



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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” del Partido Acción Nacional.

Primera Lectura: **9 de Septiembre de 2014.**

Segunda Lectura: **18 de Septiembre de 2014.**

Turnada a las **Comisiones Unidas de Asuntos Municipales y Zonas Metropolitanas y de Obras Públicas y Transporte.**

Fecha del Dictamen: **25 de Noviembre de 2014.**

Decreto No. 646

Publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado: **P.O. 103 / 26 de Diciembre de 2014.**



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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:



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

....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.



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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.



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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.



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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.



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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.



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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.



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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 movilizándolo 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



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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;



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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.



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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 10 µg/m³ en las concentraciones de PM₁₀ puede reducir las muertes prematuras hasta en mil por año (Molina, L.T y Molina, M., 2002).



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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.

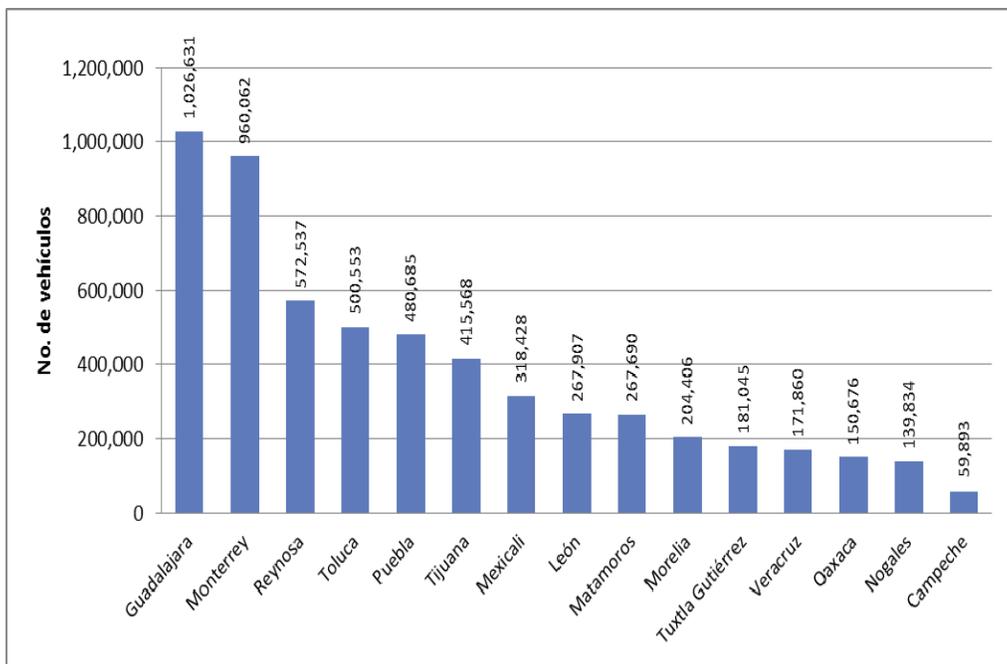


CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE,
LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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.

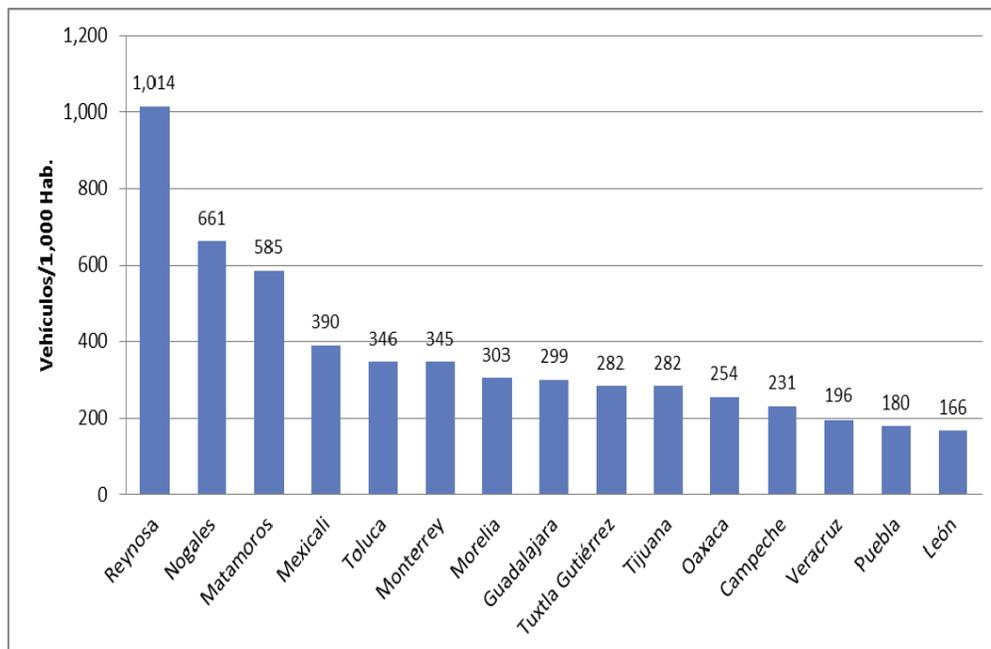
Figura 5.1 Parque vehicular en circulación en ciudades mexicanas.



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”



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.



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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.



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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.



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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;



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

- 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;



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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;



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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;



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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,



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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;



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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.



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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;



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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.



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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.



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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;



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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,



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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:



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

- 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:



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

- 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.



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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.



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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 arboleadas.

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:



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

- 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.



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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.



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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.



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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.



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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.



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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,



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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.



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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 fomente 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.



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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;



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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.



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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.



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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.



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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.



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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.



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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 autorizadas.



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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.



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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.



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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.



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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.



CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE, LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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



**CONGRESO DEL ESTADO INDEPENDIENTE,
LIBRE Y SOBERANO DE COAHUILA DE ZARAGOZA**



"2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses"