Iniciativa con Proyecto de Decreto por la que se adiciona un segundo párrafo al artículo 259 de la **Ley de Transporte y Movilidad Sustentable para el Estado de Coahuila.**

* **En relación a los retenes.**

Planteada por el **Diputado Gerardo Abraham Aguado Gómez**,del Grupo Parlamentario “Del Partido Acción Nacional”, conjuntamente con las demás Diputadas y Diputados que la suscriben.

Fecha de Lectura de la Iniciativa: **18 de Septiembre de 2019.**

Turnada a la **Comisión de Desarrollo Urbano, Infraestructura y Transporte.**

**Lectura del Dictamen:**

**Decreto No.**

Publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado:

**H. PLENO DEL CONGRESO DEL ESTADO**

**DE COAHUILA DE ZARAGOZA.**

**PRESENTE. –**

**Iniciativa que presenta el diputado Gerardo Abraham Aguado Gómez, conjuntamente con los diputados del Grupo Parlamentario “Del Partido Acción Nacional”; en ejercicio de la facultad legislativa que nos conceden los artículos 59 Fracción I y 67 Fracción I de la Constitución Política del Estado de Coahuila de Zaragoza, y con fundamento en los artículos 21 Fracción IV y 152 fracción I de la Ley Orgánica del Congreso del Estado Independiente, Libre y Soberano de Coahuila de Zaragoza, presentamos INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO por la que**  **se adiciona un segundo párrafo al artículo 259 de la Ley de Transporte y Movilidad Sustentable para el Estado de Coahuila de Zaragoza, con base en la siguiente:**

**Exposición de motivos**

Los llamados “filtros” o retenes antialcohol, se han utilizado durante los últimos años cada vez con más frecuencia para que estados y municipios puedan cumplir con una de sus funciones esenciales: la seguridad pública; en este caso, la prevención de accidentes y de daños materiales. El resultado nadie lo niega, son medidas que si bien han enfrentado una larga batalla legal en los tribunales hasta la fecha presente en relación a su constitucionalidad o legalidad, han permitido reducir los índices de accidentes graves y no graves.

La referencia obligada son los filtros antialcohol de la Ciudad de México, entidad de las pioneras en poner en marcha este tipo de controles, y de iniciar una larga batalla legislativa y jurídica para poder llevar adelante dichos controles en bien de la ciudadanía.

Para decirlo del modo más abreviado posible, la génesis de los conflictos legales por los retenes anti alcohol de la Ciudad de México, antes Distrito Federal, empezó con el tema de la inconstitucionalidad de todo tipo de retén en lo general, ya que se violentaba la libertad de tránsito; así como el derecho a no ser molestado sin mandato de autoridad competente debidamente fundado y motivado.

Luego, la Suprema Corte reconsideró estas bases, y atendiendo al interés de la colectividad, su seguridad y protección, y en base a otros criterios, transitó hacia el razonamiento de que si bien los retenes por motivos de seguridad pública o para prevenir accidentes viales podían realizarse de parte de las autoridades, estos deberían cumplir con elementos mínimos de respeto a las garantías individuales, los derechos humanos y el debido proceso; entre otros elementos, destacan los siguientes:

I.- Estar fundamentados en determinada ley o reglamento, y hacerle saber al ciudadano detenido esta o este, citando de forma precisa los artículos en que se basa el operativo.

II.- Mostrar el documento de la autoridad que ordenó el operativo, ya sea la municipal o la estatal.

III.- Hacerle saber al ciudadano sus derechos básicos, sus medios de defensa y en general su cartilla de derechos, como se hace en estados como San Luis Potosí.

IV.- Si le aplica una infracción, multa o sanción, se le debe hacer por escrito, y decirle en base a qué ley o reglamento procede.

V.- Hacerle saber que no puede ser sometido a exámenes médicos contra su voluntad. Y;

VI.- El trato para el ciudadano que es detenido en un retén antialcohol debe sujetarse a los principios rectores de los derechos humanos.

Se considera esencial que exista un protocolo específico e integral que permita dotar de certeza, legalidad y seguridad jurídica a este tipo de operativos, tal y como se hace en Ciudad de México desde el año 2007.

Protocolo que se moderniza y actualiza cada cierto tiempo.

Actualmente, dicho protocolo se denomina: "ACUERDO 59/2017 POR EL QUE SE EXPIDE EL PROTOCOLO DE ACTUACIÓN POLICIAL DE LA SECRETARÍA DE SEGURIDAD PÚBLICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO PARA LA APLICACIÓN DEL

PROGRAMA “CONDUCE SIN ALCOHOL.

Como simple referencia, destacamos algunos puntos de dicho programa:

“….2.4. La Policía de la Ciudad de México, deberá cumplir sus funciones en estricto apego a los principios de legalidad, imparcialidad, honradez, objetividad, profesionalismo, respeto y protección a los derechos humanos.

Las y los integrantes de la policía, conforme a las disposiciones aplicables deberán abstenerse de las siguientes acciones:

2.4.1 Dar a conocer por cualquier medio a quien no tenga derecho, documentos, registros, imágenes, constancias, estadísticas, reportes o cualquier otra información reservada o confidencial de la que tenga conocimiento en ejercicio y con motivo de su empleo, cargo o comisión;

2.4.2 Al realizar cualquier acción durante el desarrollo del Programa, realizar actos que impliquen intimidación, discriminación, tratos crueles y degradantes, y en general cualquier otra acción u omisión que origine o resulte en abuso de autoridad; y

2.4.3 Solicitar o aceptar compensaciones, pagos o gratificaciones distintas a las previstas legalmente. En particular se opondrán a cualquier acto de corrupción y en caso de tener conocimiento de alguno, deberán denunciarlo.

2.6. La Dirección General de Asuntos Internos, preferentemente contará con representantes en el punto de revisión, a efecto de observar y supervisar que el actuar de la Policía de la Ciudad de México sea de acuerdo a la normatividad y a lo dispuesto en el presente Protocolo.

2.7. La Dirección General de Derechos Humanos, preferentemente contará con Testigos Supervisores en el punto de revisión, a efecto de supervisar la aplicación del Programa y vigilar el respeto de los derechos humanos de la ciudadanía y del propio personal de la Secretaría.

CAPÍTULO V DE LA OPERACIÓN DEL PUNTO DE REVISIÓN

5.1. Previa instalación de la señalización vial para la implementación del Programa, se cerrará la circulación para encauzar aleatoriamente a los conductores hacía el carril confinado, llevando un registro de los vehículos que transitaron durante el horario de operación de éste.

5.2. Una vez encauzados los conductores hacía el carril confinado, se les hará saber la finalidad del Programa y les realizarán una entrevista, la cual consiste en preguntarles si han ingerido bebidas alcohólicas, realizándoles la prueba de aliento. 5.3. Si derivado de la entrevista se corrobora que el conductor no presenta aliento alcohólico, se le permitirá continuar su recorrido, agradeciéndole el haberse detenido, reiterándole la finalidad del operativo e invitándolo para que continúe con su marcha y tome sus precauciones para llegar a su destino.

5.4. Si derivado de la entrevista se percatan que el conductor muestra signos de haber ingerido bebidas alcohólicas, se realizara el siguiente procedimiento:

I.- Se le solicitará que apague el vehículo, invitándolo a descender del mismo con llave en mano, indicándole que se le realizará una prueba de alcoholemia, la cual consiste en soplar mediante una boquilla para medir el nivel de alcohol ingerido y que se muestra en aire espirado, trasladando al conductor con el Técnico Aplicador del Programa, a efecto de que le practique la prueba antes mencionada, y

II.-En caso que el conductor se niegue a la aplicación de la prueba de alcoholemia, las y los integrantes de la UPC lo trasladarán ante el Médico, a fin de que certifique su estado físico y mental, y posteriormente se le presente ante el Juez, para que éste conforme al marco de sus atribuciones aplique lo dispuesto en la normatividad vigente.

