



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

Dictámenes correspondientes a la Día de la Décima Sexta Sesión del Segundo Período Ordinario de Sesiones, del Tercer Año de Ejercicio Constitucional de la Quincuagésima Novena Legislatura del Congreso del Estado Independiente, Libre y Soberano de Coahuila de Zaragoza.

25 de noviembre del año 2014.

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

- A.-** Dictamen presentado por las Comisiones Unidas de Asuntos Municipales y Zonas Metropolitanas y de Obras Públicas y Transporte, con relación a una iniciativa con proyecto de decreto para expedir la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Coahuila de Zaragoza, planteada por el Diputado Fernando Simón Gutiérrez Pérez, conjuntamente con el Diputado Edmundo Gómez Garza, del Grupo Parlamentario “Licenciada Margarita Esther Zavala Gómez del Campo”, del Partido Acción Nacional
- B.-** Dictamen presentado por la Comisión de Gobernación, Puntos Constitucionales y Justicia, con relación a una iniciativa con proyecto de decreto para reformar el artículo 95 de la Ley del Registro Civil para el Estado de Coahuila de Zaragoza, planteada por el Diputado Norberto Ríos Pérez, del Grupo Parlamentario “Profesor José Santos Valdez”, del Partido Primero Coahuila.
- C.-** Dictamen presentado por las Comisiones Unidas de Gobernación, Puntos Constitucionales y Justicia y de Salud, Medio Ambiente, Recursos Naturales y Agua, con relación a una iniciativa con proyecto de decreto que adiciona la fracción V al artículo 8 de la Ley de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente del Estado de Coahuila de Zaragoza, planteada por el Diputado José Refugio Sandoval Rodríguez, del Grupo Parlamentario “Jorge González Torres” del Partido Verde Ecologista de México.
- D.-** Dictamen presentado por las Comisiones Unidas de Educación, Cultura y Actividades Cívicas y de Gobernación, Puntos Constitucionales y Justicia, con relación a una iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones del Código Municipal para el Estado de Coahuila de Zaragoza, en materia del cronista municipal, planteada por la Diputada Norma Alicia Delgado Ortiz, del Partido Unidad Democrática de Coahuila.



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

DICTAMEN de las Comisiones Unidas de Asuntos Municipales y Zonas Metropolitanas y de Obras Públicas y Transporte de la Quincuagésimo Novena Legislatura del Congreso del Estado Independiente, Libre y Soberano de Coahuila de Zaragoza, relativo a la Iniciativa con Proyecto de Decreto para expedir la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Coahuila de Zaragoza, suscrita 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; y,

RESULTANDO

PRIMERO.- Que en sesión celebrada por el Pleno del Congreso el día 18 del mes de septiembre del presente año, se acordó turnar a estas Comisiones Unidas de Asuntos Municipales y Zonas Metropolitanas y de Obras Públicas y Transporte, la Iniciativa a que se ha hecho referencia.

SEGUNDO.- Que en cumplimiento de dicho acuerdo, se turnó a estas Comisiones Unidas Asuntos Municipales y Zonas Metropolitanas y de Obras Públicas y Transporte, Iniciativa con Proyecto de Decreto para expedir la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Coahuila de Zaragoza, suscrita 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; y,

CONSIDERANDO

PRIMERO.- Que estas Comisiones Unidas, con fundamento en los artículos 75, 78 y demás relativos de la Ley Orgánica del Congreso del Estado, son competentes para emitir el presente dictamen.



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

SEGUNDO.- Que la Iniciativa con Proyecto de Decreto para expedir la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Coahuila de Zaragoza, suscrita 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, se basa entre otras en las consideraciones siguientes:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

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.



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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

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

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

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

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

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

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



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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

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

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

III.- Saturación total de los lugares para estacionar.

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

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

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

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

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



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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

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

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

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

Autos versus Motocicletas

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

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

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



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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

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

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

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

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

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

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



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



"2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses"

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.



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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

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

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

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

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



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

(Fuente: El Economista):

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

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

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

Desventajas de la moto:

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

Equipo básico para circular:

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



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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

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

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

Para las autoridades, un factor de alto riesgo en usuarios de motos es la falta de uso de casco, que puede prevenir hasta 40% las lesiones mortales. De acuerdo con las autoridades, el riesgo de morir en un accidente de motocicleta es de 15.83 por cada 1,000 accidentes de motocicleta, es decir, de cada 100 accidentes en motocicleta que ocurren en nuestro país 1.58 personas resultarán con lesiones mortales.

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

Las bicicletas, una opción para recorrer distancias cortas en las grandes ciudades: En el Distrito Federal, las autoridades han implementado programas y acciones para introducir el uso de la bicicleta como parte de los medios de transporte de la ciudad, un medio que haga



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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 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



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

estructural de movilizar a miles, decenas de miles e incluso cientos de miles a diario, como sucede en ciudades como el Distrito Federal y Monterrey, Nuevo León.

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

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

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

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

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

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

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

La contaminación ambiental de los parques vehiculares:

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



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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

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

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

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

.....

El problema de los vehículos en circulación es que se desconoce su desempeño ambiental, debido a que la mayor parte de los estados del país no cuenta con programas de verificación vehicular, ni



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

se han realizado estudios para evaluar las emisiones de los automotores. La Zona Metropolitana del Valle de México es la única que ha generado información sobre emisiones vehiculares mediante el programa de verificación vehicular, que ya tiene más de 10 años en operación, y los inventarios de emisiones que se realizan de forma regular.

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

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

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

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



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

mitad de los recorridos efectuados por los holandeses se realizan en modos no motorizados. Lo mismo sucede en Suecia (457 automóviles por cada mil habitantes, 49 por ciento de viajes no motorizados), en Dinamarca (360 automóviles por cada mil habitantes, 41 por ciento de viajes en bicicleta o a pie), o en Suiza (516 automóviles por cada mil habitantes, quienes hacen el 39 por ciento de sus viajes en medios no motorizados).

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

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

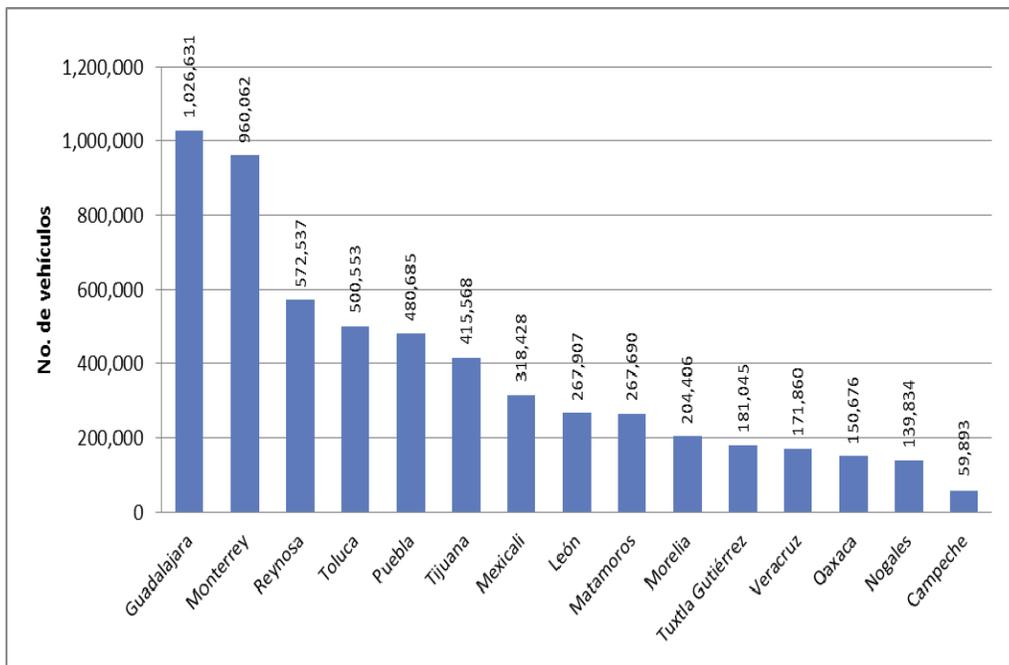
México, según el estudio que citamos antes, denominado Estudio de Emisiones y Características Vehiculares en Ciudades Mexicanas”; tiene a las ciudades que se aprecian en la gráfica siguiente con el mayor parque vehicular del país; son en total 15. No leeremos las gráficas ni sus pies de imagen, pero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



