seguridad en los sistemas de transporte público de vía exclusiva, proporcionados por la administración pública y/o los particulares;

IX. La determinación de lineamientos para permitir el estacionamiento de vehículos en la vialidad y fuera de ella, de acuerdo con el uso de suelo autorizado y las disposiciones aplicables en materia de construcción. Y;

X. El diseño y aplicación de medidas para garantizar que las ciclorutas sean seguras, directas, continuas, con interconexión con los distintos sistemas de transporte de los pasajeros y que cuenten con los dispositivos para el control del tránsito adecuados.

Artículo 42. La vía pública en lo referente a la vialidad se integra con un conjunto de elementos cuya función es permitir la circulación de todas las formas de movilidad, así como facilitar la comunicación entre las diferentes áreas o zonas de actividad.

Artículo 43. Las vías públicas en lo referente a la movilidad y vialidad se clasifican en:

I. Vías de tránsito vehicular: Espacio físico destinado exclusivamente al tránsito de vehículos; considerado como componente de la vialidad.

II. Vías primarias: Espacio físico cuya función es facilitar el flujo del tránsito vehicular continuo o controlado por semáforo, entre distintas zonas de un centro de población, con la posibilidad de reserva para carriles exclusivos, destinados a la operación de vehículos de emergencia:

a) Vías de circulación continua: Vías primarias cuyas intersecciones generalmente son a desnivel; las entradas y salidas están situadas en puntos específicos (accesos controlados), cuentan con carriles de aceleración y desaceleración; en algunos casos, cuentan con calles laterales de servicio a ambos lados de los arroyos centrales separados por camellones, flujo vehicular continuo:

1. Anular o Periférica: Vías de circulación continua perimetral, dispuestas en anillos concéntricos que intercomunican la estructura vial en general.

2. Radial: Vías de circulación continua que parten de una zona central hacia la periferia y están unidas entre sí, por anillos concéntricos.

3. Viaducto: Vía de circulación continua, de doble circulación, independiente una de otra, y sin cruces a nivel.

b) Arterias principales: Vías primarias cuyas intersecciones son controladas por semáforos en gran parte de su longitud, que conectan a los diferentes núcleos o zonas, de extensa longitud y con grandes volúmenes de tránsito.

Pueden contar con pasos a nivel y desnivel, de uno o dos sentidos de circulación, con o sin faja separadora; puede contar con carriles exclusivos para el transporte público de pasajeros, en el mismo sentido o contra flujo:

1. Eje vial: Arteria principal, preferentemente de sentido único de circulación, sobre la que se articula el sistema de transporte público de superficie, y carril exclusivo en el mismo sentido o contra flujo.

2. Avenida primaria: Arteria principal de doble circulación, generalmente con camellón al centro y varios carriles en cada sentido.

3. Paseo: Arteria principal de doble circulación de vehículos con zonas laterales arboladas, longitudinales y paralelas a su eje.

4. Calzada: Arteria principal que al salir del perímetro urbano, se transforma en carretera o camino, o que liga la zona central con la periferia urbana, prolongándose en un camino o carretera.

III. Vías secundarias: Espacio físico cuya función es facultar el flujo del tránsito vehicular no continuo, generalmente controlado por semáforos entre distintas zonas de un centro de población.

a) Avenida secundaria o calle colectoras: Vía secundaria que liga el subsistema vial primario con las calles locales; tiene características geométricas más reducidas que las arterias, pueden tener un tránsito intenso de corto recorrido, movimientos de vueltas, estacionamiento, ascenso y descenso de pasaje, carga y descarga y acceso a las propiedades colindantes.

b) Calle local: Vía secundaria que se utiliza para el acceso directo a las propiedades y está ligada a las calles colectoras; los recorridos del tránsito son cortos y los volúmenes son bajos; generalmente son de doble sentido:

1. Residencial: Calle en zona habitacional.

2. Industrial: Calle en zona industrial.

3. Callejón: Vía secundaria de un solo tramo, en el interior de una manzana con dos accesos.

4. Rinconada: Vía secundaria de un solo tramo, en el interior de una manzana que liga dos arterias paralelas, sin circulación de vehículos.

5. Cerrada: Vía secundaria en el interior de una manzana con poca longitud, un solo acceso y doble sentido de circulación.

6. Privada: Vía secundaria localizada en el área común de un predio y de uso colectivo de las personas propietarias o poseedoras del predio,

7. Terracería: Vía secundaria abierta a la circulación vehicular y que no cuenta con ningún tipo de recubrimiento.

IV. Tratamiento especial de las vías: Áreas en las que se da preferencia al tránsito peatonal y ciclista sobre el tránsito automotor:

a) Zona de tránsito calmado: Zonas delimitadas al interior de barrios, pueblos o colonias, cuyas vías se diseñan para asegurar una velocidad de tránsito de hasta 30 km/hr y se fomenta una sana convivencia entre peatones, ciclistas y vehículos motorizados. El diseño se logra a través de adecuaciones geométricas, criterios de seguridad vial y estrategias que desmotiven el tránsito de paso.

Áreas de tránsito mixto: Tratamiento de la vía pública en el cual se eliminan todos los elementos que delimitan la circulación entre los usuarios de la vía, así como el retiro de los dispositivos para el control de tránsito, contemplando el mejoramiento de la imagen urbana. Estas áreas tienen por objeto generar un área de convivencia a una velocidad menor a 30 km/hr, la cual promueve el contacto visual entre todos los usuarios de la vía, fomentando la consideración mutua para negociar el espacio para transitar a una velocidad adecuada, que se fomenta por la incertidumbre que genera la ausencia de dispositivos.

b) Vías de tránsito peatonal: Conjunto de espacios que integran el uso de suelo, destinándolo al tránsito de personas y alojamiento de instalaciones o mobiliario urbano y por lo tanto en ellos, no debe circular ningún tipo de vehículo.

1. Calle peatonal: Las vías de tránsito peatonal tienen como función el permitir el desplazamiento libre y autónomo de las personas, dando acceso directo a las propiedades colindantes, a espacios abiertos, a sitios de gran concentración de personas (auditorios, establecimientos mercantiles, centros de transferencia de transporte público, entre otros), pueden ser exclusivas de una zona de interés histórico o turístico.

2. Acera: Vía peatonal de la corona de una calle destinada al tránsito de personas, generalmente comprendida entre la vía de circulación de vehículos y el alineamiento de las propiedades.

3. Pasaje: Vía peatonal cubierta en el interior de un predio, con circulación exclusivamente para peatones.

4. Andador: Vía peatonal de uso exclusivo para peatones.

5. Camellón: Espacio construido para dividir dos vialidades, sean o no del mismo sentido de circulación.

6. Portal: Vía peatonal de circulación cubierta y abierta lateralmente, exclusivamente para peatones.

7. Paso peatonal subterráneo: Vía peatonal subterránea, diseñada de tal manera que permita a los peatones el cruzamiento de una vía en condiciones de seguridad.

8. Paso peatonal elevado: Estructura vial peatonal elevada, diseñada de tal manera que permita a los peatones el cruzamiento de una vía (primaria o secundaria) en condiciones de seguridad. Y;

V. Ciclorutas: Vías o carriles para la circulación ciclista exclusiva o compartida de manera preferencial:

a) Ciclovía unidireccional: Vía exclusiva para la circulación ciclista, que cuenta con confinamiento físico, colocada en el extremo derecho del arroyo vehicular, ubicada en vías primarias y avenidas secundarias.

b) Ciclovía bidireccional: Vía exclusiva para la circulación ciclista, que cuenta con escasas intersecciones, colocada exclusivamente en áreas verdes, derechos de vía, cauces federales y áreas naturales protegidas.

c) Carril bici: Vía exclusiva para la circulación ciclista, que se encuentra delimitada por señalamiento, colocada en el extremo derecho del arroyo vehicular, ubicada generalmente junto a carriles exclusivos de transporte público y en calles colectoras que no cuentan con estacionamiento en vía pública.

d) Calle bici: Vía preferente de circulación ciclista compartida con el tránsito automotor, generalmente con estacionamiento en vía pública y con máximo dos carriles efectivos de circulación por sentido, cuenta con dispositivos para el control del tránsito que regulan la velocidad.

e) Andador peatonal y ciclista: Vía de circulación peatonal y ciclista, ubicada en áreas verdes, derechos de vía, cauces federales y áreas naturales protegidas, que carece de dispositivos para el control de tránsito que delimiten áreas de circulación, y contempla el mejoramiento de la imagen urbana para fomentar una sana y libre convivencia entre peatones y ciclistas.

Artículo 44. El estado y los municipios promoverán la conformación de un sistema permanente de seguridad peatonal y vial, el cual contendrá las acciones necesarias en materia de seguridad y educación peatonal y vial para los peatones, conductores, ciclistas, usuarios de transporte y población en general, haciendo uso de los diferentes medios de comunicación y los avances tecnológicos.

Artículo 45. El gobierno del estado podrá, en materia de programas y cursos de capacitación y actualización, realizar lo siguiente:

I. Promover ante la Secretaría de Educación del estado, la incorporación a los planes de estudio de materias que contengan temas de seguridad y educación vial en niveles de preescolar, primaria y secundaria y medio superior.

II. Acciones para fortalecer una cultura de movilidad.

III. Incentivar la formación de especialistas, así como la coordinación para la investigación y el desarrollo tecnológico en materia de seguridad peatonal y vial, que permitan prevenir, controlar y abatir la siniestralidad.

IV. Crear la infraestructura necesaria para impartir cursos teórico- prácticos sobre seguridad, educación vial a peatones y ciclistas, cursos de manejo para aspirantes a obtener licencias o permisos para conducir, cursos de capacitación vial para operadores o conductores del servicio de transporte en todas sus modalidades; así como campañas, cursos, seminarios y conferencias dirigidas a personas jóvenes, niñas y niños, con el fin de promover y difundir en la comunidad, una cultura de educación vial.

V. Elaborar un sistema modular de cursos de manejo para todo aquel que aspire a obtener una licencia o permiso para manejar un vehículo automotor en el estado. Además, llevar un registro de la capacitación impartida a las y los conductores y a aspirantes a conductores. A través de dicho sistema se podrán expedir y aplicar los exámenes para la obtención de permisos y licencias. Y;

VI. Promover con las asociaciones de los automovilistas, motociclistas, ciclistas y peatones, la capacitación que éstas impartan.

El gobierno del estado y los municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias establecerán en coordinación con las autoridades competentes, los programas y cursos de capacitación, a los cuales deberán sujetarse los conductores de vehículos de transporte en todas sus modalidades, los concesionarios, permisionarios, particulares en general y los transportistas del estado, en términos de lo establecido en la presente Ley y demás disposiciones legales aplicables.

CAPITULO XIV

ESTACIONAMIENTOS PÚBLICOS Y CICLOESTACIONAMIENTOS

Artículo 46. Se declara de utilidad pública e interés social el establecimiento y funcionamiento de estacionamientos para bicicletas, motocicletas y vehículos en centros de reunión, espectáculos, eventos deportivos, oficinas de las entidades públicas del estado y sus municipios y centros comerciales.

Las oficinas de las entidades administrativas del estado y de los municipios, estarán obligadas a garantizar y prestar el servicio de estacionamiento para bicicletas de forma gratuita para todos sus trabajadores, visitantes y personas que acudan a realizar cualquier trámite.

Artículo 47. El servicio público de estacionamiento tiene por objeto la recepción, guarda y devolución de bicicletas, motocicletas y vehículos en los lugares debidamente autorizados en los términos de esta Ley.

Artículo 48. La construcción o adaptación de edificios, locales y terrenos, y el servicio de estacionamientos que en ellos se preste, se sujetarán a las disposiciones de esta Ley y demás disposiciones legales aplicables.

Artículo 49. Los municipios determinarán las zonas en que exista la necesidad de estacionamientos, en congruencia con los Planes de Desarrollo Urbano y los programas de usos de suelo.

Artículo 50. Licencia o permiso, es requisito para prestar el servicio público de estacionamiento y guarda de bicicletas, motocicletas y vehículos.

El estacionamiento de bicicleta en vía pública será gratuito.

Artículo 51. El servicio de estacionamiento y/o guarda de bicicletas, motocicletas y vehículos, deberá prestarse en:

I. Edificios construidos total o parcialmente para ese fin.

II. Edificios que para prestar dicho servicio hayan sido acondicionados de acuerdo con las disposiciones legales y reglamentarias aplicables.

III. Terrenos no edificados que cuenten con las instalaciones y reúnan los requisitos indispensables para la prestación del servicio.

IV. Las vías públicas, por lo que se refiere a estacionamiento exclusivamente, salvo las disposiciones o señalamientos en contrario.

Artículo 52. Para los efectos de esta Ley, se consideran los siguientes tipos de estacionamientos:

I. Públicos de paga: los establecidos en las áreas, inmuebles, edificaciones o instalaciones que se utilizan fuera de la vía pública para el estacionamiento y/o guarda de bicicletas, motocicletas y vehículos, a cambio del pago de las tarifas autorizadas.

II. Públicos gratuitos: los establecidos en las áreas, inmuebles, edificaciones o instalaciones que se utilizan fuera de la vía pública para el estacionamiento y/o guarda de bicicletas, motocicletas y vehículos en todo tiempo por motivo de actividades públicas, sociales y económicas cuyo servicio sea gratuito y de libre acceso.

III. Privados: los establecidos en áreas, inmuebles, edificaciones o instalaciones que se utilizan fuera de la vía pública para el estacionamiento y/o guarda de bicicletas, motocicletas y vehículos, siempre que el acceso sea exclusivo y controlado y el servicio gratuito.

En estos casos, no se requiere licencia o permiso para su establecimiento y funcionamiento.

IV.- Provisionales o temporales: los estacionamientos que, generalmente al aire libre, se crean para la guarda de bicicletas, motocicletas y vehículos de personas que asisten a eventos públicos como: ferias,

festejos patrios, verbenas populares, eventos deportivos, circos, presentaciones artísticas, palenques y otras actividades similares.

Este tipo de estacionamientos siempre serán de carácter gratuito para los asistentes al evento y en su caso, para las personas que determinen los organizadores.

Artículo 53. Los estacionamientos se clasifican en:

I. Estacionamientos en superficie sin construcción, con acomodadores.

II. Estacionamiento en superficie sin construcción, de autoservicio.

III. Estacionamiento en edificación con acomodadores.

IV. Estacionamiento en edificación de autoservicio. Se consideran estacionamientos en edificación, aquellos que tengan más del 50 por ciento de su capacidad bajo techo.

Artículo 54. El servicio de estacionamiento de bicicletas, motocicletas y vehículos con acomodadores tiene por objeto la recepción, guarda y devolución de estos, en los lugares previamente autorizados para ello y fuera de la vía pública.

Artículo 55. El servicio de estacionamiento público de paga, podrá prestarse por minuto, hora, día o mes, a cambio del pago que señale la tarifa autorizada. Este servicio podrá comprender la guarda o pensión de bicicletas, motocicletas y vehículos.

Artículo 56. El servicio de estacionamiento en la vía pública, podrá prestarse en forma gratuita o a cambio del pago que señale la tarifa autorizada, según lo determinen las autoridades.

Artículo 57. El proyecto, edificación, ampliación, remodelación, conservación, mejoramiento, acondicionamiento u ocupación de áreas, edificios y edificaciones para estacionamiento de bicicletas, motocicletas y vehículos, se realizará de acuerdo a lo dispuesto en la presente Ley y reglamentos estatales y municipales aplicables.

Artículo 58. Las y los titulares u operadores de estacionamientos públicos tendrán además de, las siguientes obligaciones, independientemente de las demás que se señalen en esta ley y en otras disposiciones jurídicas o administrativas:

I. Destinar diez espacios para el estacionamiento de bicicletas por cada cincuenta espacios para el estacionamiento de automóviles, dicho espacio no podrá ser menor en medidas que el que se destine para el uso de estacionamiento de dos cajones para vehículos.

Para el caso de los estacionamientos destinados a las motocicletas, la proporción no podrá ser menor en medidas que el que se destine para el uso de estacionamiento de dos cajones para vehículos, la autoridad podrá en su caso derivado de estudios de factibilidad y en zonas altas de concentración aumentar dicha proporción en los permisos que para tal efecto se expidan.

II. Emitir boletos de depósito de bicicletas, motocicletas y vehículos a cada uno de los usuarios, en el que se especifiquen las condiciones del contrato y la hora de entrada de bicicletas, motocicletas y vehículos.

III. Contar con iluminación suficiente durante el tiempo que permanezca en operación el estacionamiento.

IV. Tener una señalización clara y suficiente para el control de entradas, salidas y circulación en el estacionamiento.

V. Asignar el lugar de estacionamiento para bicicletas y motocicletas en un nivel de cercanía de máximo 10 metros del acceso principal del estacionamiento, estar en un área claramente visible y estar ubicados en un primer piso o en aquel lugar en donde el ciclista deba hacer el menor uso de rampas para automóviles.

VI. Contar con un seguro de responsabilidad civil o fianza que garantice a los usuarios el pago de los daños que pudieran sufrir en su persona, vehículo, o en la de terceros hasta por 8000 días de salario mínimo vigente en el estado por vehículo, 2000 días de salario mínimo general vigente por motocicleta y de 500 días de salario mínimo vigente en el estado por bicicleta, de acuerdo a la siguiente modalidad:

a) Autoservicio.- Responsabilidad por robo total, robo y daño parcial del vehículo, motocicleta o bicicleta e incendio del inmueble donde se depositó el vehículo, motocicleta o bicicleta, cuando éste sea atribuible al titular u operador.

b) Acomodadores de vehículos, motocicletas o bicicletas.- Responsabilidad por robo total, robo y daño parcial, robo o daño de accesorios mostrados a la entrega del vehículo, motocicleta o bicicleta.

VII. Cubrir el pago del deducible cuando sea robo total o cuando el daño sea atribuible al titular u operador.

VIII. Garantizar espacio de estacionamiento, en condiciones de seguridad, para usuarios que utilicen como medio de transporte la motocicleta o bicicleta.

IX. Expedir la respectiva identificación a las y los acomodadores que deberán portar en todo momento y verificar que cuenten con licencia de manejo vigente expedida por la autoridad competente.

X. Contar con reloj checador que registre la hora de entrada y salida de los vehículos, motocicletas y bicicletas.

XI. Sujetarse a la tarifa autorizada, la que deberá tenerse en lugar visible para las y los usuarios.

XII. Contar con el servicio de sanitarios para las y los usuarios. Y;

XIII. Las demás que establezca esta Ley y demás disposiciones aplicables.

Artículo 59. Las autoridades autorizarán las tarifas de estacionamientos públicos y emitirá las normas técnicas para regular su operación.

Para el inicio de operaciones, bastará con que el interesado manifieste que tiene la propiedad o la posesión del inmueble, así como el seguro a que se refiere la fracción VI del artículo anterior.

Artículo 60. El cobro de la tarifa por el servicio de estacionamiento será cobrado por minuto efectivamente utilizado y en ningún caso por fracción de hora.

Artículo 61. Los establecimientos mercantiles que se hallen obligados a contar con cajones de estacionamiento de conformidad con los reglamentos de desarrollo urbano y no cuenten con éstos en el mismo local, deberán adoptar alguna de las siguientes modalidades:

I. Prestar directamente o a través de un tercero el servicio de acomodadores de vehículos, motocicletas y bicicletas, sin estacionarlos en la vía pública o banquetas.

II. Adquirir un inmueble que se destine para ese fin.

III. Celebrar contrato de arrendamiento de un inmueble para prestar el servicio, o

IV. Celebrar contrato con un tercero para la prestación del servicio de estacionamiento.

Artículo 62.- El horario de operación de los estacionamientos públicos gratuitos y públicos de paga deberá iniciar a más tardar a las seis de la mañana, y concluir como mínimo a las diez de la noche, en horario corrido, los siete días de la semana, incluyendo festivos.

Las empresas, las entidades de la administración pública, y en general todos los patrones públicos y privados, de acuerdo a sus posibilidades de infraestructura y presupuesto, brindarán el espacio y, en su caso las facilidades necesarias para que sus trabajadores y empleados que se transporten en bicicleta o motocicleta puedan estacionarlas en lugares seguros durante sus horarios laborales.

CAPITULO XV

SANCIONES.

Artículo 63. Los actos o hechos cometidos en contravención de lo previsto en esta Ley por los titulares de concesiones, permisos o autorizaciones, o sus representantes, conductores, empleados o personas relacionados directamente con el transporte de pasajeros o de carga, y/o con la incorporación de elementos a la vialidad, se sancionarán conforme a las siguientes multas económicas y sanciones:

I. De trescientos cincuenta a cuatrocientos cincuenta días de salario mínimo, tratándose de transporte de pasajeros concesionado individual y de quinientos a seiscientos ochenta días de salario mínimo, cuando se aplique a transporte de pasajeros concesionado colectivo y de carga; a quien preste el servicio de transporte sin contar con la concesión o permiso de servicio correspondiente.

II. De quinientos a setecientos días de salario mínimo; al concesionario que no haya sustituido la unidad o no acredite estar en trámite de renovación y la vida útil ya haya fenecido.

III. De cuarenta a sesenta días de salario mínimo; a quien en la prestación del servicio de transporte concesionado individual y colectivo de pasajeros cobre tarifas distintas a las autorizados.

IV. De cuarenta a sesenta días de salario mínimo; al concesionario que modifique o altere los itinerarios o rutas, horarios, o las condiciones de prestación del servicio.

V. De ochenta a cien días de salario mínimo, tratándose de servicio de pasajeros y de sesenta a ochenta días, tratándose de servicio de carga; al concesionario o conductor que niegue el servicio de transporte al usuario sin causa justificada, así como los actos de maltrato para con los usuarios.

VI. De cincuenta a ochenta días de salario mínimo; a las o los conductores, concesionarios y prestadores del servicio de transporte en cualquier modalidad que nieguen, impidan u obstaculicen el uso del servicio a las personas con discapacidad; así como por las afectaciones que sufran las personas con discapacidad a causa del inadecuado comportamiento de la o del conductor y/o concesionario o permisionario de la unidad.

VII. De quinientos a mil días de salario mínimo; a los propietarios de vehículos que por sí o a través de terceros transporten materiales, sustancias o residuos peligrosos y no cuenten con los permisos correspondientes.

VIII. De cien a doscientos días de salario mínimo; a quien realice el servicio de transporte privado o de carga o de pasajeros sin contar con el permiso respectivo.

IX. De ochenta a cien días de salario mínimo, tratándose de unidades de pasajeros y de sesenta a ochenta días de salario mínimo, en el caso de unidades de carga; retiro inmediato del vehículo de la

circulación; a los propietarios de las unidades afectas a la concesión o permiso, cuando éstas sean conducidas por personas que carezcan de licencia para conducir o se encuentre vencida.

X. De mil a mil quinientos días de salario mínimo en el caso de unidades de servicio de pasajeros y de carga, la detención del vehículo; a quien conduzca un vehículo bajo los efectos de bebidas alcohólicas, drogas, enervantes o cualquier otra sustancia tóxica.

XI. De cincuenta a ochenta días de salario mínimo, tratándose de servicio de pasajeros y de cuarenta a sesenta días de salario mínimo tratándose de servicio de carga; a los propietarios de las unidades afectas a la concesión o permiso, cuando no respeten el derecho establecido para el paso de peatones o ciclistas en la vía de circulación o invadan los accesos para peatones o ciclistas establecidos.

XII. De ochenta a cien días de salario mínimo; a los concesionarios o permisionarios que se nieguen a proporcionar la documentación, datos, información y demás elementos inherentes a la naturaleza de las concesiones o permisos otorgados.

XIII. Cancelación definitiva de la concesión; a los concesionarios del servicio de transporte de pasajeros y de carga que no cuenten con póliza de seguro vigente para indemnizar los daños que con motivo de la prestación del servicio se causen a los usuarios, peatones, ciclistas o terceros en su persona y/o propiedad; sin perjuicio de que dicha responsabilidad les sea exigida en los términos de las leyes aplicables.

XIV. De sesenta a ochenta días de salario mínimo tratándose de servicio de pasajeros y de cuarenta a sesenta días de salario mínimo en el caso de servicio de carga; a los concesionarios que no porten en sus unidades la póliza de seguro vigente, para indemnizar los daños que con motivo de la prestación del servicio se causen a los usuarios, peatones, ciclistas o terceros en su persona y/o propiedad.

XV. De cien a doscientos días de salario mínimo tratándose de servicio de pasajeros y de ochenta a cien días de salario mínimo, en el caso de servicio de carga; a los concesionarios del servicio de pasajeros concesionado y privado de transporte que alteren en cualquier forma el diseño, estructura y construcción original de las unidades afectas al servicio sin aprobación por escrito de las autoridades.

XVI. De ochenta a ciento treinta días de salario mínimo; a las o los prestadores del servicio de transporte de pasajeros concesionado o de carga que hagan base en lugares prohibidos o no destinados para ello.

XVII. De ochenta a ciento treinta días de salario mínimo; a las o los prestadores del servicio de transporte de pasajeros concesionado o de carga que realicen maniobras de ascenso y/o descenso de personas, así como de carga o descarga en lugares inseguros y no destinados para tal fin.

XVIII. De treinta a cincuenta días de salario mínimo y la obligación de retiro inmediato de los mismos; a las personas que incorporen elementos a la vialidad, sin contar con la autorización expedida por las autoridades.

XIX. De dieciséis a treinta días de salario mínimo y el pago de los gastos de ejecución; a las personas que no retiren los elementos incorporados a la vialidad, habiendo transcurrido el plazo otorgado por las autoridades

XX. De treinta a cincuenta días de salario mínimo, a las personas que le den un uso inadecuado, obstruyan, limiten, dañen, deterioren o destruyan la nomenclatura o señalización vial.

XXI. De treinta a cincuenta días de salario mínimo y el retiro de los elementos incorporados a la vialidad; a las personas que habiendo sido requeridas, se nieguen a proporcionar la documentación, datos, información y demás elementos inherentes a la autorización de incorporación de elementos a la vialidad.

XXII. De cien a ciento cincuenta días de salario mínimo; a los responsables, conductores, concesionarios, permisionarios y/o prestadores del servicio de transporte de carga que circulen en la vialidades en los días y horarios en que tienen restricción para hacerlo. Y;

XXIII. De cincuenta a cien días de salario mínimo; a quien viole alguna otra disposición de esta Ley.

En la comisión de las infracciones establecidas en esta Ley, los titulares de concesiones, permisos o autorizaciones así como los operadores de transporte de pasajeros o de carga tendrán responsabilidad directa y solidaria.

Estas sanciones serán aplicables sin perjuicio de las que correspondan y sean compatibles de acuerdo a la Ley de Tránsito y Transporte del Estado, La Ley de Medio Ambiente y Equilibrio Ecológico y, en el ámbito municipal, los reglamentos de tránsito y transporte, los reglamentos ambientales, los bandos de policía y buen gobierno y demás disposiciones aplicables y concordantes con las materias de esta ley.

Las sanciones que se señalan en este capítulo, se aplicarán sin perjuicio de las causas de remisión de unidades a los depósitos vehiculares, la revocación de la concesión o permiso, y la responsabilidad cívica, civil o penal que resulten de la comisión de la infracción.

Artículo 64. Las sanciones para los propietarios y operadores de los estacionamientos señalados en la presente ley, serán las establecidas en los reglamentos municipales correspondientes.

CAPITULO XVI

LEYES SUPLETORIAS

Artículo 65. Para todo lo no previsto en esta ley, se aplicará de forma supletoria lo dispuesto por la Ley de Tránsito y Transporte del Estado de Coahuila, y la Ley del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente de la entidad.

Artículo 66. En lo relativo a procedimientos administrativos se estará a lo dispuesto por la Ley de Procedimiento Administrativo del Estado.

En materia de sanciones a quienes tengan el carácter de autoridad, se aplicará lo dispuesto por la Ley de Responsabilidades de Servidores Públicos Estatales y Municipales de Coahuila.

Artículo 67. Los municipios que no cuenten con reglamentos de movilidad sustentable, observarán en todo lo que les sea competente y aplicable las disposiciones de la presente ley y de los ordenamientos supletorios antes señalados.

CAPITULO XVII

Queja e Inconformidad

Artículo 68. Cualquier persona tiene derecho a presentar queja ante las autoridades señaladas en el artículo 4, por irregularidades en cuanto al uso de la vialidad, así como la carencia, deficiencia o mal estado de la nomenclatura y señalización vial o hechos, actos u omisiones que produzcan o puedan producir afectación a los derechos previstos en las disposiciones de la presente Ley y demás ordenamientos que regulen la materia de movilidad sustentable.

Artículo 69. La queja deberá presentarse por escrito y contener lo siguiente:

- I. El nombre o razón social, domicilio, y teléfono en su caso.
- II. Los actos, hechos u omisiones motivo de la queja.
- III. Los datos que permitan identificar a la o el presunto infractor.
- IV. Las pruebas que en su caso ofrezca el quejoso.

Artículo 70. Una vez ratificada la queja dentro de los tres días siguientes a su presentación, la secretaría o dependencia que haya recibido la queja, o en su caso el municipio, por conducto de la dirección competente, determinará la competencia y jurisdicción de quien deba resolver esa y, en su caso, remitirla a quien corresponda.

Recibida por la entidad competente, y una vez analizados los requisitos y los hechos señalados, se procederá a realizar una visita de inspección para verificar los hechos o actos denunciados.

Levantada el acta, la instancia competente valorará los hechos y procederá a emitir una resolución de acuerdo a la normatividad aplicable.

Entre la fecha de levantamiento del acta y la emisión de la resolución no deberán de transcurrir más de quince días hábiles.

Cuando se trate de hechos, daños o eventos que pongan en riesgo a las personas o sus vehículos; la autoridad responsable deberá dictar las medidas precautorias que estime pertinentes con la urgencia que el caso amerite y sin más limitaciones que las establecidas en la legislación aplicable.

La autoridad dará contestación, debidamente fundada y motivada, a la queja en un plazo de veinte días a partir de su ratificación, la que deberá notificar personalmente a la o el quejoso y en la cual se informará del resultado de la inspección, de las medidas que se hayan tomado y, en su caso, de la imposición de la sanción respectiva.

Para este efecto, independientemente de los órganos de control, las autoridades establecerán en las áreas administrativas de las dependencias y entidades relacionadas con la prestación de los servicios públicos de transporte, Unidades de Información y Quejas que posibiliten a las o los interesados ejercer los derechos consignados en la presente Ley.

Artículo 71. Las resoluciones dictadas en los procedimientos administrativos con motivo de la aplicación de esta Ley, sus reglamentos, y disposiciones que de ella emanen, podrán ser impugnadas, según la naturaleza de la resolución, sus alcances y efectos, mediante el procedimiento administrativo conforme a las reglas establecidas en la Ley de Procedimiento Administrativo del Estado de Coahuila; y de acuerdo a lo dispuesto por la Ley de Responsabilidades de los Servidores Públicos y Estatales de la entidad.

Transitorios

Artículo primero.- Esta ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado.

Artículo segundo.- En un plazo no mayor a 60 días naturales posteriores a la publicación de este ordenamiento, el ejecutivo del estado conformará el Consejo de Movilidad Sustentable y expedirá el reglamento correspondiente.

Artículo tercero.- Antes de transcurrir 120 días del inicio de la vigencia de esta ley, el Congreso del estado llevará a cabo los trabajos legislativos para armonizar la Ley de Tránsito y Transporte del Estado;

la Ley de Asentamientos Humanos y Desarrollo Urbano y la Ley del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente con este ordenamiento.

Artículo cuarto.- En el mismo plazo establecido en el artículo anterior, los municipios deberán expedir los reglamentos de movilidad sustentable, y en su caso, armonizar los existentes con las disposiciones de la presente ley.

Dentro de este plazo, deberán conformar los consejos municipales de movilidad sustentable y expedir el reglamento que regule el funcionamiento de estos.

Artículo quinto.- El ejecutivo del estado y los municipios, en sus respectivos ámbitos, asegurarán las partidas presupuestales necesarias para el cumplimiento de los objetivos establecidos en esta ley.

Artículo Sexto.- Se derogan todas aquellas disposiciones legales, reglamentarias y administrativas que se opongan o, de cualquier forma contravengan lo previsto en esta Ley.

Saltillo, Coahuila a 09 de Septiembre de 2014

A T E N T A M E N T E

**“POR UNA PATRIA ORDENADA Y GENEROSA Y UNA VIDA MEJOR Y MAS DIGNA PARA TODOS”
GRUPO PARLAMENTARIO**

“Licenciada Margarita Esther Gómez del Campo”

DIP. FERNANDO SIMÓN GUTIÉRREZ

DIP. EDMUNDO GÓMEZ GARZA

Es cuanto.

Diputada Presidenta Norma Alicia Delgado Ortiz:

Muchísimas gracias Diputado.

Conforme a lo dispuesto en el Artículo 159 de la Ley Orgánica del Congreso del Estado a esta Iniciativa se le debe dar segunda lectura, por lo que será agendada en su oportunidad para este efecto.

Se concede la palabra al Diputado José Refugio Sandoval Rodríguez, para dar segunda lectura a una Iniciativa consignada en el Punto 8 D del Orden del Día aprobado.

Diputado José Refugio Sandoval Rodríguez:

Muchas gracias, Diputada Presidenta.

En sesión de fecha 24 de junio del 2014, se cumplió con el trámite de primera lectura y quedó a disposición de todas y todos los integrantes de este Pleno una Iniciativa con proyecto de decreto que adiciona un párrafo al Artículo 24 de la Ley para la Protección de los Derechos y Deberes de las Niñas, Niños y Adolescentes, para nuestro Estado, que planteó el Diputado de la voz, del Grupo Parlamentario “Jorge González Torres”, del Partido Verde Ecologista de México.

En virtud de lo señalado y en atención a lo que dispone el Artículo 157 de la Ley Orgánica de nuestro Congreso, solicito que se dispense la segunda lectura de la mencionada Iniciativa y que se autorice lo solicitado para que después se proceda a lo que corresponda.

Es cuanto, Diputada Presidenta.

Diputada Presidenta Norma Alicia Delgado Ortiz:

Se somete a consideración la solicitud del Diputado José Refugio la dispensa de la segunda lectura de la iniciativa que él ha presentado.

Solicito a las Diputadas y Diputados tengan a bien votar. Se prende el sistema.

¿Falta alguien de votar, Diputados? Se cierra el sistema. Pido a la Diputada Ana María Boone Godoy, tenga a bien informarnos el resultado de la votación. Se cierra el sistema.

Diputada Secretaria Ana María Boone Godoy:

Diputada Presidenta, son 19 votos a favor; 0 abstenciones y 0 votos en contra.

Diputada Presidenta Norma Alicia Delgado Ortiz:

Conforme al resultado de la votación, se aprueba por unanimidad de votos la dispensa de la segunda lectura de la Iniciativa antes referida.

Y según lo dispuesto por la Ley Orgánica del Congreso, a continuación se concederá la palabra a quienes deseen intervenir para hacer comentarios sobre dicha Iniciativa, la cual deberá solicitar la palabra mediante el sistema electrónico.

En virtud de que no se hace uso de la palabra, compañeras y compañeros, se dispone que la Iniciativa antes mencionada sea turnada a la Comisión de Gobernación, Puntos Constitucionales y Justicia para efecto de estudio y dictamen.

Se concede la palabra al Diputado Simón Hiram Vargas Hernández, para dar segunda lectura a una Iniciativa consignada en el Punto 8 E del Orden del Día aprobado.

Diputado Simón Hiram Vargas Hernández:

Con su permiso, Diputada Presidenta.

En sesión de fecha 1º de septiembre del presente año, se cumplió con el trámite de primera lectura y quedó a disposición de los integrantes del Pleno del Congreso una Iniciativa con proyecto de decreto que reforma diversas disposiciones de la Ley Estatal de Educación, planteada por el de la voz, Coordinador del Grupo Parlamentario “Apolonio M. Avilés, Benemérito de la Educación”, del Partido Nueva Alianza.

En virtud de lo señalado y en atención a lo que dispone en el Artículo 157 de la Ley Orgánica del Congreso del Estado, solicito que se dispense la segunda lectura de la mencionada Iniciativa, así como que se autorice lo solicitado y se proceda a lo que corresponde.

Atentamente

Saltillo, Coahuila de Zaragoza, a 9 de septiembre de 2014.

Dip. Simón Hiram Vargas Hernández.

Es cuanto, Diputada Presidenta.

Diputada Presidenta Norma Alicia Delgado Ortiz:

Gracias Diputado.

Se solicita la dispensa de la segunda lectura a esta iniciativa y se somete a consideración y se votará la solicitud mediante el sistema electrónico, pidiéndose al Diputado Norberto Ríos tenga a bien informar de la votación sobre el resultado.