5.5. Si el conductor no rebasa el límite de alcohol que permite el Reglamento, se le permitirá continuar su recorrido, agradeciéndole por haberse detenido, reiterándole la finalidad del operativo e invitándolo para que continúe con su marcha y tome sus precauciones para llegar a su destino.

5.6. Si el conductor superó el límite permitido de alcohol en aire espirado, se llevará a cabo el siguiente procedimiento:

I.-El Técnico Aplicador del Programa le solicitará la licencia de conducir y/o la licencia permiso, en caso de que se trate de menores de edad, así como la tarjeta de circulación del vehículo y la póliza de seguro de responsabilidad civil por daños a terceros vigente;

II.-Requerirá a las y los integrantes de la UPC trasladar al conductor con el Médico para su valoración y expedición del certificado correspondiente, a fin de que posterior sea trasladado con el Juez;

III.-En el supuesto que el conductor sea del sexo femenino, el proceso de conducción hacia el Médico y posteriormente ante el Juez, se llevará a cabo por personal de la Unidad de la Policía Metropolitana Femenil;

……

**CAPÍTULO VI DEL TRASLADO DE LOS VEHÍCULOS**

6.1. Si el conductor sobrepasa el límite de alcohol permitido en el Reglamento, el Jefe del Punto de Revisión solicitará el servicio de grúa para que el vehículo sea remitido de manera inmediata al depósito vehicular, salvo que se presenten alguno de los supuestos siguientes:

I.-Que el conductor viaje con menores de 16 años, mujeres en estado de gravidez, personas en edad avanzada o con alguna discapacidad o que presente condición específica que la haga vulnerable; en estos casos, se le permitirá contactar vía telefónica a algún familiar o persona de confianza para que acuda al punto de revisión, y se le pueda hacer entrega del acompañante, observando lo siguiente:

a) Se dará vista de inmediato a personal representante de la Dirección General de Derechos Humanos, para que tome conocimiento de la situación y vigile que no se vulneren los derechos de las personas.

b) La persona a la que el conductor contacte tiene hasta 15 minutos antes del cierre del punto de revisión para acudir a recoger a la persona acompañante.

c) En caso de que el conductor no logre contactar a un familiar o persona de confianza, o este último no acuda y el tiempo límite de espera haya transcurrido, se hará del conocimiento inmediato del Juez asignado al punto de revisión, para que en el marco de sus atribuciones realice las acciones conducentes para proteger y garantizar los derechos de niñas, niños y adolescentes, así como personas con discapacidad o que presenten alguna condición específica que las haga vulnerables.

II.-Que algún acompañante del conductor con plena autorización del mismo pueda conducir el vehículo, en términos delo dispuesto en el Reglamento. En este caso, se hará entrega del vehículo previa solicitud de la licencia de conducir y/o identificación oficial con fotografía, así mismo se le preguntará el parentesco con el conductor, para que quede asentado en el informe. Si el acompañante designado por el infractor para entregarle el vehículo presenta aliento alcohólico, el vehículo no se entregará. El acompañante designado deberá presentar licencia de manejo vigente y no haber ingerido bebidas alcohólicas.

6.2. Cuando el vehículo sea remitido al depósito vehicular, el conductor deberá cubrir los respectivos derechos por concepto del servicio de arrastre y almacenaje del mismo, conforme lo determine el Código Fiscal para el Distrito Federal….” Fin de la cita textual.

En los años recientes, en materia de retenes en su aspecto general, preventivos de delitos, la Suprema Corte ha emitido diversos criterios, citamos algunos enseguida:

Tesis Aislada num. 1a. XXVI/2016 (10a.) de Suprema Corte de Justicia, Primera Sala, 19 de Febrero de 2016 (Tesis Aisladas)

CONTROL PROVISIONAL PREVENTIVO. PARÁMETROS A SEGUIR POR LOS ELEMENTOS DE LA POLICÍA PARA QUE AQUÉL TENGA VALIDEZ CON POSTERIORIDAD A LA DETENCIÓN EN FLAGRANCIA.