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

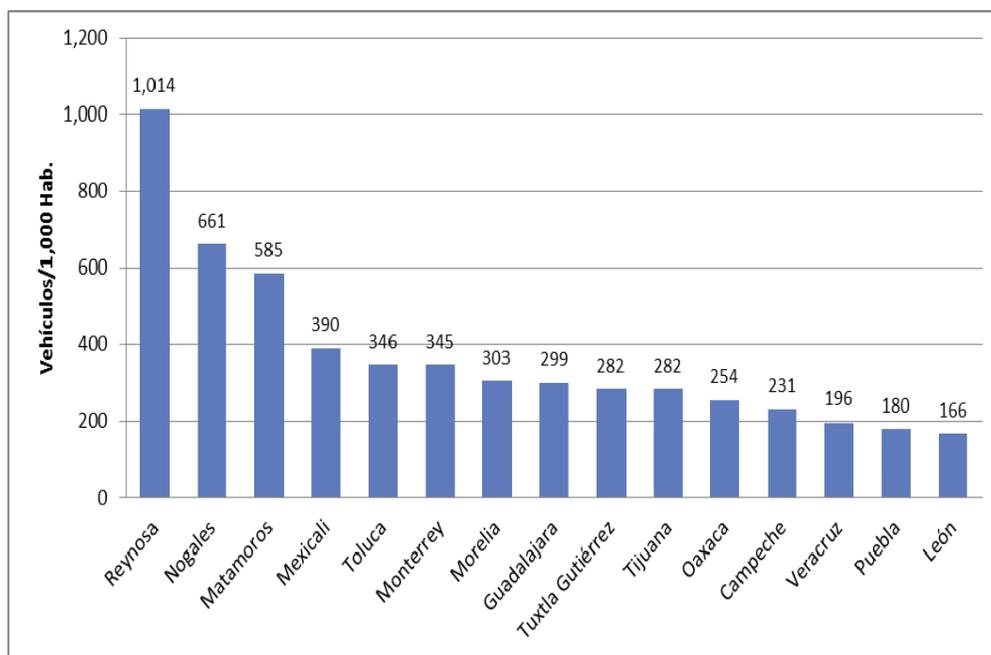


“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”



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

Figura 5.1 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.

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.



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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

En contraparte introducimos en este ordenamiento figuras como el Consejo Estatal de Movilidad Sustentable, los similares consejos municipales, el Plan estatal de Movilidad Sustentable, las atribuciones de los municipios, los derechos en materia de transporte escolar, los centros 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.

TERCERO.- Quienes aquí dictaminamos coincidimos con la preocupación por resolver los problemas de medio ambiente y sociales ocasionados por la generalización, la movilidad sustentable ha sido afectada por un transporte urbano basado en el inconveniente de la contaminación y el consumo excesivo de energía, los que causan efectos que influyen en el cambio climático y afectan a la salud de la población por la saturación de las vías de circulación que han provocado un problema a la colectividad que obliga a la necesidad de encontrar vías alternativas que ayuden a disminuir los efectos negativos de este modelo general del siglo XX y obliga a crear un nuevo sistema de desarrollo de ciudades con movilidad sustentable.



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

Entendiéndose como movilidad sustentable todas aquellas actuaciones de ayuden a reducir los efectos negativos buscando nuevas alternativas de transportación como lo son el desplazarse a pie, en bicicletas, en bici motos y transformando el transporte público en un transporté ecológico no contaminante, por ello consideramos íprocedente la expedición de esta Ley de Movilidad Sustentable que beneficiaria en gran medida a las ciudades de nuestro Estado.

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

PROYECTO DE DECRETO

ARTÍCULO UNICO.- 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 los centros de población, los pueblos, sus calles y avenidas de manera segura, ambientalmente amigable y eficiente; entendiendo por esto la posibilidad de transitar a pie, en bicicletas, motocicletas, y cualquier vehículo de dos ruedas de tracción mecánica, eléctrica o cualquier otro tipo de energía; así como el derecho a contar con medios colectivos de transporte públicos que sean eficientes, de amplia cobertura de rutas y horarios, permitiendo la reducción de tiempo en las distancias a recorrer, la disminución de la



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

contaminación atmosférica y sonora, así como los embotellamientos propios del tráfico y las cargas vehiculares de gran volumen;

II. 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;

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

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

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

Artículo 2. Para los efectos del artículo anterior:

I. Son principios rectores de la movilidad:

a) La accesibilidad, como el derecho de las personas a desplazarse por la vía pública sin obstáculos y con seguridad, independientemente de su condición;

b) El respeto al medio ambiente a partir de políticas públicas que incentiven el cambio del uso del transporte particular y combustión interna, por aquellos de carácter colectivo y tecnología sustentable, o de propulsión distinta a aquellos que generan emisión de gases a la atmósfera;

c) El desarrollo económico, a partir del ordenamiento de las vías públicas de comunicación a fin de minimizar los costos y tiempos de traslado de personas y mercancías;

d) La perspectiva de género, a partir de políticas públicas, que garanticen la seguridad e integridad física, sexual y la vida, de quienes utilicen el servicio del transporte público; y



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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. 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

III. Se entiende por derecho de vía, a la zona afecta a una vía pública en ambos lados de ésta, con las medidas que determinen las disposiciones aplicables.

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; 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;



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

V. La implementación de obras y planes para privilegiar el uso de la bicicleta en las centros de población 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.

Artículo 4. 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 generará el modo de transporte y su contribución a la productividad. Se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial y se valorará la distribución de recursos presupuestales de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad:

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

II. Ciclistas;

III. Usuarios del servicio de transporte público de pasajeros;

IV. Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros;

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

VI. Conductores de transporte particular automotor.



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

CAPITULO II

DE LAS AUTORIDADES EN MATERIA DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

Artículo 5. 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 Municipios por conducto de las direcciones o sus equivalentes de acuerdo a las materias, objetivos y distribución de competencias de la presente ley.