Se abre el sistema, compañeros. Se cierra el sistema, compañeros.

Diputado Secretario Norberto Ríos Pérez:

Diputada Presidencia, le informo sobre el resultado de la votación: 20 votos a favor; 0 votos en contra y 0 abstenciones.

Diputada Presidenta Norma Alicia Delgado Ortiz:

Conforme al resultado de la votación, se aprueba por unanimidad de votos la dispensa de la segunda lectura de la iniciativa antes referida.

Según lo dispuesto en la Ley Orgánica del Congreso, a continuación se concederá la palabra a quienes deseen intervenir para hacer comentarios sobre dicha iniciativa, para lo cual deberán solicitar la palabra mediante el sistema electrónico.

En virtud de que no hay uso de la palabra compañeros, se dispone que la Iniciativa antes mencionada sea turnada a Comisiones Unidas de Educación, Cultura y Actividades Cívicas y de Salud, Medio Ambiente, Recursos Naturales y Agua para efectos de estudio y dictamen.

Se concede la palabra al Diputado Samuel Acevedo Flores, para dar segunda lectura a una Iniciativa consignada en el Punto 8 F del Orden del Día aprobado.

Diputado Samuel Acevedo Flores:

Gracias, Diputada Presidenta.

En sesión de fecha 1º de septiembre del presente año, cumplí con el trámite de primera lectura y quedé a disposición de los integrantes de este Pleno del Congreso una Iniciativa con proyecto de decreto que reforma el Artículo 119 del Código Procesal Civil para el Estado de Coahuila de Zaragoza, así como el Artículo 255 de la Ley Orgánica del Poder Judicial del Estado de Coahuila, planteada por el de la voz, del Partido Socialdemócrata de Coahuila.

En virtud de lo antes expuesto, y de lo que dispone en el Artículo 157 de la Ley Orgánica del Congreso del Estado, solicito me sea dispensada la segunda lectura de la mencionada iniciativa, así como se autorice lo solicitado y se proceda a lo que corresponde.

Es cuanto.

Diputada Presidenta Norma Alicia Delgado Ortiz:

Se solicita la dispensa de la segunda lectura a esta Iniciativa y se somete a consideración, se votará la solicitud mediante el sistema electrónico, pidiéndole a la Diputada Ana María Boone Godoy tenga a bien informar del resultado de la votación.

Se abre el sistema. Se cierra el sistema.

Diputada Secretaria Ana María Boone Godoy:

Diputada Presidenta, el resultado son 20 votos a favor; 0 en contra y 0 abstenciones.

Diputada Presidenta Norma Alicia Delgado Ortiz:

Gracias Diputada.

Conforme al resultado de la votación, se aprueba por unanimidad de votos la dispensa de la segunda lectura de la Iniciativa antes referida.

Y según lo dispuesto por la Ley Orgánica del Congreso del Estado, a continuación, se concede la palabra a quienes deseen intervenir para hacer comentarios sobre dicha Iniciativa, para lo cual deberán solicitar la palabra mediante el sistema electrónico.

Diputada Ana María Boone Godoy, solicita la palabra el Diputado Samuel Acevedo. ¿Puede preguntarle, por favor, el sentido de su intervención?

Diputada Secretaria Ana María Boone Godoy:

¿Diputado, el sentido de su intervención? A favor. Adelante.

Diputada Presidenta Norma Alicia Delgado Ortiz:

Tiene la palabra, Diputado.

Diputado Samuel Acevedo Flores:

El Partido Socialdemócrata de Coahuila acude a esta la más alta tribuna del Estado para expresar su posición a favor de esta Iniciativa.

La situación actual de nuestro Estado ante esta problemática, demanda acciones eficaces en la legislación vigente que tengan como objeto garantizar la seguridad y la certeza de las y los coahuilenses de no ser timados.

Cada día son más las personas que se ostentan ante la sociedad como solucionadores de conflictos, usurpando funciones, diciendo ser abogados o abogadas, quienes se aprovechan de la desesperación del pueblo ante situaciones difíciles que implican la intervención de un defensor jurídico.

Quienes se ostentan como defensores realizan acciones que traen aparejado un perjuicio económico y moral para las y los coahuilenses que se encuentran en una situación de emergencia, y los que no lo están, en ocasiones también son víctimas de la deshonestidad, ya que éstos timadores buscan obtener un lucro indebido a costa del desconocimiento.

La Iniciativa tiene el objeto de que las acciones realizadas por las personas que ejercen el derecho, sin que implique los requisitos para hacerlo, tengan una consecuencia económica, sin perjuicio de las sanciones penales a las que puedan ser acreedores por su conducta.

Por ello les pido que nos unamos y al seno de la Comisión de Gobernación y Puntos Constitucionales entremos al estudio de esta iniciativa que traerá seguridad jurídica a nuestro pueblo.

“La corrupción es causa directa de la pobreza de los pueblos, y suele ser la razón principal de sus desgracias sociales”.

Jorge González Mont.

Es cuanto.

Diputada Presidenta Norma Alicia Delgado Ortiz:

Gracias Diputado.

No habiendo registrado más intervenciones, se dispone que la Iniciativa antes mencionada sea turnada a la Comisión de Gobernación, Puntos Constitucionales y Justicia para efecto de estudio y dictamen.

Se solicita al Diputado Secretario Norberto Ríos Pérez, se sirva dar lectura al dictamen presentado por la Comisión de Gobernación, Puntos Constitucionales y Justicia, consignados en el Punto 9 A del Orden del Día.

Diputado Secretario Norberto Ríos Pérez:

Con su permiso, Diputada Presidenta.

DICTAMEN de la Comisión de Gobernación, Puntos Constitucionales y Justicia de la Quincuagésimo Novena Legislatura del Congreso del Estado Independiente, Libre y Soberano de Coahuila de Zaragoza, relativo a la

Iniciativa de Decreto por el que se adiciona el artículo 9 bis a la Ley del Notariado del Estado de Coahuila de Zaragoza, suscrita por Diputados integrantes del Grupo Parlamentario “Dorotea de la Fuente Flores”, del Partido Revolucionario Institucional y demás Diputados que la suscriben; y,

RESULTANDO

PRIMERO.- Que en sesión celebrada por el Pleno del Congreso el día 26 del mes de agosto del presente año, se acordó turnar a esta Comisión de Gobernación, Puntos Constitucionales y Justicia, la Iniciativa a que se ha hecho referencia.

SEGUNDO.- Que en cumplimiento de dicho acuerdo, se turnó a esta Comisión de Gobernación, Puntos Constitucionales y Justicia, Iniciativa de Decreto por el que se adiciona el artículo 9 bis a la Ley del Notariado del Estado de Coahuila de Zaragoza, suscrita por Diputados integrantes del Grupo Parlamentario “Dorotea de la Fuente Flores”, del Partido Revolucionario Institucional y demás Diputados que la suscriben; y,

CONSIDERANDO

PRIMERO.- Que esta Comisión, con fundamento en los artículos 61 y 68 fracción I, y demás relativos de la Ley Orgánica del Congreso del Estado, es competente para emitir el presente dictamen.

SEGUNDO.- Que la Iniciativa de Decreto por el que se adiciona el artículo 9 bis a la Ley del Notariado del Estado de Coahuila de Zaragoza, suscrita por Diputados integrantes del Grupo Parlamentario “Dorotea de la Fuente Flores”, del Partido Revolucionario Institucional y demás Diputados que la suscriben, se basa entre otras en las consideraciones siguientes:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El 7 de febrero de 2014 se publicó en el Diario Oficial de la Federación La ley, las reformas a los artículos 6, 73, 76, 89, 105, 108, 111 y 122 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en el, en la que se sientan las bases y principios generales para un Sistema Nacional de Transparencia; cerrando así el paso a la opacidad y discrecionalidad en el ejercicio de los recursos público.

Con dichas reformas se sienta en el texto constitucional, entre otras cosas que:

“Toda la información en posesión de cualquier autoridad, entidad, órgano y organismo de los Poderes Ejecutivo, Legislativo y Judicial, órganos autónomos, partidos políticos, fideicomisos y fondos públicos, así como de cualquier

persona física, moral o sindicato que reciba y ejerza recursos públicos o realice actos de autoridad en el ámbito federal, estatal y municipal, es pública y sólo podrá ser reservada temporalmente por razones de interés público y seguridad nacional, en los términos que fijen las leyes. En la interpretación de este derecho deberá prevalecer el principio de máxima publicidad. Los sujetos obligados deberán documentar todo acto que derive del ejercicio de sus facultades, competencias o funciones, la ley determinará los supuestos específicos bajo los cuales procederá la declaración de inexistencia de la información.”

En concordancia con las reformas Constitucionales antes descritas, por iniciativa del Ejecutivo del Estado se presentó ante este órgano legislativo, el proyecto de Ley de Acceso a la Información Pública y Protección de Datos Personales para el Estado de Coahuila de Zaragoza, misma que fue aprobada en la sesión celebrada el 5 de agosto de 2014.

La nueva ley, recoge diversas ideas teóricas y prácticas que permiten al Estado dar un paso más en la materia, evolucionar de simples reglas de transparencia y acceso a la información, a generar principios y bases sólidas en la relación de todas aquellas entidades públicas o privadas que provocan el desarrollo de Coahuila con la comunidad.

Entre las principales innovaciones de la ley destacan que, se añade el concepto de “información pública de Oficio” de acuerdo al cual de manera proactiva, los sujetos deben actualizar y poner a disposición del público la información pública.

Se incorporaron disposiciones encaminadas a procurar que toda persona tenga real acceso a la información que le interesa; se transita de un “Gobierno Transparente” a un “Gobierno Abierto”. Contiene disposiciones orientadas a facilitar el acceso de los ciudadanos a la información, como lo son el que los sujetos obligados tengan traducción de los contenidos de la página de internet en lenguas indígenas. En este mismo sentido, se obliga a los sujetos a tener disponible la información en formatos útiles y reutilizables. Amplía, los plazos para que el ciudadano pueda recoger la información, después de haberla solicitado a los sujetos obligados, mientras que los plazos para interponer los recursos se amplían y para resolverlos se reducen a favor del ciudadano.

Establecen, nuevas obligaciones para los Sujetos Obligados, tanto de manera general como obligaciones específicas.

Así mismo se establece la figura de sujetos obligados indirectos, dentro de la cual caben:

- Sindicatos de trabajadores Estatales o Municipales, o que cuentan con registro ante la autoridad local.
- Empresas de Seguridad Privada,
- Oficiales del Registro Civil,
- Personas Físicas o Morales que realicen rifas o sorteos,

- Organizaciones de la sociedad civil que reciban y/o ejerzan recursos públicos en el ámbito estatal o municipal, a partir de 16,000 salarios mínimos o aquellas que reciban un ingreso estatal que sea preponderante dentro de su presupuesto,
- Personas físicas o morales que, en el ejercicio de sus actividades, coadyuven en auxilio o colaboración de las entidades públicas, o aquellas que ejerzan gasto público, reciban, utilicen o dispongan de recursos públicos, subsidios, o estímulos fiscales o realicen actos de autoridad, estarán obligadas a entregar la información relacionada con el uso, destino y actividades al sujeto obligado que entregue el recurso, subsidio u otorgue el estímulo, supervise o coordine estas actividades,
- Las constructoras ganadoras de licitaciones de obras públicas, y
- Los Notarios Públicos quienes, de conformidad con lo previsto por el artículo 46 de la mencionada ley, deberán hacer públicos:

- Su nombre, domicilio, teléfono oficial y número de fiat notarial;
- Los servicios que ofrece y su costo;
- La plantilla de personal y tipo de seguridad social que se le ofrece;
- Los índices de protocolo;
- Las versiones públicas de las actas fuera de protocolo;
- La relación de cursos o programas de actualización o capacitación que se realicen y los que se ofrezca al personal, y,
- Un listado con el número de recepción o de identificación que entregue la autoridad fiscal, de aquellas retenciones enteradas ante la misma;

En este sentido, es que con el fin de armonizar la ley del notariado con lo previsto en Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en la Ley de Acceso a la Información Pública y Protección de Datos Personales para el Estado de Coahuila de Zaragoza se propone la adición del artículo 9º BIS.