La finalidad de los controles preventivos provisionales es evitar la comisión de algún delito, salvaguardar la integridad y la vida de los agentes policiacos, o corroborar la identidad de alguna persona, con base en información de delitos previamente denunciados ante la policía o alguna autoridad. En este sentido, la realización de esos controles excluye la posibilidad de que la autoridad pueda detener a una persona sin causa mínima que lo justifique, de lo contrario, bajo una circunstancia abstracta -como la apariencia física de las personas, su forma de vestir, hablar o comportarse-, podrían justificar su detención y revisión física cuando es evidente que no existen circunstancias que permitan explicar la sospecha de que se está cometiendo un delito.

Por tanto, para que se justifique la constitucionalidad de un control preventivo provisional es necesario que se actualice la sospecha razonada objetiva de que se está cometiendo un delito y no sólo una sospecha simple que derive de un criterio subjetivo del agente de la autoridad.

Así, las circunstancias para acreditar empíricamente la sospecha razonable objetiva son relativas a los objetos materiales del ilícito, los sujetos, lugares y horarios descritos por las víctimas y los testigos de algún delito con las denuncias que haya recibido la policía. En este contexto, las condiciones en las cuales la policía estará en posibilidad de llevar a cabo un control de detención, se actualizan cuando la persona tenga un comportamiento inusual, así como conductas evasivas y/o desafiantes frente a los agentes de la policía. Sin embargo, en la actualización del supuesto de sospecha razonada, no existe la condición fáctica descrita, la comisión del delito evidente y apreciable de forma directa, pero sí las condiciones circunstanciales que justifican la realización de un control preventivo provisional por parte de los agentes de la autoridad, ya sea porque haya una denuncia informal o anónima, o porque el sujeto exteriorice acciones que objetivamente den lugar a considerar que se pretende ocultar la realización de un delito. Aunado a lo anterior, las condiciones fácticas son las que van a determinar el grado de intensidad del control preventivo por parte de la autoridad. En este sentido, existen dos tipos de controles que pueden realizarse:

1. Preventivo en grado menor, en el cual, los agentes de la policía pueden limitar provisionalmente el tránsito de personas y/o vehículos con la finalidad de solicitar información a la persona controlada, por ejemplo, su identidad, ruta, motivos de su presencia, etcétera. En este control preventivo de grado menor, también los agentes de la policía pueden efectuar una revisión ocular superficial exterior de la persona o del interior de algún vehículo.

2. Preventivo en grado superior, el cual está motivado objetivamente por conductas proporcionales y razonablemente sospechosas, lo que implica que los agentes policiales estén en posibilidad de realizar sobre la persona y/o vehículos un registro más profundo, con la finalidad de prevenir algún delito, así como para salvaguardar la integridad y la vida de los propios agentes. En este supuesto, éstos podrían, además, registrar las ropas de las personas, sus pertenencias así como el interior de los vehículos. Este supuesto se actualiza si las circunstancias objetivas y particulares del delito y el sujeto corresponden ampliamente con las descritas en una denuncia previa, o bien si los sujetos controlados muestran un alto nivel de desafío o de evasión frente a los agentes de la autoridad. En consecuencia, si después de realizar el control provisional legítimo los agentes de la policía advierten la comisión flagrante de algún delito, la detención del sujeto controlado será lícita, y también lo serán las pruebas descubiertas en la revisión que, a su vez, tendrán pleno valor jurídico para ser ofrecidas en juicio.

Tesis: 1a. XCIII/2015 (10a.) Gaceta del Semanario Judicial de la Federación Décima Época 2008638 1 de 1

Primera Sala Libro 16, Marzo de 2015, Tomo II Pag. 1096 Tesis Aislada (Constitucional)

DERECHO HUMANO A LA LIBERTAD PERSONAL. CARACTERÍSTICAS DE LOS NIVELES DE CONTACTO ENTRE UNA AUTORIDAD QUE EJERCE FACULTADES DE SEGURIDAD PÚBLICA Y UNA TERCERA PERSONA.