Artículo 6. 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 técnicos 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 un Programa de Movilidad, que se ajuste 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 Programa de Movilidad del Estado, en los que se brindará prioridad hacia las y los peatones, a las y 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 Programa 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



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

diversas unidades de transporte público de competencia estatal para cumplir con la normatividad en materia de movilidad sustentable;

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

XII. 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;

XIII. 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;

XIV. 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;

XV. 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;

XVI. 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”

XVII. Establecer el sistema del registro voluntario de propietarios de bicicletas, mismo que será gratuito, 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;

XVIII. 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 para la integración del Programa de Movilidad Sustentable

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

XX. 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;

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

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

Artículo 7. Son atribuciones de los Municipios:

I. Elaborar e implementar el Programa 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;



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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 técnicos 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 Programa 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;

VIII. 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;

IX. 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;

X. 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;



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

XI.- 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 Programa 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;

XII.- 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 de competencia municipal para cumplir con la normatividad en materia de movilidad sustentable;

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

XIV. 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;

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

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

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



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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 8. El Consejo Estatal para la Movilidad Sustentable es un órgano de consulta, y tendrá como objetivos:

- I. Realizar recomendaciones al Gobierno del Estado en materia de movilidad sustentable;
- II. Emitir su opinión respecto al Programa 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 Programa 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;



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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

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

XI. Emitir recomendaciones a las autoridades estatales y municipales para garantizar los derechos de los peatones, ciclistas, motociclistas, personas con discapacidad 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. Sesionarán en los términos que establezca el Reglamento para 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 interior del Consejo.

Artículo 9. 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.



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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.

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

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

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

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

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

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

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

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



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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

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

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

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

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

II. Opinar y formular recomendaciones sobre políticas, programas, obras y acciones en materia de movilidad sustentable.

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



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

IV. Hacer propuestas al ayuntamiento sobre movilidad sustentable

V. 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 Programa Municipal de Movilidad Sustentable y, en lo que respecta, al estatal.

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

VII. 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.

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

IX. 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.

X. Celebrarán reuniones con los titulares de obras públicas, medio ambiente, transporte, policía y tránsito o sus equivalentes, y los titulares de otras unidades administrativas relacionadas con los diversos aspectos de la movilidad sustentable a fin de intercambiar información y experiencias. y;

XI. Las demás que determine el reglamento respectivo.

Artículo 11. Los consejos de movilidad municipales serán presididos por los alcaldes, y en ellos deberán participar los titulares de las unidades administrativas mencionadas en la fracción X del artículo anterior, así como una tercera parte de ciudadanos que posean conocimientos acreditados en materia de vialidad, tránsito, transporte y movilidad sustentable.



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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

CAPITULO IV

DEL PROGRAMA ESTATAL DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

Artículo 12. El Programa 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 Programa se conformará de los siguientes ejes:

- I. Los estudios en materia de movilidad sustentable 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 13. En la conformación del Programa 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 con discapacidad 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 Programa 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.



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

Artículo 14. El Programa de Movilidad Sustentable deberá elaborarse en total armonía y concordancia con el Plan Estatal de Desarrollo.

Artículo 15. Los municipios elaborarán sus propios programas de movilidad sustentable sobre las bases siguientes:

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

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

III. Las asignaciones presupuestales.

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

V. Los objetivos que corresponden a cada una de las unidades administrativas 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 16. Los programas 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



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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

Artículo 17. 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 18. La modernización y racionalización de la movilidad y el transporte público en el estado de Coahuila y en sus municipios se soporta en los siguientes principios:

I. Movilidad sustentable, estableciendo los siguientes lineamientos:

- a) Tienen uso preferencial del espacio público las y los peatones, las y los usuarios de bicicletas, triciclos, monociclos y el servicio público de transporte de pasajeros frente a otro tipo de vehículos.
- b) Las autoridades señaladas en el artículo 5 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, construcción y mantenimiento de la infraestructura vial, 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.



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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 Programa 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.

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) Será obligación de los concesionarios y permisionarios otorgar la capacitación de las y los conductores del servicio de transporte público, la cual será impartida a través de las instancias u organizaciones que para tal efecto sean designadas.

IV. Infraestructura y factibilidad.

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



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

Artículo 19. 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 20. El poder ejecutivo y los municipios, 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 vehículos, haciendo uso de los diferentes medios de comunicación y los avances tecnológicos, en coordinación con las entidades competentes, los concesionarios y permisionarios.

Artículo 21. 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 22. 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 23. Las personas que viven o transitan en el Estado de Coahuila, en los términos de la presente Ley, están obligados a:



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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

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

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

Artículo 24. Las y los usuarios del servicio de transporte público de pasajeros tienen los siguientes derechos:

I. A recibir un servicio en forma permanente, regular, continuo, uniforme 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.

IV. 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;

V. Las demás que ésta y otras disposiciones legales señalen.

Artículo 25. 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 de transporte público con independencia de su punto de residencia.



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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 competente de transporte y las y los operadores las denuncias, reclamaciones y sugerencias que estimen oportunas en relación con el servicio de transporte público.

VI. Participar en la toma de decisiones en relación con la movilidad de acuerdo con los procedimientos previstos en esta ley y demás normatividad 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, de acuerdo a los resultados de los estudios técnicos que al efecto se realicen.



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

- 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.

CAPITULO VI DE LAS Y LOS CICLISTAS

Artículo 26. Las y los ciclistas en el estado de Coahuila gozarán de los siguientes derechos:

- I. A contar con la infraestructura necesaria para su correcta y segura movilidad y circulación.
- II. Contar con servicios que le permitan realizar trasbordos con otros modos de transporte; para ello se destinarán áreas de estacionamiento seguros y estratégicos a fin de que puedan realizar trasbordos en el transporte público, dejando sus bicicletas resguardadas.
- III. Contar con áreas de estacionamiento seguro en vía pública, así como en inmuebles públicos y privados.
- IV. A ser indemnizados por las autoridades por sufrir daños a consecuencia de la falta de mantenimiento de la infraestructura vial.
- V. Que las dependencias de la administración pública del estado y los municipios consideren dentro de la planeación el diseño y la construcción de todos los proyectos viales, de transporte y de desarrollo urbano mejoras a las condiciones de circulación ciclista en las ciudades y centros de población.
- VI. Circular por infraestructura ciclista que cuenten con las siguientes características:



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

- 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 con discapacidad que utilicen como medio de transporte bicicletas modificadas para su condición, gozarán, en todo lo que les beneficie, de los mismos derechos señalados en el presente artículo.

Artículo 27. El gobierno del estado y los municipios, de acuerdo a las atribuciones que les confieren esta ley y otros ordenamientos, podrán crear 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.



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

CAPITULO VII

CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS

Artículo 28. 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 29. 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 30. 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.

CAPITULO VIII

DE LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Artículo 31. La sociedad podrá participar en la planeación, programación, implementación y evaluación de los programas y acciones de movilidad sustentable, de acuerdo a lo establecido por la presente Ley y la Ley de Participación Ciudadana del Estado de Coahuila, y en los reglamentos municipales de participación ciudadana. Las organizaciones civiles y sociales, las instituciones académicas, las organizaciones empresariales y todas aquellas cuyos objetivos se relacionen con la movilidad, podrán participar en el diseño, ejecución y evaluación de políticas de movilidad sustentable, así como generar iniciativas de proyectos y programas que podrán ser presentadas al Consejo, a los consejos municipales, y en su caso, en forma directa ante las autoridades señaladas en el artículo 5.

Artículo 32. Las autoridades establecidas en el artículo 5 podrán firmar convenios de colaboración con organizaciones de la sociedad civil para la ejecución de proyectos y programas, llevar a cabo evaluaciones y el análisis de metas alcanzadas respecto al Programa de Movilidad



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

Sustentable del estado, y en su caso, en los programas de los municipios, así como celebrar convenios que estarán sujetos a lo ordenado en dichos programas.