TERCERO.- Efectivamente quienes aquí dictaminamos consideramos necesaria la adición de un artículo 9 Bis a la Ley del Notariado del Estado de Coahuila de Zaragoza lo anterior con la finalidad de empatar este ordenamiento con las reformas las recientes como es la expedición de la Ley de Acceso a la Información Pública y Protección de Datos Personales para el Estado de Coahuila de Zaragoza la que fue aprobada recientemente y que entre sus artículos se encuentra el que establece el concepto de información pública de oficio y establece la figura de sujetos obligados indirectos entre los que se encuentran los notarios públicos y con esta reforma a la Ley del Notariado se armoniza tanto con la Ley de Acceso como con la Constitución de los Estados Unidos Mexicanos.

Por las consideraciones que anteceden se estima pertinente emitir y poner a consideración del pleno el siguiente:

PROYECTO DE DECRETO.

ARTÍCULO ÚNICO. Se adiciona el artículo 9 Bis a la Ley del Notariado del Estado de Coahuila de Zaragoza; para quedar como sigue:

Artículo 9o BIS.- Son obligaciones de los notarios, en materia de transparencia, las siguientes:

- I.** Difundir su nombre, domicilio, teléfono oficial y número de fiat notarial;
- II.** Publicar los servicios que ofrece y su costo;
- III.** Divulgar la plantilla de personal y tipo de seguridad social que se le ofrece;
- IV.** Publicar los índices de protocolo;
- V.** Difundir las versiones públicas de las actas fuera de protocolo;
- VI.** Divulgar la relación de cursos o programas de actualización o capacitación que se realicen y los que se ofrezca al personal;
- VII.** Un listado con el número de recepción o de identificación que entregue la autoridad fiscal, de aquellas retenciones enteradas ante la misma; y
- VIII.** Las demás que establezcan las leyes en materia de Transparencia y Acceso a la Información.

TRANSITORIOS.

ÚNICO.- El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Coahuila de Zaragoza.

Así lo acuerdan los Diputados integrantes de la Comisión de Gobernación, Puntos Constitucionales y Justicia de la Quincuagésimo Novena Legislatura del Congreso del Estado, Independiente, Libre y Soberano de Coahuila de Zaragoza, Diputado Ricardo López Campos, (Coordinador), Dip. Fernando de la Fuente Villarreal (Secretario), Dip. Edmundo Gómez Garza, Dip. María del Rosario Bustos Butrón, Dip. Simón Hiram Vargas Hernández, Dip. Eliseo Francisco Mendoza Berrueto, Dip. José Refugio Sandoval Rodríguez, Dip. Norma Alicia Delgado Ortiz, Dip. José Luís Moreno Aguirre **En la Ciudad de Saltillo, Coahuila, a 8 de septiembre de 2014.**

COMISIÓN DE GOBERNACIÓN Y PUNTOS CONSTITUCIONALES Y JUSTICIA

NOMBRE Y FIRMA	VOTO			RESERVA DE ARTICULOS	
	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCION	SI	CUALES
DIP. RICARDO LOPEZ CAMPOS (COORDINADOR)					
DIP. FERNANDO DE LA FUENTE VILLARREAL					

DIP. EDMUNDO GOMEZ GARZA	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCION	SI	CUALES
DIP. ELISEO FRANCISCO MENDOZA BERRUETO	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCION	SI	CUALES
DIP. MARIA DEL ROSARIO BUSTOS BUITRON	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCION	SI	CUALES
DIP. JOSÉ REFUGIO SANDOVAL RODRIGUEZ	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCION	SI	CUALES
DIP. SIMON HIRAM VARGAS HERNANDEZ	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCION	SI	CUALES
DIP. NORMA ALICIA DELGADO ORTIZ	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCION	SI	CUALES
DIP. JOSE LUIS MORENO AGUIRRE	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCION	SI	CUALES

Es cuanto, Diputada Presidenta.

Diputada Presidenta Norma Alicia Delgado Ortiz:

Gracias Diputado.

Esta Presidencia somete a consideración el proyecto de decreto contenido en el dictamen. Si alguien desea intervenir, sírvase indicarlo mediante el sistema electrónico a fin de registrar su intervención.

Se abre el sistema. Diputado Norberto tenemos la solicitud del Diputado Ricardo López Campos. ¿Sería tan amable de preguntarle el sentido de su intervención?

Diputado Secretario Norberto Ríos Pérez:

¿Diputado Ricardo López Campos, el sentido de su intervención, señor? Es a favor, Diputada Presidenta.

Diputada Presidenta Norma Alicia Delgado Ortiz:

Tiene la palabra, Diputado.

Diputada Ricardo López Campos:

Gracias, señora Presidenta.

Hablo porque soy Notario.

Precisamente porque cuando empezamos a analizar esta Ley de Transparencia tuve la necesidad de fijar mi posición como Diputado, bajo la visión de que el Estado necesita y mi posición bajo la actividad que honrosamente he llevado por 21 años, y que aprovecho en este momento para agradecerle a don Eliseo Mendoza Berrueto que me dio la oportunidad de ser Notario cuando él fue Gobernador, de nueva cuenta y siempre lo daré: Gracias.

Y al compañero Samuel Acevedo que cuando se puso a consideración del Pleno de este Congreso mi solicitud de fiat, él habló a favor, y fue la única Notaria que se aprobó por unanimidad.

¿Así lo fue, verdad compañero?

Espero no se hayan acabado los 10 minutos, señora Presidenta.

Esta reforma a la Ley del Notariado va con la única visión de adecuarla a la nueva Ley de Transparencia que tenemos.

Un grupo de compañeros Notarios que no han logrado ver la visión que encuadra esta nueva Ley de Transparencia y que pone a Coahuila en una mejor posición, que pone a Coahuila en un lugar aceptable, número 1 en México, pero que a nivel internacional nos genera una mejor expectativa puesto que esta iniciativa genera acciones de calidad en el ejercicio de la función pública y que es necesario para que nuestro Estado, así como esta ley y muchas más que hemos aprobado aquí, nos pongan en una situación de mejor oferta política-económica para la inversión y que nuestro Estado siga siendo un estado fuerte, grande, con una gran expectativa de crecimiento.

Pero hay muchos Notarios que sí lo están de acuerdo, aquellos Notarios que saben que la mejor manera de prestar el servicio notarial es transparentando, diciéndole a la ciudadanía qué es lo que hacemos, cómo lo hacemos, cuánto es el tiempo que tardamos en hacer el acto jurídico o el negocio jurídico que nos solicitan y también que sepan que nosotros cumplimos con la obligación de patrones de la seguridad social hacia nuestros trabajadores, que hay estabilidad en nuestras Notarias, que hay personal profesional en las Notarias, que les dedicamos tiempo para que se actualicen, tanto los trabajadores en la Notaría, como los propios Notarios, y que lo que vamos haciendo vaya estando a la luz pública con las reservas propias de los documentos que contienen el acto jurídico pero que la gente sienta confianza hacia el Notario, es algo importante y aquí en estas pocas palabras acabo de definir mi posición, tanto de la perspectiva de Diputado como la perspectiva de Notario Público.

Esa adición de un Artículo Bis a la Ley del Notariado encuadra única y exclusivamente lo que en la Ley de Transparencia dice que debemos hacer como Notarios, y eso nace para tener una coherencia entre las dos Legislaciones, pero también para eliminar esa excusa de lo que nos rige es la Ley del Notariado, sí, si es cierto, bueno, pues vamos reformando la Ley del Notariado para que ya no exista la excusa de no aplicar la Ley de Transparencia.

Muchas gracias.

Diputada Presidenta Norma Alicia Delgado Ortiz:

Gracias Diputado.

No teniendo registradas más intervenciones, procederemos a votar el proyecto de decreto que se sometió a consideración. Las Diputadas y los Diputados emitiremos nuestro voto mediante el sistema electrónico y le pido al Diputado Norberto Ríos Pérez, sírvase tomar nota de la votación e informe sobre el resultado.

Se abre el sistema. Se cierra el sistema.

Diputado Secretario Norberto Ríos Pérez:

Diputada Presidenta, el resultado de la votación es el siguiente: 20 votos a favor; 0 votos en contra y 0 abstenciones.

Diputada Presidenta Norma Alicia Delgado Ortiz:

Conforme al resultado de la votación, se aprueba por unanimidad el proyecto de decreto que se sometió a consideración, procédase a la formulación del decreto correspondiente, así como a su envío al Ejecutivo del Estado para su promulgación, publicación y observancia.

Se concede la palabra al Diputado Norberto Ríos Pérez para plantear una proposición con Punto de Acuerdo de la cual ya se dio cuenta en el Orden del Día aprobado.

Diputado Norberto Ríos Pérez:

Gracias, con su permiso, Diputada Presidenta.

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO QUE PRESENTA EL DIPUTADO NORBERTO RÍOS PÉREZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO “PROFESOR JOSÉ SANTOS VALDEZ” DEL PARTIDO PRIMERO COAHUILA, CON RELACIÓN A LA SOLICITUD PLANTEADA POR TRABAJADORES AGRÍCOLAS QUE LABORARON EN ESTADOS UNIDOS EN LOS AÑOS DE 1942 A 1964 Y QUE SE IDENTIFICAN COMO “EXBRACEROS”, PARA QUE SE LES APOYE EN LAS GESTIONES QUE HAN VENIDO REALIZANDO CON EL FIN DE QUE LES SEAN OTORGADOS LOS BENEFICIOS SOCIALES DECRETADOS POR EL GOBIERNO FEDERAL Y CUYA ENTREGA SE HA REALIZADO A TRAVÉS DEL FIDEICOMISO DENOMINADO FONDO DE APOYO SOCIAL PARA LOS EXTRABAJADORES MIGRATORIOS MEXICANOS.

El 14 de agosto de 2014, acudieron al Congreso del Estado, un grupo de Exbraceros de Coahuila, quienes solicitaron la intervención de la Legislatura Local, para que se les apoyara en las gestiones que desde hace varios años han venido realizando, con el fin de que se les reconozca y se haga efectivo el derecho de recibir los beneficios decretados por el Gobierno Federal, a favor de de los trabajadores agrícolas mexicanos que laboraron en Estados Unidos en los años de 1942 a 1964.

Este grupo de trabajadores agrícolas, al ser atendidos en el Congreso del Estado en la fecha antes señalada, hicieron la entrega de un escrito mediante el cual se dan a conocer los antecedentes de las gestiones que han realizado, para lograr los beneficios sociales que se acordaron a favor de los Exbraceros, con extensión a sus viudas y familiares, y cuya entrega se estuvo realizando a través del Fideicomiso 2106, Fondo de Apoyo Social para los Extrabajadores Migratorios Mexicanos, constituido por el Gobierno Federal.

Con relación a este asunto, en su escrito los peticionarios señalan que conforme a las disposiciones legales y reglamentarias que regulan lo relativo al funcionamiento y operación del mencionado Fideicomiso, un número importante de Exbraceros Coahuilenses, así como viudas y familiares de los mismos, atendieron a las Convocatorias y se sujetaron a los procedimientos que se establecieron para acreditar el derecho y el cumplimiento de los requisitos aplicables, a fin de que fueran reconocidos como beneficiarios de los apoyos sociales que serían otorgados a través del mismo Fideicomiso.

Sobre quienes participaron inicialmente en las convocatorias y procedimientos antes mencionados, se indica que fueron aproximadamente seis mil personas, que son Exbraceros adultos mayores, así como viudas y familiares de Exbraceros, que según la normatividad aplicable, estaban en posibilidad de ser reconocidos para el otorgamiento de los referidos apoyos sociales.

Asimismo, se señala que al expedirse una segunda convocatoria que se hizo a través de la Secretaría de Gobernación y que fue publicada en el Diario Oficial de la Federación, en el período de noviembre de 2008 a enero de 2009, a través de lo que denominan Mesa Receptora Azul, se registraron aproximadamente dos mil coahuilenses, a los que se les otorgó el folio correspondiente y cuyos expedientes no han sido resueltos hasta la fecha, sin que tampoco tengan noticia del estado de trámite de los mismos.

Al respecto, señalan que el beneficio social que se debe otorgar a los Exbraceros o, en su caso, a sus viudas o familiares que tengan derecho al mismo, consiste en la entrega de la cantidad de Treinta y Ocho Mil Pesos, a cada uno y por una sola vez.

En sesión celebrada el 20 de agosto, la Presidencia de la Diputación Permanente dispuso que el escrito presentado por el mencionado grupo de Exbraceros Coahuilenses, fuera turnado a la Comisión de Atención a Grupos Vulnerables, para su consideración y la atención procedente.