De conformidad con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y con los tratados internacionales, si bien todas las personas gozan de los derechos a la libertad personal, a la intimidad, a no ser molestadas en sus posesiones o propiedades y a la libre circulación, como cualquier otro derecho humano, al no ser absolutos, su ejercicio puede ser restringido o limitado con base en criterios de proporcionalidad. En ese sentido, el artículo 16 de la Constitución prevé que para que una persona pueda ser privada de su libertad debe existir una orden de aprehensión o la concurrencia de flagrancia o caso urgente en la comisión de una conducta delictiva; accionar al que el texto constitucional le denomina “detención”. Sin embargo, no todo contacto entre una autoridad de seguridad pública y una persona puede catalogarse de esa forma, pues las competencias propias de los agentes de seguridad pública implican también actos de investigación o prevención del delito. En ese tenor, se pueden distinguir tres niveles de contacto entre una autoridad que ejerce facultades de seguridad pública y una tercera persona: a) simple inmediación entre el agente de seguridad y el individuo, para efectos de investigación, identificación o prevención; b) restricción temporal del ejercicio de un derecho, como pueden ser la libertad personal, propiedad, libre circulación o intimidad, y c) detención en sentido estricto. El primer nivel de contacto no requiere justificación, ya que es una simple aproximación de la autoridad con la persona que no incide en su esfera jurídica, el cual se actualiza, por ejemplo, cuando un agente de policía se acerca a una persona en la vía pública y le hace cierto tipo de preguntas sin ejercer ningún medio coactivo y bajo el supuesto de que dicha persona puede retirarse en cualquier momento. En cambio, la restricción temporal del ejercicio de la libertad surge cuando una persona se siente razonablemente obligada por la autoridad a obedecer sus órdenes expresas o implícitas, mismas que pueden derivar en una ausencia de movimiento físico. Esta restricción debe ser excepcional y admitirse únicamente en casos en los que no es posible, por cuestión temporal, conseguir un mandamiento escrito u orden judicial para ejercer actos de molestia a una persona o a sus posesiones. Para ello, la autoridad deberá acreditar la concurrencia de una suposición razonable de que se está cometiendo una conducta delictiva, la cual variará en cada caso concreto y debe ser acreditable empíricamente. Así, a saber, la autoridad deberá señalar detenidamente cuál era la información (hechos y circunstancias) con la que contaba en ese momento para suponer razonablemente que la persona en cuestión estaba cometiendo una conducta ilícita o, por el contrario, si el registro o revisión fue autorizado libremente por el posible afectado, entendiéndose que existe consentimiento cuando fue prestado consciente y libremente; es decir, ausente de error, coacción o de un acto de violencia o intimidación por parte de los agentes de policía.

En el año 2010, el Gobierno Federal firmó una resolución por medio de la cual México se integró a la “Década por la Seguridad Vial” de la Organización de las Naciones Unidas.

De acuerdo al documento en cita, nos permitimos exponer algunos de sus contenidos:

“….En su resolución 64/255, 1 de marzo de 2010, la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó el periodo 2011-2020 «Decenio de Acción para la Seguridad Vial», con el objetivo general de estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial.

2.1 Magnitud del problema, tendencias ascendentes Cada año, cerca de 1,3 millones de personas fallecen a raíz de un accidente de tránsito —más de 3000 defunciones diarias— y más de la mitad de ellas no viajaban en automóvil. Entre 20 millones y 50 millones de personas más sufren traumatismos no mortales provocados por accidentes de tránsito, y tales traumatismos constituyen una causa importante de discapacidad en todo el mundo. El 90% de las defunciones por accidentes de tránsito tienen lugar en los países de ingresos bajos y medianos, donde se halla menos de la mitad de los vehículos matriculados en todo el mundo. Entre las tres causas principales de defunciones de personas de 5 a 44 años figuran los traumatismos causados por el tránsito. Según las previsiones, si no se adoptan medidas inmediatas y eficaces, dichos traumatismos se convertirán en la quinta causa mundial de muerte, con unos 2,4 millones de fallecimientos anuales. Ello se debe, en parte, al rápido aumento del mercado de vehículos de motor sin que haya mejoras suficientes en las estrategias sobre seguridad vial ni la planificación del uso del territorio. Se ha estimado que las colisiones de vehículos de motor tienen una repercusión económica del 1% al 3% en el PNB respectivo de cada país, lo que asciende a un total de más de $ 500 000 millones. La reducción del número de heridos y muertos por accidentes de tránsito mitigará el sufrimiento, desencadenará el crecimiento y liberará recursos para una utilización más productiva.