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;

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

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

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

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



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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 o denuncia ciudadana será regulado mediante los reglamentos correspondientes y en atención a la presente Ley y a la Ley de Participación Ciudadana y sus respectivos reglamentos.

CAPITULO IX

DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Artículo 35. El transporte público, de acuerdo a las modalidades establecidas en la Ley de Tránsito y Transporte para el Estado de Coahuila; deberá sujetarse a los ordenamientos, programas 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, sin perjuicio de lo establecido en otras disposiciones, a las bases siguientes:

I. El transporte público deberá ser incluyente y permitir el acceso a personas con discapacidad, 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.

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



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

V. 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.

VI. 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.

VII. 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.

VIII. En los municipios donde no exista transporte público, pero si la necesidad de éste, se crearán las rutas necesarias para cubrirlas en base a los estudios que al respecto se realicen y conforme al procedimiento de licitación que señala la Ley de Tránsito y Transporte del Estado y el Código Municipal para el Estado de Coahuila de Zaragoza; y

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

CAPITULO X

DEL TRANSPORTE DE CARGA



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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 autorizados por la autoridad competente y sólo cuando sea estrictamente necesario para el comercio y la industria; y;

VII.- Agilizar la circulación vehicular.

CAPITULO XI DE LA VERIFICACIÓN



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

Artículo 38. El transporte público, el privado y el de carga, serán sometidos a la verificación en los términos establecidos en la Ley de Tránsito y Transporte del Estado, 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 XII

DE LAS VIALIDADES, SEGURIDAD Y EDUCACIÓN PEATONAL

Artículo 39. La movilidad en el estado se sujetará a lo previsto en esta Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, así como a las políticas establecidas por las autoridades de acuerdo con las siguientes bases:

- I. La aplicación de políticas que atiendan a una mejor utilización de la vialidad, así como la movilidad de las y los peatones, ciclistas y vehículos motorizados.
- II. Las limitaciones y restricciones que se establezcan con objeto de preservar el ambiente y salvaguardar el orden público en la vialidad.
- III. Las limitaciones y restricciones que se establezcan para el tránsito de vehículos motorizados en la vialidad, con objeto de mejorar la circulación y salvaguardar la seguridad de las y los peatones y ciclistas.
- IV. El registro de vehículos automotores, la expedición de identificación de los mismos, control de la infraestructura vial, servicios y elementos inherentes o incorporados a la vialidad, bajo la vigilancia, verificación y supervisión de las autoridades competentes, a fin de que reúnan las condiciones y requisitos que establezcan las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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 o los particulares;

IX. La determinación de lineamientos para permitir el estacionamiento de vehículos en la vialidad y fuera de ella, y;

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

Artículo 40. 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 41. Las vías públicas en lo referente a la movilidad y vialidad se clasifican en:

- I.- Vialidades regionales: Son aquellas que comunican al centro de población con otras localidades;
- II.- Vialidades primarias: Son las arterias cuya función es conectar áreas distantes y que soportan los mayores volúmenes vehiculares con el menor número de obstrucciones;
- III.- Vialidades colectoras: Son aquellas que comunican a los fraccionamientos, barrios o colonias con vialidades primarias. Este tipo de vialidad nunca podrá ser cerrada;



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

- IV.- Vialidades secundarias: Son arterias que comunican vialidades locales con las colectoras y primarias;
- V.- Vialidades locales: Son aquellas que sirven para comunicar internamente a los fraccionamientos, barrios o colonias y dar acceso a los lotes de los mismos;
- VI.- Pares Viales: Son aquéllas que se desarrollan a lo largo de escurrimientos pluviales como arroyos, ríos y que tienen flujo en un solo sentido;
- VII.- Camino: Son aquéllos que comunican a una localidad con otra u otras dentro del territorio del estado; y
- VIII.- Calles peatonales: Son las que sirven exclusivamente para el tránsito de peatones, debiendo quedar cerradas al acceso de vehículos.

Artículo 42. 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 43. El gobierno del estado podrá, en materia de programas y cursos de capacitación y actualización, realizar lo siguiente:

- I. Promover ante la Secretaría de Educación del estado, la incorporación a los planes de estudio de materias que contengan temas de seguridad y educación vial en niveles de preescolar, primaria y secundaria y medio superior.
- II. Acciones para fortalecer una cultura de movilidad.
- III. Incentivar la formación de especialistas, así como la coordinación para la investigación y el desarrollo tecnológico en materia de seguridad peatonal y vial, que permitan prevenir, controlar y abatir la siniestralidad.
- IV. Crear la infraestructura necesaria para impartir cursos teórico- prácticos sobre seguridad, educación vial a peatones y ciclistas, cursos de manejo para aspirantes a obtener licencias o permisos para conducir, cursos de capacitación vial para operadores o conductores del servicio de



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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 público 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 XIII

ESTACIONAMIENTOS PÚBLICOS Y CICLOESTACIONAMIENTOS

Artículo 44. 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 dependencias y unidades administrativas del estado y de los municipios, podrán 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 45. 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 46. 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 47. Los municipios determinarán las zonas en que exista la necesidad de estacionamientos, en congruencia con los Planes y programas de Desarrollo Urbano.

Artículo 48. 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 49. El servicio de estacionamiento o guarda de bicicletas, motocicletas y vehículos, podrá 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, en áreas diseñadas para tal fin salvo las disposiciones o señalamientos en contrario.

Artículo 50. Para los efectos de esta Ley, se consideran los siguientes tipos de estacionamientos:



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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 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 o guarda de bicicletas, motocicletas y vehículos en todo tiempo por motivo de actividades públicas, sociales y económicas cuyo servicio sea gratuito y de libre acceso.

III. Privados: los establecidos en áreas, inmuebles, edificaciones o instalaciones que se utilizan fuera de la vía pública para el estacionamiento y 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.- 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 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 51. 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.



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

Artículo 52. 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 53. 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 54. 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 55. El proyecto, edificación, ampliación, remodelación, conservación, mejoramiento, acondicionamiento u ocupación de áreas, edificios y edificaciones para estacionamiento de bicicletas, motocicletas y vehículos, se realizará de acuerdo a lo dispuesto en la presente Ley y reglamentos estatales y municipales aplicables.

Artículo 56. Las y los titulares u operadores de estacionamientos públicos tendrán además de las obligaciones, que se señalen en esta ley y en otras disposiciones jurídicas o administrativas las siguientes:

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.



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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

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

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

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

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

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

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

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



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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 57. Las autoridades determinarán 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 58. 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 59. Los establecimientos mercantiles que se hallen obligados a contar con cajones de estacionamiento de conformidad con las normas 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 60.- 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 XIV

SANCIONES

Artículo 61. 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, o con la incorporación de elementos a la vialidad, se sancionarán conforme lo establecido en la Ley de Tránsito y Transporte del Estado y su Reglamento.

CAPITULO XV

LEYES SUPLETORIAS

Artículo 62. 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.



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

Artículo 63. 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 64. 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 XVI

QUEJA

Artículo 65. Cualquier persona tiene derecho a presentar queja ante las autoridades señaladas en el artículo 5, 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 66. 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.



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

Artículo 67. 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, la remitirá a la autoridad competente.

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 68. 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



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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 Gobierno del Estado.