En virtud de lo anterior, en la fecha antes señalada se tuvo una reunión inicial con los peticionarios, en la cual, el suscrito, como Coordinador de la Comisión de Atención a Grupos Vulnerables, fue informado de sus planteamientos y del motivo por el cual acudían a solicitar la intervención del Congreso del Estado para la atención de este asunto, precisando que su decisión de pedir el apoyo del Congreso del Estado, a fin de que se les apoyara en las gestiones que están realizando en este caso, obedecía a que habiendo transcurrido dos años, no tenían noticias sobre la resolución o situación del trámite de los expedientes formados para reconocerles el derecho a recibir los apoyos sociales autorizados para los Trabajadores Migratorios Mexicanos, así como ningún otro tipo de indicación, aviso o respuesta al respecto.

Al informarse a los peticionarios que sus planteamientos serían analizados, a fin de determinar la forma en que el Congreso del Estado se podría manifestar o intervenir para apoyarlos en sus gestiones, atendiendo a su condición de adultos mayores, viudas y familiares de exbraceros, que tienen una situación económica precaria.

En virtud de lo expuesto y conforme a lo dispuesto en los Artículos 22, 125, 170, 173 y demás relativos de la Ley Orgánica del Congreso del Estado, someto a la consideración del Pleno del Congreso, con el carácter de urgente u obvia resolución, el siguiente:

PUNTO DE ACUERDO.

PRIMERO.- El Congreso del Estado de Coahuila de Zaragoza, atentamente solicita la intervención de la Secretaría de Gobernación, para que a través de la dependencia y funcionarios encargados de operar lo relacionado con el Fideicomiso 10230, Fondo de Apoyo Social para Extrabajadores Migratorios Mexicanos, se haga una revisión y se continúe con el trámite de los expedientes de los Exbraceros Coahuilenses, así como de las viudas y familiares de los mismos, que, atendiendo a una Convocatoria de la propia Secretaría de Gobernación, se registraron para recibir los apoyos sociales que se autorizaron a favor de los mencionados trabajadores migratorios y que cuentan con Folio otorgado por la que denominan Mesa Receptora Azul, y se informe a los interesados, lo que se resuelva sobre los mismos.

SEGUNDO.- El Congreso del Estado de Coahuila de Zaragoza, atentamente solicita la intervención de la Secretaría de Desarrollo Social, para que se analice la situación de los Extrabajadores Migratorios Coahuilenses, así como de la viudas y familiares de los mismos, y para que, conforme a la normatividad y procedimientos de esa Secretaría, se considere la posibilidad de incorporarlos a algunos de los programas a su cargo, considerando su situación de vulnerabilidad por su condición personal y su precaria situación económica.

Atentamente.

Saltillo, Coahuila de Zaragoza, 31 de agosto de 2014.

Dip. Norberto Ríos Pérez.

Es cuanto, Diputada Presidenta.

Diputada Presidenta Norma Alicia Delgado Ortiz:

Gracias Diputado.

Conforme a lo dispuesto en el Artículo 173 de la Ley Orgánica del Congreso del Estado, se somete a votación la solicitud de que se considere de urgente y obvia resolución la proposición con Punto de Acuerdo que acaba de leer. Se pide a las Diputadas y Diputados que mediante el sistema electrónico emitamos nuestro voto, y le pido a la Diputada Secretaria Ana María Boone Godoy, sírvase tomar nota e informar sobre el resultado de la votación.

Se abre el sistema. Se cierra el sistema.

Diputada Secretaria Ana María Boone Godoy:

Diputada Presidenta, el resultado de la votación es el siguiente: 21 votos a favor; 0 votos en contra y 0 abstenciones.

Diputada Presidenta Norma Alicia Delgado Ortiz:

Conforme al resultado de la votación, se aprueba por unanimidad la solicitud para que la proposición que se dio a conocer sea considerada de urgente y obvia resolución.

Se somete a consideración de los Diputados y Diputadas el Punto de Acuerdo contenido en la proposición. Si alguno desea intervenir, sírvase indicarlo mediante el sistema electrónico a fin de registrar su intervención.

No habiendo registrado intervenciones, procedamos a votar el Punto de Acuerdo que se sometió a consideración. Las Diputadas y Diputados emitiremos nuestro voto mediante el sistema electrónico y le pido a la Diputada Secretaria Ana María Boone Godoy tome nota de la votación y una vez cerrado el registro del sistema informe sobre el resultado.

Se abre el sistema de votación. Se cierra el sistema.

Diputada Secretaria Ana María Boone Godoy:

Diputada Presidenta, el resultado de la votación es el siguiente: 21 votos a favor; 0 votos en contra y 0 abstenciones.

Diputada Presidenta Norma Alicia Delgado Ortiz:

Gracias Diputada.

Conforme al resultado de la votación, se aprueba por unanimidad el Punto de Acuerdo que se puso a consideración en los términos en que se planteó, por lo que se debe proceder a lo que corresponda.

Se concede la palabra al Diputado José Refugio Sandoval Rodríguez para plantear una proposición con Punto de Acuerdo de la cual ya se dio cuenta en el Orden del Día aprobado.

Diputado José Refugio Sandoval Rodríguez:

Muchas gracias, Diputada Presidenta.

Proposición con Punto de Acuerdo que presenta el Diputado José Refugio Sandoval Rodríguez, Coordinador del Grupo Parlamentario "Jorge González Torres" del Partido Verde Ecologista de México, con objeto de que se exhorte a los R. Ayuntamientos que conforman el Estado de Coahuila de Zaragoza, para regular la actividad de los "carretoneros", buscar mecanismos para sustituir gradualmente los Vehículos de Tracción Animal por vehículos motorizados, e implementar Estaciones de Transferencia para la disposición de residuos urbanos en los municipios que así lo requieran.

En ejercicio de las facultades que me confiere el Artículo 22 en su fracción V, y en cumplimiento de la obligación establecida en el artículo 23 en su fracción IV ambos de la Ley Orgánica del Congreso del Estado y con fundamento en los diversos 37, 163, 170, 171, 172, 173 y demás relativos del citado ordenamiento, me presento por este conducto para someter como de urgente y obvia resolución, a consideración a consideración de este H. Pleno del Congreso lo siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS;

Los “Carretoneros” son un sector vulnerable de la sociedad Coahuilense, cuyo oficio es la recolección, transporte y disposición final de residuos urbanos, tales como escombro, residuos de drenaje, animales muertos, producto de la limpia de terrenos, restos de la poda y tala de árboles. Lo anterior, mediante el uso de carretas que son tiradas por caballos, burros y otros animales de carga, para después depositar dichos residuos en sitios muchas veces no autorizados para ello.

Esta actividad se ha llevado a cabo durante décadas y se transmite de generación a generación, se ha demostrado que el oficio de carretonero se ha heredado en una familia hasta por seis generaciones, lo cual constituye una actividad irregular, un trabajo informal, pero necesario, siendo el único medio de subsistencia de miles de familias sin que nadie medie una solución u otra forma de subsistencia dentro del marco de la ley, ya que en su mayoría viven excluidos a las afueras de la ciudad en zonas marginales y con falta de servicios públicos mínimos indispensables, como son; agua potable, drenaje y energía eléctrica y en zonas de peligrosidad es por ello que podemos afirmar que son un sector vulnerable y excluido de la sociedad.

Se estima que el 55% de las personas adultas dedicadas a esta actividad no cuenta con estudios de educación básica. Además y debido a que desde muy temprana edad los niños y niñas ya cuentan con las capacidades físicas y cognitivas para maniobrar un caballo y una carreta, uno de cada dos niños cuyos padres se dedican a este oficio son orillados por tradición y necesidad a continuar con dicha actividad, abandonando los estudios, en ocasiones poniendo en riesgo su vida, su integridad y su salud.

Como resultado de la falta de regulación de este oficio, es que se genera un impacto negativo en el medio ambiente y sobre todo una afectación a la imagen urbana de los municipios en donde operan, esto debido a que la mayoría de los residuos que son recolectados por este grupo son depositados en terrenos baldíos, lechos secos de los ríos, zonas de la periferia y en vialidades poco transitadas.

Cabe mencionar que además de la afectación al medio ambiente, también se genera un peligro para la integridad a los animales, ya que por falta de recursos en su mayoría los animales utilizados en esta actividad presentan pésimos signos de salud, esto debido a las largas jornadas de trabajo, cargas excesivas, golpes, latigazos así como la mala alimentación, presentándose enfermedades zoonóticas y encefalitis equina.

En busca de una solución integral a este problema, se pretende generar un sistema de regulación por parte de las autoridades, de manera que se pueda incluir a este grupo, dentro de la formalidad y que estos a su vez tengan acceso a servicios de seguridad social como lo son salud y vivienda.

Es de resaltar, que he tenido diversos encuentros con estos grupos, en específico con los que operan en la región Laguna y han manifestado su gran interés por regularizarse y colaborar con las autoridades para buscar una solución integral a este problema social, ambiental y de protección animal.

Debemos exhortar a las autoridades para efecto de encontrar un mecanismo que permita sustituir los vehículos de tracción animal por vehículos motorizados, y de esta manera se estaría ofreciendo una mejor calidad de vida para las familias de este sector, puesto que sus ingresos aumentarían de manera significativa al poder prestar un mejor servicio y todo dentro del marco legal aplicable.

En el mismo orden de ideas, al otorgar vehículos motorizados a este grupo se les exigirá que dispongan sus residuos en lugares autorizados para tal efecto, con lo cual mejorará de manera inmediata la imagen urbana de los municipios y la sociedad en general se verá beneficiada con un medio ambiente más sano, sin pasar por alto que los animales que son utilizados actualmente también se verán beneficiados pues dejarán de ser explotados en esta actividad.

En Latinoamérica y México hay casos documentados de éxito como el de Bogotá Colombia, que hasta el año 2013 habían sustituido 890 animales por vehículos motorizados; Tan solo en este año en la ciudad de Cali, Colombia, se implemento el programa de sustitución de Vehículos de Tracción Animal, entregando 165 camionetas con capacidad de carga de hasta 800 kilos, beneficiando a “carretoneros” que previamente cumplieron con diversos requisitos legales. En nuestro país, el municipio de Boca del Río, Veracruz se convierte en la primera ciudad del país libre de “carretoneros” o “**libre de Tracción a Sangre**”, es decir, se aplicará una política pública que prohíbe el uso de animales de carga como medios de transporte aprovechando las variadas opciones que se ofrecen para realizar dicho reconversión.

Cabe resaltar que los casos antes mencionados no se dieron en un país desarrollado como Suiza o Noruega, sino en un país de características económicas y sociales similares al nuestro, y el otro en nuestro propio País, (Boca del Río, Veracruz), lo que demuestra que el requerimiento hoy expuesto a los Ayuntamientos es factible tanto en su planeación como ejecución, quedando en evidencia que para que una sociedad evolucione lo principal es que cada uno de sus miembros sea parte del cambio.

Se busca que los municipios puedan acceder a recursos del Programa Nacional de Prevención del Delito en los municipios del Estado (PRONAPRED), así como del Subsidio Para la Seguridad en los Municipios (SUBSEMUN), puesto a que con la regulación de esta actividad y la sustitución de carretas de tracción

animal por vehículos automotores, se estarían previniendo delitos en contra de la gestión ambiental y el maltrato animal que contemplan tanto el Código Penal Federal, como el Código Penal del Estado.

Hoy en día, no se cuenta con un registro oficial de las personas dedicadas a esta actividad, ya que no se encuentra regulada por la normatividad aplicable en la materia, y no se contempla dentro de los empleos formales y/o informales sujetos a estadística del INEGI.

Como ejemplo, en Torreón, se estima que existen alrededor de 500 vehículos, que tiran aproximadamente en 30 sitios no autorizados 1 tonelada de escombros diarios, teniendo como resultado 500 toneladas diarias desechadas de manera clandestina, esto a pesar de que el municipio cuenta con un sitio autorizado por la Secretaría de Medio Ambiente para dicho fin, pues resulta imposible para este grupo trasladarse hasta el lugar en mención debido a las capacidades físicas de los animales, por lo cual es de suma importancia establecer los centros de transferencia de residuos en puntos estratégicos de la ciudad.

Actualmente, la Asociación Civil HUMBABA está trabajando en el levantamiento de un censo para conocer más a fondo que tan grave es el problema y contar con un padrón más confiable cuando llegase la eventual sustitución de carretas tiradas por animales por vehículos motorizados.

Por las razones ya expuestas de manera respetuosa, presento la siguiente:

Proposición con Punto de Acuerdo:

PRIMERO.- Que esta Legislatura respetuosamente exhorte a los Ayuntamientos del Estado de Coahuila de Zaragoza, para efectos de regular el oficio de los “carretoneros”.

SEGUNDO.- Que esta Legislatura respetuosamente exhorte a los Ayuntamientos del Estado de Coahuila de Zaragoza a buscar dentro de sus posibilidades presupuestarias un mecanismo que logre sustituir de manera gradual los vehículos de Tracción Animal usados por los “carretoneros” por vehículos motorizados.

TERCERO.- Que esta Legislatura respetuosamente exhorte a los Ayuntamientos de los municipios del Estado de Coahuila, para implementar Estaciones de Transferencia de residuos urbanos, en aquellos municipios que así lo requieran.

Saltillo, Coahuila; a 09 de Septiembre de 2014.

ATENTAMENTE

**POR EL GRUPO PARLAMENTARIO “JORGE GONZALEZ TORRES”
DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MÉXICO
“AMOR, JUSTICIA Y LIBERTAD”.**

DIPUTADO JOSÉ REFUGIO SANDOVAL RODRÍGUEZ.

Es cuanto, Diputada Presidenta.

Diputada Presidenta Norma Alicia Delgado Ortiz:

Muchas gracias Diputado.

Conforme a lo dispuesto en el Artículo 173 de la Ley Orgánica del Congreso del Estado, se somete a votación la solicitud para que se considere de urgente y obvia resolución la proposición con Punto de Acuerdo que acaba de leerse. Se pide a las Diputadas y Diputados que mediante el sistema electrónico emitamos nuestro voto y le pido al Diputado Norberto Ríos Pérez, sírvase tomar nota e informar sobre el resultado de la votación.

Se abre el sistema. Se cierra el sistema.

Diputado Secretario Norberto Ríos Pérez:

Diputada Presidenta, el resultado de la votación es el siguiente: 19 votos a favor; 0 votos en contra y 0 abstenciones.

Diputada Presidenta Norma Alicia Delgado Ortiz:

Conforme al resultado de la votación se aprueba por unanimidad la solicitud para que la proposición que se dio a conocer sea considerada de urgente y obvia resolución, y se somete a consideración de los Diputados el Punto de Acuerdo contenido en la proposición, si alguno desea intervenir, sírvase indicarlo mediante el sistema electrónico a fin de registrar su intervención.

No habiéndose registrado intervención, procedemos a votar el Punto de Acuerdo que se sometió a consideración. Pido a las Diputadas y los Diputados emitan su voto mediante el sistema electrónico y le pido al Diputado Secretario Norberto Ríos Pérez tome nota de la votación y una vez cerrado el registro de los votos informe sobre el resultado.

Se abre el sistema de votación. Se cierra el sistema.

Diputado Secretario Norberto Ríos Pérez:

Diputada Presidenta, el resultado de la votación es el siguiente: 21 votos a favor; 0 votos en contra y 0 abstenciones.

Diputada Presidenta Norma Alicia Delgado Ortiz:

Conforme al resultado de la votación, se aprueba por unanimidad el Punto de Acuerdo que se puso a consideración en los términos en que se planteó, por lo que debe procederse a lo que corresponda.

Se concede la palabra al Diputado Indalecio Rodríguez López para dar lectura a un Pronunciamiento del cual ya se dio cuenta en el Orden del Día aprobado.

Diputado Indalecio Rodríguez López:

Compañeras y compañeros Diputados.

PRONUNCIAMIENTO QUE PRESENTA EL DIPUTADO INDALECIO RODRÍGUEZ LÓPEZ INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO “PROFESORA DOROTEA DE LA FUENTE FLORES” DEL PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL, CON RELACIÓN AL AUMENTO DE SUICIDIOS EN EL ESTADO.

**H. PLENO DEL CONGRESO DEL
ESTADO DE COAHUILA DE ZARAGOZA.
P R E S E N T E.-**

Compañeras y compañeros Diputados:

El suicidio es el acto por el que un individuo, deliberadamente, se provoca la muerte.

Las personas que intentan suicidarse con frecuencia están tratando de alejarse de una situación de la vida que parece imposible de manejar. Muchos de los que cometen intento de suicidio están buscando alivio a:

- Sentirse avergonzado, culpable o como una carga para los demás.
- Sentirse como víctima.
- Sentimientos de rechazo, pérdida o soledad.

Los comportamientos suicidas pueden ocurrir por una situación o hecho que la persona ve como agobiante, tales como:

- El envejecimiento (los ancianos tienen la tasa más alta de suicidio).
- La muerte de un ser querido.
- El consumo de drogas o alcohol.
- Un trauma emocional.
- Enfermedad física grave.
- El desempleo o los problemas financieros.

Los factores de riesgo del suicidio en adolescentes abarcan:

- Acceso a armas de fuego.
- Miembro de la familia que cometió suicidio.
- Antecedentes de autoagresión deliberada.
- Antecedentes de abandono o maltrato.
- Vivir en comunidades en donde ha habido brotes recientes de suicidio en personas jóvenes.
- Ruptura sentimental

Desafortunadamente cada año se suicidan en el mundo casi un millón de personas, lo que supone una tasa de mortalidad "global" de 16 por cada 100 000, o una muerte cada 40 segundos.

Según datos de la Organización mundial de la salud, en los últimos 45 años las tasas de suicidio han aumentado en un 60% a nivel mundial. El suicidio es una de las tres primeras causas de defunción entre las personas de 15 a 44 años en algunos países, y la segunda causa en el grupo de 10 a 24 años; y estas cifras no incluyen los tentativas de suicidio, que son hasta 20 veces más frecuentes que los casos de suicidio consumado.

.Aunque tradicionalmente las mayores tasas de suicidio se han registrado entre los varones de edad avanzada, las tasas entre los jóvenes han ido en aumento hasta el punto de que ahora estos son el grupo de mayor riesgo en un tercio de los países, tanto en el mundo desarrollado como en el mundo en desarrollo.

Los trastornos mentales (especialmente la depresión y los trastornos por consumo de alcohol) son un importante factor de riesgo de suicidio en Europa y América del Norte; en los países asiáticos, sin embargo, tiene especial importancia la conducta impulsiva. El suicidio es un problema complejo, en el que intervienen factores psicológicos, sociales, biológicos, culturales y ambientales.

En México, el suicidio entre los jóvenes se ha convertido en una de las primeras causas de muerte, debido a que se ha incrementado en las últimas tres décadas en un promedio de cuatro casos por cada 100 mil habitantes.

Los datos más recientes del Consejo Nacional de Salud Mental indican que de todos los suicidios registrados en el país, la mayoría han sido mujeres entre 14 y 19 años de edad, aunque los varones también muestran cifras elevadas.

La Secretaría de Salud Federal, registra que en los últimos 30 años, el índice de suicidios ha crecido uno por cada diez intentos, lo cual es alarmante porque refleja un problema de salud pública muy grave.

Cifras del INEGI señalan que entre los suicidas de 20 a 24 años de edad, 79.6% eran hombres y 20.4% mujeres. La mayoría se ahorcaron, mientras que un porcentaje más bajo se mató con un disparo de arma, se envenenó o saltó de un lugar alto.

Siete de cada 10 suicidas en ese rango de edad lo hizo en su casa, y el resto optó por suicidarse en la calle o carretera, en un deportivo o un centro comercial.

Lo anterior revela que es urgente diseñar programas preventivos, ya que el suicidio se ha agudizado con rapidez entre jóvenes mexicanos, transformándose así en una de las primeras causas de muerte entre la juventud del país.

Diversos medios de comunicación de la localidad, han señalado que en nuestro Estado, en lo que va del año, se han producido 123 suicidios, y que la región sureste conformada por Saltillo, Ramos Arizpe y Arteaga encabeza la lista con 50 suicidios. De esas 123 víctimas, 30 son mujeres y 93 varones.

El método empleado por estos 123 suicidas es el ahorcamiento, con 103 casos, seguido por el empleo de un arma de fuego, con 13 casos y el resto suelen emplear otros métodos.

El grueso de la edad de los suicidas va de los 18 a 40 años, es decir en plena edad productiva; sin embargo, hay 11 casos de menores de 17 años, y 26 de personas que sobrepasan los 51 años, lo que es un ejemplo que es un fenómeno que se presenta de manera generalizada.

Para darnos cuenta de cómo se ha ido incrementando este fenómeno, les comento, que en el 2001, en Coahuila se registraron 50 casos de suicidios, para 2003 la cifra subió a 120; en 2010 se batieron récords al llegar a 169 casos. En este 2014, en donde aún restan los últimos cuatro meses del año, que son asociados a los incrementos de depresión, ya llevamos 123 suicidios.

Los datos referidos con anterioridad y que están sucediendo en nuestro Estado revelan que es urgente diseñar programas preventivos, ya que el suicidio se ha agudizado en estos últimos años

El Gobernador del Estado Rubén Ignacio Moreira Valdez, declaró en días pasados, que el Gobierno de Coahuila se encuentra en estado de alerta por el incremento en el número de suicidios, especialmente en la Región sureste donde hay cinco casos en promedio cada semana, y señalo además de manera responsable que ya se tienen implementados los mecanismos para evitarlos y que se va reforzar la estrategia para bajar esa estadística, inclusive se está conformando un grupo de trabajo con expertos en la comunidad.

Compañeras y compañeros Diputados, el día de mañana se celebra el día mundial de prevención contra el suicidio, y considero que es el marco propicio para felicitar a nuestro Gobernador, por la acciones que su gobierno va emprender con el fin de prevenir y disminuir el número de suicidios en nuestro estado, pues para nadie es un secreto que este problema constituye un grave flagelo para nuestra sociedad.

Gracias señor Gobernador, por estar atento a las necesidades de nuestra comunidad, seguro estoy que con la aplicación de políticas públicas eficaces y eficientes como acostumbra hacerlo, en corto tiempo tendremos resultados positivos, en la disminución de suicidios.

A la ciudadanía, través de este pronunciamiento, quiero decirle que el suicidio no es la solución a sus problemas, por el contrario a quienes estén atravesando por alguna dificultad, los invito a que acudan a las diversas dependencias que prestan servicios a la comunidad, tanto estatales como municipales, pues seguro ahí recibirán el apoyo que necesitan.

Muchas Gracias.

ATENTAMENTE,

Saltillo, Coahuila, a 08 de Septiembre de 2014

DIP. INDALECIO RODRÍGUEZ LÓPEZ

Es cuanto, Diputada Presidenta.

Diputada Presidenta Norma Alicia Delgado Ortiz:

Gracias Diputado.

Se concede la palabra al Diputado Manolo Jiménez Salinas, para dar lectura a un Pronunciamiento del cual ya se dio cuenta en el Orden del Día aprobado.

Diputado Manolo Jiménez Salinas:

Con su permiso, Diputada Presidenta.

PRONUNCIAMIENTO QUE PRESENTA EL DIPUTADO MANOLO JIMÉNEZ SALINAS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO “DOROTEA DE LA FUENTE FLORES”, DEL PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL, EN RELACIÓN AL SEGUNDO INFORME DE GOBIERNO DEL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA, LICENCIADO ENRIQUE PEÑA NIETO.

El martes pasado 2 de septiembre, ante representantes de los sectores productivos, los presidentes de ambas cámaras del Congreso de la Unión; de los gobernadores de los estados, autoridades de las más importantes instituciones de enseñanza superior del país, y miembros destacados de la sociedad civil, así como el cuerpo diplomático, entre otras personalidades, el Jefe del Ejecutivo Federal ofreció un mensaje a la nación con motivo de sus primeros dos años de gobierno.

Ha señalado el Presidente que gracias a la aprobación de las reformas estructurales que su gobierno ha promovido, y que han contado con el respaldo de las diferentes fuerzas políticas, México se ha revido a cambiar, y ha roto las ataduras que le impedían desarrollarse, por lo que ahora se está iniciando una nueva etapa de crecimiento que vendrá a reflejarse en los próximos años en un mayor dinamismo económico que aporte los nuevos empleos que nuestra población demanda para que mejore el ingreso familiar en muchos hogares del país.