ARTÍCULO SEGUNDO.- En un plazo no mayor a 120 días posteriores a la publicación de este ordenamiento, el ejecutivo del estado deberá expedir el reglamento correspondiente.

ARTÍCULO TERCERO.- Dentro de los 30 días siguientes a la publicación del reglamento a que se refiere el artículo anterior, deberá instalarse el Consejo de Movilidad Sustentable.

ARTÍCULO CUARTO.- 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 las disposiciones legales que así lo requieran por la entrada en vigor de este ordenamiento.

ARTÍCULO QUINTO.- 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.



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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

Así lo acuerdan los Diputados integrantes de la Comisiones Unidas de Asuntos Municipales y Zonas Metropolitanas y de Obras Públicas y Transporte de la Quincuagésimo Novena Legislatura del Congreso del Estado, Independiente, Libre y Soberano de Coahuila de Zaragoza, Diputado, Antonio Juan Marcos Villarreal (Coordinador), Dip. Silvia Guadalupe Arellano Rodríguez (Secretario), Dip. Samuel Acevedo Flores, Dip. Francisco José Dávila Rodríguez (Coordinador) Dip. Jorge Alanís Canales (Secretaria), Florestela Renteria Medina, Dip. Ana María Boone Godoy, Dip. Simón Hiram Vargas Hernández, Dip. José Luis Moreno Aguirre, Dip. José Refugio Sandoval Rodríguez **En la Ciudad de Saltillo, Coahuila, a 18 de noviembre de 2014.**

COMISIÓN DE ASUNTOS MUNICIPALES Y ZONAS METROPOLITANAS

NOMBRE Y FIRMA	VOTO			RESERVA DE ARTICULOS	
	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCION	SI	CUALES
DIP.ANTONIO JUAN MARCOS VILLARREAL (COORDINADOR)					
DIP. SILVIA GUADALUPE ARELLANO RODRIGUEZ					
DIP. SAMUEL ACEVEDO FLORES					



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

DIP. FLORESTELA RENTERIA MEDINA	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCION	SI	CUALES
DIP. JOSÉ REFUGIO SANDOVAL RODRIGUEZ	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCION	SI	CUALES
DIP. SIMON HIRAM VARGAS HERNANDEZ	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCION	SI	CUALES
DIP. JOSE LUIS MORENO AGUIRRE	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCION	SI	CUALES

COMISION DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTE

NOMBRE Y FIRMA	VOTO			RESERVA DE ARTICULOS	
DIP.FRANCISCO JOSE DÁVILA RODRIGUEZ (COORDINADOR)	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCION	SI	CUALES
DIP. JORGE ALANIS CANALES	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCION	SI	CUALES
DIP. FLORESTELA RENTERIA MEDINA	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCION	SI	CUALES



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

DIP. JOSE REFUGIO SANDOVAL RODRIGUEZ	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCION	SI	CUALES
DIP. ANA MARIA BOONE GODOY	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCION	SI	CUALES
DIP. SIMON HIRAM VARGAS HERNANDEZ	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCION	SI	CUALES
DIP. JOSE LUÍS MORENO AGUIRRE	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCION	SI	CUALES



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

DICTAMEN de la Comisión de Gobernación, Puntos Constitucionales y Justicia de la Quincuagésimo Novena Legislatura del Congreso del Estado Independiente, Libre y Soberano de Coahuila de Zaragoza, relativo a la Iniciativa con proyecto de decreto para reformar el artículo 95 de la Ley del Registro Civil para el Estado de Coahuila de Zaragoza, suscrita por el Diputado Norberto Ríos Pérez, del Grupo Parlamentario “Profesor José Santos Valdez”, del Partido Primero Coahuila; y,

RESULTANDO

PRIMERO.- Que en sesión celebrada por el Pleno del Congreso el día 24 del mes de abril del año 2012, se acordó turnar a esta Comisión de Gobernación, Puntos Constitucionales y Justicia, la Iniciativa a que se ha hecho referencia.

SEGUNDO.- Que en cumplimiento de dicho acuerdo, se turnó a esta Comisión de Gobernación, Puntos Constitucionales y Justicia, Iniciativa con proyecto de decreto para reformar el artículo 95 de la Ley del Registro Civil para el Estado de Coahuila de Zaragoza, suscrita por el Diputado Norberto Ríos Pérez, del Grupo Parlamentario “Profesor José Santos Valdez”, del Partido Primero Coahuila; y,

CONSIDERANDO

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

SEGUNDO.- Que la Iniciativa con proyecto de decreto para reformar el artículo 95 de la Ley del Registro Civil para el Estado de Coahuila de Zaragoza, suscrita por el Diputado Norberto Ríos



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

Pérez, del Grupo Parlamentario “Profesor José Santos Valdez”, del Partido Primero Coahuila, se basa entre otras en las consideraciones siguientes:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El pasado 25 de mayo de 2011, se publicó en el Diario Oficial de la Federación un Decreto mediante el cual se reformaron y derogaron diversas disposiciones de la Ley General de Población, publicándose de igual forma en dicho Decreto, la nueva Ley de Migración.

Para efectos de la presente iniciativa resulta importante mencionar algunas disposiciones contempladas en la citada ley de Migración:

Artículo 1. Las disposiciones de esta Ley son de orden público y de observancia general en toda la República y tienen por objeto regular lo relativo al ingreso y salida de mexicanos y extranjeros al territorio de los Estados Unidos Mexicanos y el tránsito y la estancia de los extranjeros en el mismo, en un marco de respeto, protección y salvaguarda de los derechos humanos, de contribución al desarrollo nacional, así como de preservación de la soberanía y de la seguridad nacionales.

Artículo 6. El Estado mexicano garantizará el ejercicio de los derechos y libertades de los extranjeros reconocidos en la Constitución, en los tratados y convenios internacionales de los cuales sea parte el Estado mexicano y en las disposiciones jurídicas aplicables, con independencia de su situación migratoria.



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

Artículo 7. La libertad de toda persona para ingresar, permanecer, transitar y salir del territorio nacional tendrá las limitaciones establecidas en la Constitución, los tratados y convenios internacionales de los cuales sea parte el Estado mexicano, esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.

El libre tránsito es un derecho de toda persona y es deber de cualquier autoridad promoverlo y respetarlo. Ninguna persona será requerida de comprobar su nacionalidad y situación migratoria en el territorio nacional, más que por la autoridad competente en los casos y bajo las circunstancias establecidos en la presente Ley.

Artículo 9. Los jueces u oficiales del Registro Civil no podrán negar a los migrantes, independientemente de su situación migratoria, la autorización de los actos del estado civil ni la expedición de las actas relativas a nacimiento, reconocimiento de hijos, matrimonio, divorcio y muerte.

Asimismo, la Ley del Registro Civil para el Estado de Coahuila de Zaragoza, establece en su artículo 95 lo siguiente:

***ARTÍCULO 95.** Cuando alguno o ambos contrayentes sean extranjeros, se deberá cumplir con lo dispuesto por el artículo 68 de la Ley General de Población y el artículo 14 de la presente ley.*

En este contexto, es importante mencionar que uno de los artículos derogados en la mencionada reforma federal, fue precisamente el artículo 68 de la Ley General de Población, remitiéndonos en consecuencia el artículo 95 de la Ley del Registro Civil Estatal, a una norma que ya no existe,



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

lo cual a la postre pudiera generar algunas dudas o inclusive omisiones de manera involuntaria por parte de los Oficiales del Registro Civil, ante la eventual inobservancia de la ley correspondiente, la cual resulta ser la Ley de Migración.

Hechas las consideraciones anteriores, resulta clara la necesidad de adecuar el ordenamiento estatal en cita, con la única finalidad de brindar certeza jurídica a los actos del Registro Civil celebrados en Coahuila, donde se vean involucrados extranjeros; remitiéndose para tal efecto a la Ley de Migración.

TERCERO.- “Seguridad Jurídica”, el Tribunal Constitucional ha definido este concepto en los términos siguientes: “condición esencial para la vida y el desenvolvimiento de las naciones y de los individuos que la integran; representa la garantía de la aplicación objetiva de la ley, de tal modo que los individuos saben en cada momento cuáles son sus derechos y obligaciones, sin que el capricho, la torpeza o la mala voluntad de los gobernantes pueda causarles perjuicio”.

La expresión “seguridad jurídica” quiere decir entonces que el Estado tiene que velar porque el orden normativo se cumpla a cabalidad en todos aspectos de la vida.

Quienes aquí dictaminamos consideramos necesaria la reforma del artículo 95 de la Ley del Registro Civil con la finalidad de brindar mayor seguridad jurídica a los actos del Registro Civil celebrados en este Estado, donde se vean involucrados extranjeros, lo anterior por la necesidad de armonizar la remisión de la ley del Registro Civil con la Ley de Migración expedida en años recientes.

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

PROYECTO DE DECRETO.



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

ARTÍCULO ÚNICO. Se reforma el artículo 95 de la Ley del Registro Civil para el Estado de Coahuila de Zaragoza; para quedar como sigue:

ARTÍCULO 95. Cuando alguno o ambos contrayentes sean extranjeros, se deberá cumplir con lo dispuesto en la Ley de Migración y el artículo 14 de la presente ley.

TRANSITORIOS.

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

Así lo acuerdan los Diputados integrantes de la Comisión de Gobernación, Puntos Constitucionales y Justicia de la Quincuagésimo Novena Legislatura del Congreso del Estado, Independiente, Libre y Soberano de Coahuila de Zaragoza, Diputado Ricardo López Campos, (Coordinador), Dip. Fernando de la Fuente Villarreal (Secretario), Dip. Edmundo Gómez Garza, Dip. María del Rosario Bustos Butrón, Dip. Simón Hiram Vargas Hernández, Dip. Eliseo Francisco Mendoza Berrueto, Dip. José Refugio Sandoval Rodríguez, Dip. Norma Alicia Delgado Ortiz, Dip. José Luís Moreno Aguirre **En la Ciudad de Saltillo, Coahuila, a 24 de noviembre de 2014.**

COMISIÓN DE GOBERNACIÓN Y PUNTOS CONSTITUCIONALES Y JUSTICIA

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



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

DICTAMEN de las Comisiones Unidas de Gobernación, Puntos Constitucionales y Justicia y de Salud, Medio Ambiente, Recursos Naturales y Agua de la Quincuagésimo Novena Legislatura del Congreso del Estado Independiente, Libre y Soberano de Coahuila de Zaragoza, relativo a la Iniciativa con Proyecto de Decreto que adiciona la fracción V al artículo 8 a la Ley del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente del Estado de Coahuila de Zaragoza, suscrita por el Diputado José Refugio Sandoval Rodríguez del Grupo Parlamentario “Jorge González Torres” del Partido Verde Ecologista de México; y,

RESULTANDO

PRIMERO.- Que en sesión celebrada por el pleno del Congreso el día 03 del mes de junio del 2014, se acordó turnar a estas Comisiones Unidas de Gobernación, Puntos Constitucionales y Justicia y de Salud, Medio Ambiente, Recursos Naturales y Agua, la Iniciativa a que se ha hecho referencia.

SEGUNDO.- Que en cumplimiento de dicho acuerdo, se turnó a estas Comisiones Unidas de Gobernación, Puntos Constitucionales y Justicia y de Salud, Medio Ambiente, Recursos Naturales y Agua, iniciativa con Proyecto de Decreto que adiciona la fracción V al artículo 8 a la Ley del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente del Estado de Coahuila de Zaragoza, suscrita por el Diputado José Refugio Sandoval Rodríguez del Grupo Parlamentario “Jorge González Torres” del Partido Verde Ecologista de México; y,

CONSIDERANDO

PRIMERO.- Que estas Comisiones, con fundamento en los artículos 61, 68 y 76 y demás relativos de la Ley Orgánica del Congreso del Estado, son competentes para emitir el presente dictamen.



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

SEGUNDO.- Que la iniciativa con Proyecto de Decreto que adiciona la fracción V al artículo 8 a la Ley del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente del Estado de Coahuila de Zaragoza, suscrita por el Diputado José Refugio Sandoval Rodríguez, del Grupo Parlamentario “Jorge González Torres” del Partido Verde Ecologista de México, se basa entre otras en las consideraciones siguientes:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Nuestro planeta nos proporciona todos los recursos naturales para que podamos vivir, sin embargo estos no son infinitos y por ello es necesario reducir el consumo de los mismos.

El reciclaje es una de las alternativas utilizadas para reducir el volumen de los desperdicios sólidos. Este proceso consiste en volver a utilizar materiales que fueron desechados y que aún son aptos para elaborar otros productos o refabricar los mismos.

Por este motivo debemos preocuparnos por el reciclaje ya que ello nos permite conservar lo que queda de nuestro planeta, evitando la contaminación que produce la fabricación de productos nuevos a partir de materias vírgenes, de este modo se minimizan las emisiones de gases que producen en esos procesos y que conllevan al efecto invernadero que contribuye al cambio climático.

El reciclaje es una actividad ecológica que el medio ambiente agradece enormemente y es tan sencillo como separar o clasificar los envases según su composición y depositarlos en su contenedor para su posterior reciclado.

Cada vez que reciclamos un producto, es de suma importancia para la sociedad, permitimos la reutilización de un producto que ayuda a que no generemos más basura; esto está directamente ligado a la ecología pero sobre todo con el concepto de sustentabilidad que supone



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

que todos los seres humanos debemos poder aprovechar todos los recursos que el planeta y la naturaleza nos brindan sin abusar de ellos y sin generar daños significativos al ambiente natural.

Cada día son más las escuelas y hogares en donde además de separar la basura se reciclan diversos materiales; por ello es importante que todos los servidores públicos fomentemos e implementemos el reciclaje en las diversas dependencias que forman parte del gobierno estatal para que en conjunto demos un buen ejemplo a las nuevas generaciones de cómo se debe de cuidar el medio ambiente.

En diversas ocasiones el Gobernador del Estado ha demostrado su preocupación por el cuidado del medio ambiente, acciones tan sencillas como implementar el ahorro y cuidado de la energía eléctrica aunado al reciclaje o reuso se puede reducir el consumo de los materiales que se utilizan en las oficinas, marcando una gran diferencia al producir menos basura, utilizando menos recursos naturales lo que se traduce en un menor impacto ambiental a nuestro planeta.

Sin duda alguna, los seres humanos nos hemos convertido en el principal agente del deterioro ambiental y al mismo tiempo en sus víctimas de aquí nace la responsabilidad individual y colectiva para moldear nuevo hábitos que cuiden al medio ambiente; pues reciclar es la mejor forma de alargar nuestra vida en el planeta, por ello debemos ser parte activa del reciclaje y reuso de los materiales que usamos diariamente en las dependencias de gobierno.