Con la nueva perspectiva que han dado los cambios a nuestro marco jurídico, ha dicho el Licenciado Peña Nieto, se podrán explotar con mayor eficiencia y rentabilidad nuestros riquezas naturales, para generar los recursos que nos permitan crear los programas sociales y la infraestructura necesaria para aumentar nuestra competitividad. En este entorno México ha captado el interés global, al convertirse en un referente para los grandes inversionistas que desean traer a nuestra tierra sus nuevos proyectos. Este es el momento que tanto esperamos para inaugurar la nueva ruta de progreso que por generaciones y generaciones hemos anhelado.

El Presidente de la República ha hecho también dos anuncios de gran trascendencia: **el programa oportunidades** crecerá en sus alcances para facilitar a las familias beneficiarias su inserción al mercado laboral y alejarlos definitivamente de las condiciones de pobreza que padecen. De igual manera han adelantado que para convertir a nuestro país en una plataforma logística de alto nivel en el mundo, se construirá un nuevo aeropuerto internacional en la ciudad de México que permita una mayor conectividad con todas las regiones de la República y a su vez con el exterior, multiplicando las capacidades de movimiento de pasajeros y carga.

Con una estrategia equilibrada se proyecta un plan más ambicioso para combatir la marginación, y al mismo tiempo con obras de gran calado posicionar a México como un mercado con grandes ventajas para el comercio internacional.

Ahora nos encontramos ante una gran oportunidad de crecer de una manera más sólida y sustentable; donde cada región del país pueda desarrollar mejor sus potencialidades, es otra de las ideas del

mensaje presidencial que se enfoca a la importancia de las entidades federativas. En este sentido Coahuila tendrá una participación muy destacada en la reconversión energética que plantea la reforma en esta materia, tan estratégica y promisoría para nuestro porvenir.

Un clima de optimismo se desprende del recuento de avances que ha hecho el Presidente. Tan solo unos días después de su informe, organismos autónomos, como el INEGI han reportado un importante crecimiento de las exportaciones no petroleras en el segundo trimestre del año, lo cual indica que la política económica se ubica en la dirección correcta. Y que el futuro de corto plazo ya se registrarán los impactos positivos de las reformas recién aprobadas.

Desde la más alta tribuna de Coahuila refrendamos nuestro apoyo y reconocimiento a la gestión del Presidente Enrique Peña Nieto. Su visión y compromiso por poner a México en movimiento para ofrecer mayores oportunidades de bienestar y calidad de vida a toda la población cuenta con el respaldo decidido y mayoritario de los coahuilenses.

SALTILLO, COAHUILA DE ZARAGOZA, A 9 DE SEPTIEMBRE DE 2014.

ATENTAMENTE.

DIP. MANOLO JIMÉNEZ SALINAS.

Es cuanto, Diputada Presidenta.

Diputada Presidenta Norma Alicia Delgado Ortiz:

Gracias Diputado.

Se concede la palabra a la Diputada Florestela Rentería Medina, para dar lectura a un Pronunciamiento del cual ya se dio cuenta en el Orden del Día aprobado.

Diputada Florestela Rentería Medina:

Con su permiso, Diputada Presidenta.

PRONUNCIAMIENTO QUE PRESENTA LA DIPUTADA FLORESTELA RENTERÍA MEDINA DEL GRUPO PARLAMENTARIO “PROFESORA DOROTEA DE LA FUENTE FLORES” DEL PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL, CON RELACIÓN AL “PROGRAMA PROSPERA DEL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA”.

Compañeras y compañeros Diputados:

Como cada año en nuestro México, el Presidente de la Nación rindió su Informe de Gobierno a todas las mexicanas y mexicanos; los ciudadanos pudimos escuchar de voz del Licenciado Enrique Peña Nieto sobre el estado que guarda la Nación, así como los proyectos a futuro que emprenderá su Administración.

Mucho se ha dicho ya sobre estos doce meses, el segundo año del Gobierno originado por el regreso del Partido Revolucionario Institucional a Los Pinos, de cómo en un proceso reformador histórico el Titular del Ejecutivo logró la aprobación de 11 Reformas Estructurales en materia de competitividad, derechos humanos y seguridad jurídica, reformas que sin duda mejorarán la calidad de vida de todas y todos, sin embargo, lo que viene para este año, el tercero del sexenio, será el inicio de una de las estrategias gubernamentales más vanguardistas en la historia.

Anunciado inicialmente en su Informe, pero creado oficialmente el 04 de Septiembre, el Programa Prospera se convertirá en la punta de lanza del Gobierno de la República para el combate y abatimiento a la pobreza, y le permitirá a quienes menos tienen, la posibilidad de alcanzar su máximo potencial académico, personal, económico y profesional.

Prospera, el cual se encuentra a punto de entrar a plenitud en todo el territorio nacional, es un nuevo conjunto de programas sociales que, debido a su impacto y visión holística, habrá de suplir al Programa “Oportunidades”, integrando todos los apoyos de este último, pero incorporando nuevas estrategias para que las familias mexicanas puedan desarrollarse.

Es justo reconocer el lugar que tuvo Oportunidades en la historia de los programas sociales; como bien dijo el Presidente de la República, Oportunidades fue creado con una visión de combate a la pobreza extrema, y si bien ha cumplido a cabalidad con ese objetivo, fue ese mismo objetivo el que ultimadamente impidió que Oportunidades ofreciera posibilidades reales de erradicar la pobreza; tan sólo permitía hacerla pasadera.

Con Prospera, el Gobierno de la República integra a todos los apoyos y prerrogativas de antes 6 nuevas vertientes enfocadas a que los beneficiarios no solo superen la pobreza extrema, sino que puedan llegar a convertirse en verdaderos agentes de cambio social, en emprendedores y generadores de riqueza.

En el rubro de educación, Prospera integrará nuevas becas para los alumnos que busquen realizar una licenciatura o estudios técnicos superiores, además de un bono especial de casi cinco mil pesos para cada alumno que se inscriba a la Universidad.

En materia de salud, se brindarán nuevas facilidades para que los beneficiarios de Prospera puedan enrolarse al Seguro Popular, además de incrementar de 13 a 27 los servicios médicos básicos del Paquete Básico Garantizado de Salud; además, en nutrición, todas las mujeres embarazadas o en lactancia, y los niños de hasta 5 años recibirán nuevos suplementos alimenticios.

En inclusión financiera, uno de los aspectos más notables del nuevo Programa, se permitirá que las más de 6 millones de beneficiarias de Oportunidades accedan a nuevos servicios financieros, como préstamos a baja tasa de interés, seguro de vida, cuentas de ahorro y otros.

En el aspecto de inserción laboral, todos los jóvenes beneficiarios de Prospera que busquen un trabajo, tendrán un trato prioritario dentro del Servicio Nacional del Empleo y el Programa Bécate; y por último, en el aspecto de salidas productivas, todas y todos los beneficiarios de Prospera tendrán acceso a más de 15 programas de competitividad económica y productividad, que les permitan, con su propio esfuerzo, salir de la pobreza.

El Programa Prospera ha llegado como la evolución natural de uno de los esquemas más emblemáticos de la última década, y como tal, representará la llegada de México a una nueva era de prosperidad y justicia social para todas y todos los mexicanos, es por eso que desde esta tribuna, la más alta en el Estado hago uso de la palabra para hacer mi más amplio reconocimiento a nuestro Presidente de la República Lic. Enrique Peña Nieto.

Saltillo, Coahuila, a 09 de Septiembre de 2014.

Por el Grupo Parlamentario “Profesora Dorotea de la Fuente Flores” del

Partido Revolucionario Institucional

DIP. FLORESTELA RENTERÍA MEDINA

Es cuanto, Diputada Presidenta.

Diputada Presidenta Norma Alicia Delgado Ortiz:

Muchas gracias Diputada.

Se concede la palabra al Diputado Juan Alfredo Botello Nájera para dar lectura a un Pronunciamiento del cual ya se dio cuenta en el Orden del Día aprobado.

Diputado Juan Alfredo Botello Nájera:

Muchas gracias, Diputada Presidenta, con su permiso.

PRONUNCIAMIENTO QUE PRESENTA EL DIPUTADO JUAN ALFREDO BOTELLO NÁJERA EN RELACION AL RECONOCIMIENTO PRESIDENCIAL A LOS AVANCES EN MATERIA DE SEGURIDAD PUBLICA.**H. CONGRESO DEL ESTADO.
PRESENTE.-**

Coahuila es una de las entidades que padeció con más fuerza el crecimiento de la comisión de delitos de alto impacto como producto de los efectos de la llamada guerra contra la delincuencia.

Como reiteradamente se ha dicho en esta tribuna, nuestra ubicación geográfica y fortaleza económica nos convirtieron en destino de organizaciones de anti sociales que temporalmente se asentaron en algunas zonas de nuestro territorio.

Para hacer frente a este fenómeno, desde el primer día de su administración, justo después de rendir la protesta de ley, el Gobernador del Estado, Licenciado Rubén Moreira Valdez inició una amplia y valiente estrategia en defensa de la ciudadanía de nuestro Estado. Proteger a las familias coahuilenses y recuperar los espacios públicos a través de la reposición del tejido social, fue el gran objetivo para el cual se modificaron las estructuras orgánicas de las dependencias del ramo y se instauró una total coordinación entre los cuerpos de seguridad locales y las fuerzas federales del orden con una participación muy destacada del Ejército Mexicano, la Secretaría de Marina y la Policía Federal.

Al mismo tiempo que personalmente supervisaba esta estrategia operativa, el Gobernador presentaba ante nuestra Legislatura una serie de iniciativas para contener la ola de violencia que padecíamos en aquel momento.

Medidas valientes, impopulares muchas de ellas, fueron aprobadas en reformas y nuevos ordenamientos, para dar instrumentos legales al ejecutivo estatal y a los municipios en la delicada tarea que se emprendía.

Todos hemos coincidido en que se ha avanzado bastante en la recuperación de la seguridad en las diferentes regiones y municipios. Ya en diversos reportes de las dependencias nacionales del ramo se ha venido documentando la tendencia positiva de nuestro estado en su esfuerzo contra varios tipos de delitos.

Recientemente en el marco de la sesión del Consejo Nacional de Seguridad Pública, el Presidente de la República, Licenciado Enrique Peña Nieto reconoció los avances que ha obtenido nuestra entidad, que lo convierten en uno de los tres estados con disminución más importante de incidencia delictiva, en comparación con el resto del país.

Es justo reconocer la visión y el esfuerzo de nuestro Gobernador y su administración, así como también el esfuerzo de aquellos municipios que han estado a la altura de esta lucha en favor de nuestra sociedad.

La nueva estrategia que se ha ejecutado, desde que el Presidente Peña Nieto inició su gestión, basada en una mayor coordinación, y acciones operativas respaldadas en un mejor uso de la información generada por los órganos de inteligencia del gobierno, ha dado origen a esta tendencia decreciente de conductas antisociales.

Estamos seguros que el diseño de responsabilidades y ámbito de acción que se ha contemplado para la Gendarmería Nacional vendrá a consolidar mejores resultados para nuestro estado y todo el país.

Por eso consideramos que es muy importante, que ante la contundencia de estos hechos, nuestros vecinos del norte puedan dar una mejor lectura a nuestra realidad actual, y retiren, o modifiquen las

alertas migratorias alarmistas, en las que exhortan a los ciudadanos norteamericanos a no viajar a determinadas ciudades o estados. Con lo que han venido afectando a varios municipios, recientemente, y por desgracia, a la ciudad de Piedras Negras, a la que incluyeron en una de estas recomendaciones infundadas en relación con la situación prevaleciente en el aspecto de seguridad.

Estamos ciertos que México y Coahuila seguirán avanzando en el combate al flagelo a la delincuencia. La estrategia federal, y la coordinación con las autoridades locales, como en nuestro caso, son el mejor camino, como ha quedado demostrado.

SALTILLO, COAHUILA DE ZARAGOZA. A 9 DE SEPTIEMBRE DE 2014.

ATENTAMENTE.

DIP. JUAN ALFREDO BOTELLO NÁJERA.

Muchas gracias.

Diputada Presidenta Norma Alicia Delgado Ortiz:
Gracias Diputado.

Agotados los puntos del Orden del Día y siendo las 13:48 horas del día 9 de septiembre del año 2014, se da por concluida esta sesión del Segundo Período Ordinario de Sesiones del Tercer Año de Ejercicio Constitucional de la Quincuagésima Novena Legislatura del Congreso del Estado, y se cita a las Diputadas y Diputados para sesionar a las 10:00 horas del próximo jueves 18 de septiembre del 2014.

Muchas gracias, Diputados.