TERCERO.- Las comisiones unidas que aquí dictaminamos una vez analizada la iniciativa propuesta por el Diputado José Refugio Sandoval Rodríguez, coincidimos que es necesaria la presente adición de la fracción V al artículo 8 de la Ley del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente del Estado de Coahuila de Zaragoza pues con ello se promueve e impulsa reciclaje y con ello protegemos nuestro medio ambiente y colaborar a una vida más larga para nuestro planeta. Como servidores públicos debemos poner el ejemplo y con esta medida, todos los que



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

estamos al servicio del Estado y de la población, daremos un gran paso para promover esta cultura que falta hace en nuestra sociedad y que beneficia a todos.

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

PROYECTO DE DECRETO.

ÚNICO.- Se adicione la fracción V al artículo 8 y se reenumere la subsecuente de la Ley del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente del Estado de Coahuila de Zaragoza, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 8. Para los efectos de esta ley, el Gobernador del Estado tendrá las siguientes atribuciones:

I a IV.-...

V.- Promover el aprovechamiento sostenible, la conservación, ahorro, reciclaje y reuso de los recursos materiales utilizados por los servidores públicos de las diversas dependencias y organismos del Gobierno estatal, así como llevar a cabo la planeación y ejecución de acciones que fomenten en los servidores públicos del Estado la educación ambiental y el fortalecimiento de una cultura ecológica; y

VI.- Las demás que le confiera esta ley, sus reglamentos y otras disposiciones legales.

TRANSITORIOS:



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

ARTÍCULO ÚNICO.- El presente decreto entrara en vigor al día siguiente de la fecha de publicación en el Periódico Oficial del Estado.

Así lo acuerdan los Diputados integrantes de las Comisiones Unidas de Gobernación, Puntos Constitucionales y Justicia y de Salud, Medio Ambiente, Recursos Naturales y Agua de la Quincuagésimo Novena Legislatura del Congreso del Estado, Independiente, Libre y Soberano de Coahuila de Zaragoza, Diputado Ricardo López Campos, (Coordinador), Dip. Fernando de la Fuente Villarreal (Secretario), Dip. Edmundo Gómez Garza, Dip. María del Rosario Bustos Butrón, Dip. Simón Hiram Vargas Hernández, Dip. Eliseo Francisco Mendoza Berrueto, Dip. Norma Alicia Delgado Ortiz, Dip. José Luís Moreno Aguirre. Diputado José Refugio Sandoval Rodríguez (Coordinador), Diputada María del Rosario Bustos Buitrón (Secretaria), Diputado Indalecio Rodríguez López, Diputada Ana María Boone Godoy, Diputado Cuauhtémoc Arzola Hernández,

En la Ciudad de Saltillo, Coahuila, a 24 de noviembre de 2014.

COMISIÓN DE GOBERNACIÓN, PUNTOS CONSTITUCIONALES Y JUSTICIA

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



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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

COMISIÓN DE SALUD, MEDIO AMBIENTE, RECURSOS NATURALES Y AGUA

NOMBRE Y FIRMA	VOTO			RESERVA DE ARTICULOS	
	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCION	SI	CUALES
DIP. JOSÉ REFUGIO SANDOVAL RODRÍGUEZ (COORDINADOR)					
DIP. MARÍA DEL ROSARIO BUSTOS BUITRÓN (SECRETARIA)					



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

DIP. EDMUNDO GOMEZ GARZA	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCION	SI	CUALES
DIP. INDALECIO RODRÍGUEZ LÓPEZ	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCION	SI	CUALES
DIP. ANA MARÍA BOONE GODOY	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCION	SI	CUALES
DIP. CUAUHTÉMOC ARZOLA HERNÁNDEZ.	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCION	SI	CUALES
DIP. SIMÓN HIRAM VARGAS HERNÁNDEZ	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCION	SI	CUALES



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

DICTAMEN de la Comisiones Unidas de Educación, Cultura y Actividades físicas y de Gobernación, Puntos Constitucionales y Justicia de la Quincuagésimo Novena Legislatura del Congreso del Estado Independiente, Libre y Soberano de Coahuila de Zaragoza, relativo a la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones del Código Municipal para el Estado de Coahuila de Zaragoza, suscrita por la Diputada Norma Alicia Delgado Ortiz, del Partido Unidad Democrática de Coahuila; y,

RESULTANDO

PRIMERO.- Que en sesión celebrada por el Pleno del Congreso el día 28 del mes de mayo del presente año, se acordó turnar a estas Comisiones Unidas de Educación, Cultura y Actividades físicas y de Gobernación, Puntos Constitucionales y Justicia, la Iniciativa a que se ha hecho referencia.

SEGUNDO.- Que en cumplimiento de dicho acuerdo, se turnó a estas Comisiones Unidas de Educación, Cultura y Actividades físicas y de Gobernación, Puntos Constitucionales y Justicia, Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones del Código Municipal para el Estado de Coahuila de Zaragoza, suscrita por la Diputada Norma Alicia Delgado Ortiz, del Partido Unidad Democrática de Coahuila; y,

CONSIDERANDO

PRIMERO.- Que estas Comisiones, con fundamento en los artículos 68, 73 y demás relativos de la Ley Orgánica del Congreso del Estado, son competentes para emitir el presente dictamen.

SEGUNDO.- Que la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones del Código Municipal para el Estado de Coahuila de Zaragoza, suscrita



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

por la Diputada Norma Alicia Delgado Ortiz, del Partido Unidad Democrática de Coahuila, se basa entre otras en las consideraciones siguientes:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La historia es, como se sabe, un argumento necesario para influir en las decisiones colectivas. Dependiendo del espejo en el que nos veamos, nuestras acciones toman sentido, inciden en la vida en comunidad.

Por tradición latina, desde la concepción de lo municipal, nuestro orden administrativo más inmediato a la vida de las personas ha mantenido la figura del Cronista. Mientras que en La Ilustración era considerado como equivalente al historiador, su posición parece haberse rezagado en épocas modernas a un estadio menor, de mucho menos lustre.

¿Qué sería de nosotros sin las letras de Bartolomé de las Casas, Pedro Mártir de Anglería o Fray Antonio de Guevara? Cuando ellos pusieron atención en nuestros indígenas, hacerlo era, para la consideración de entonces, poco más que tiempo perdido. Ahora los conocemos y apreciamos. Los leemos y, en sus textos, nos conocemos.

Un cronista recopila, redacta, conserva hechos históricos y de actualidad. En nuestros municipios, es quien tiene la encomienda de generar un registro de lo que va sucediendo, sobre las personas que pasan por estas tierras, sobre las ideas que han forjado nuestro carácter e identidad. No es, como algunos querrán verlo, asunto menor.

Mientras que los ramales del conocimiento histórico abundan, sobretudo, en los episodios de interés nacional, hay libros completos que pudieran escribirse a partir de nuestras calles, nuestros



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

personajes, nuestras anécdotas. En esta guerra del saber, sí hay una desventaja en contra del historiador local.

En nuestra normatividad vigente se conserva. Pero, desde nuestra óptica, como una figura casi accidental. ¿De qué depende el trabajo del cronista coahuilense hoy en día? Depende de su voluntad y buen ánimo. Depende de su humor y la suerte.

Buenos cronistas hay en muchos de nuestros municipios. Pero bastará con que la voluntad flaquee o el ánimo de espante para que episodios completos de nuestra realidad queden olvidados para siempre.

Por nuestra parte, en este empeño por buscar se fortalezca la memoria de nuestras regiones, presentamos una proposición de punto de acuerdo relacionado con los cronistas municipales el pasado mes de febrero.

No perdamos de vista la importancia y el valor que tiene la historia local. Nos da identidad, ofrece sentido de pertenencia.

Hoy, ante ustedes, una propuesta que vendría a fortalecer tan importante función.

Debe señalarse que la iniciativa que se somete a consideración de esta Honorable Asamblea no se contrapone con otras de temática relacionada. El pasado 7 de mayo de 2013 se turnó a la Comisión de Gobernación, Puntos Constitucionales y Justicia, a la Comisión de Educación, Cultura y Actividades Cívicas y los Municipios del Estado para que emitan su opinión, conforme a lo dispuesto en el artículo 60 de la Constitución Política del Estado, la iniciativa con Proyecto de Reforma a diversas disposiciones del Código Municipal para el Estado de Coahuila de Zaragoza en relación a la creación de la figura del Consejo para la Investigación, Conservación y Promoción de la Historia, Cultura y Tradiciones, Planteada por el C. Oscar F. López Elizondo,



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

Presidente Municipal de Piedras Negras, Coahuila de Zaragoza. En marzo y abril de este año, el Diputado Simón Hiram Vargas Hernández, del Grupo Parlamentario “Apolonio M. Avilés, Benemérito de la Educación” del Partido Nueva Alianza hizo de nuestro conocimiento su iniciativa con proyecto de decreto que crea la Ley de Nomenclatura de los Bienes del Estado de Coahuila de Zaragoza y de sus Municipios que, me parece, también se relaciona.

Esta iniciativa procura un nombramiento de Cronista con un filtro necesario que garantice el interés de quien vaya a ocupar ese asiento: mediante convocatoria pública. Hay que dejar atrás los monopolios del conocimiento que tanto daño hacen al desarrollo de la comunidad.

Convencidos de que debe ser una actividad sustantiva en nuestra sociedad, se establece la recepción de sueldo por esta actividad y un mecanismo para rendir cuentas sobre el trabajo realizado. Habrá Cronistas que, por otros ingresos, les parezca poca cosa lo que el Ayuntamiento puede ofrecerles. Pero habrá otros, los más, que podrían desempeñar una mejor función frente a este estímulo económico. Que lo económico no sea un pretexto para despreciar la memoria colectiva.

Procuramos, vía la iniciativa, que el Cronista Municipal no sea una figura aislada. Obligamos a que la instancia cultural ya instalada en la administración coadyuve con sus trabajos. Incidimos para que, en el mediano plazo, puedan formarse cuadros a manera de remplazo generacional.

Ofrecemos, también, orden a la función del Cronista. Consideramos que debe ser el Congreso del Estado, como representación popular, la instancia que genere y conserve una relación o padrón de los cronistas.

TERCERO.- Con la aparición del periodismo moderno y la sistematización de la crónica como un género periodístico se entendía por cronista aquella persona que narraba los acontecimientos



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

de interés histórico, equiparando el término al equivalente de un historiador los cronistas se distinguieron por la voluntad de verdad en sus relatos desde la antigüedad.

Actualmente el termino de cronista comenzó a utilizarse más seguido para designar al relator o autor de relatos contemporáneos a finales del siglo XIX con el desarrollo del periodismo el cronista se convirtió en un oficio con pautas cada vez más claras y específicas, los cronistas actualmente aportan el material básico para describir la historia de nuestros pueblos, el trabajo del cronista es altamente valorado por la captación de lo más importante o novedoso de un suceso y de los detalles que resultan significativos e impactantes emocionalmente.

Por lo anterior coincidimos con la ponente quienes aquí dictaminamos con la necesidad de conservar los ramales del conocimiento histórico en los episodios de interés estatal en cada uno de nuestros municipios con la encomienda de generar un registro sobre los sucesos mas importantes.

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

PROYECTO DE DECRETO.

UNICO.- Se reforman los artículos 134-B, 134-C, del Código Municipal para el Estado De Coahuila de Zaragoza en materia de Cronista Municipal, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 134-B.- El Cronista Municipal deberá ser electo **por mayoría calificada de los miembros** del ayuntamiento, **posterior a una convocatoria abierta que realizara la dirección de cultura de donde surgirá** la propuesta. Su elección será con base en su demostrada vocación por custodiar y promover la crónica de los acontecimientos del devenir histórico de su comunidad; así como por su experiencia en el dominio del conocimiento de la historia local.



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

ARTÍCULO 134-C.- El Cronista Municipal **recibirá sueldo de acuerdo con la disponibilidad presupuestal y contará con el apoyo del Ayuntamiento para el cabal cumplimiento de sus funciones. Anualmente, deberá presentar Informe de labores ante el Ayuntamiento, mismo que quedara en resguardo del archivo Municipal.**

El Cronista Municipal permanecerá **cinco años en su cargo y podrá ser ratificado por otro periodo** y sólo podrá ser removido por causa **justificada** a juicio del Ayuntamiento.

TRANSITORIOS.

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

Así lo acuerdan los Diputados integrantes de las Comisiones Unidas de Educación, Cultura y Actividades físicas y de Gobernación, Puntos Constitucionales y Justicia de la Quincuagésimo Novena Legislatura del Congreso del Estado, Independiente, Libre y Soberano de Coahuila de Zaragoza, Dip. María Guadalupe Rodríguez Hernández, Dip. José Fco. Rodríguez Herrera, Dip. Elvia Guadalupe Morales García, Dip. Silvia Guadalupe Arellano Rodríguez, Dip. Juan Alfredo Botello Nájera, Dip. Manolo Jiménez Salinas, Dip. Ricardo López Campos, (Coordinador), Dip. Fernando de la Fuente Villarreal (Secretario), Dip. Edmundo Gómez Garza, Dip. María del Rosario Bustos Butrón, Dip. Simón Hiram Vargas Hernández, Dip. Eliseo Francisco Mendoza Berrueto, Dip. José Refugio Sandoval Rodríguez, Dip. Norma Alicia Delgado Ortiz, Dip. José Luís Moreno Aguirre. **En la Ciudad de Saltillo, Coahuila, a 24 de noviembre de 2014.**

COMISION DE EDUCACION, CULTURA Y ACTIVIDADES FISICAS.

NOMBRE Y FIRMA	VOTO	RESERVA DE
----------------	------	------------



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

				ARTICULOS	
	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCION	SI	CUALES
DIP.MARIA GUADALUPE RODRIGUEZ HERNANDEZ (COORDINADOR)					
DIP. JOSE FRANCISCO RODRIGUEZ HERRERA					
DIP. ELVIA GUADALUPE MORALES GARCIA					
DIP.SILVIA GUADALUPE ARELLANO RODRIGUEZ					
DIP.JUAN ALFREDO BOTELLO NAJERA					
DIP.MANOLO JIMENEZ SALINAS					
DIP.NORMA ALICIA DELGADO ORTIZ					

COMISIÓN DE GOBERNACIÓN Y PUNTOS CONSTITUCIONALES Y JUSTICIA

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



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



“2014, Año de las y los Jóvenes Coahuilenses”

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