2.2 Iniciativas que dan resultados Los traumatismos causados por el tránsito pueden prevenirse. La experiencia sugiere que un organismo coordinador con financiación suficiente y un plan o estrategia nacional con metas mensurables son componentes cruciales de una respuesta sostenible al problema de la seguridad vial. Entre las intervenciones eficaces figuran la incorporación de las características de la seguridad vial en la utilización de la tierra, la planificación urbana y la planificación del transporte; el diseño de carreteras más seguras y la exigencia de auditorías independientes en materia de seguridad vial para los nuevos proyectos de construcción; el mejoramiento de las características de seguridad de los vehículos; el fomento del transporte público; el control eficaz de la velocidad a cargo de la policía y mediante el uso de medidas de descongestión del tráfico; el establecimiento y observancia de leyes armonizadas a escala internacional que exijan el uso del cinturón de seguridad, del casco y de los sistemas de retención para niños; la fijación e imposición de límites de alcoholemia a los conductores, y el mejoramiento de la atención que reciben las víctimas de los accidentes de tránsito. Las campañas de sensibilización de la población también cumplen una función esencial en el apoyo a la observancia de las leyes, aumentando la toma de conciencia sobre los riesgos y las sanciones asociadas al quebrantamiento de la ley….” Fin de la cita textual.

Sin embargo, no debemos confundir las buenas intenciones y las acciones, quizá hasta urgentes o desesperadas para frenar una determinada conducta, con el abuso de autoridad. La falta de protocolos como el de la Ciudad de México, permite que las autoridades que participan en los retenes o filtros anti alcohol cometan toda clase de atropellos y abusos contra los automovilistas, violando sus derechos humanos y el debido proceso.

En años recientes algunas entidades federativas como el Estado de Jalisco, decidieron imitar a la ciudad de México, expidiendo sus protocolos de actuación en la materia.

Actualmente la Ley de Transporte y Movilidad Sustentable para el Estado de Coahuila de Zaragoza, establece lo siguiente:

ARTÍCULO 259. Cualquier vehículo que cuente con la documentación de identificación a que hace referencia el artículo 256 de la presente Ley, expedidos en el Estado o en otra entidad federativa, podrá circular libremente en el mismo; por tanto, las corporaciones policiales estatales o municipales, no deberán interrumpir o suspender la circulación a ningún vehículo, salvo en los casos de infracciones flagrantes; por la aplicación de alguna medida de seguridad; por orden judicial; por los programas de prevención de accidentes relacionados con la ingesta de alcohol y estupefacientes, y de las expresamente previstas en este ordenamiento.

En Coahuila urge la implementación de protocolos de actuación como los de la Ciudad de México y Jalisco.

Pero; estos protocolos no deben quedar sujetos a la discrecionalidad de las autoridades estatales y municipales en cuanto a su expedición e implementación, no, debe ser una obligación legal el expedirlos, para poder garantizar al ciudadano todos sus derechos en los operativos multicitados.

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

**DECRETO**

**ARTÍCULO ÚNICO:** Se adiciona un segundo párrafo al artículo 259 de la Ley de Transporte y Movilidad Sustentable para el Estado de Coahuila de Zaragoza, para quedar como sigue:

**ARTÍCULO 259……**

**Las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de sus respectivas competencias, deberán expedir los protocolos necesarios para la implementación de los operativos para prevenir accidentes por consumo de alcohol y estupefacientes, garantizando el respeto a los derechos humanos y a las garantías procesales de los conductores.**

**…..**

TRANSITORIOS

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

Segundo.- El Poder Ejecutivo y los Municipios, en un plazo no mayor a cuarenta días hábiles contados a partir de la entrada en vigor del presente decreto, deberán expedir y publicar en los órganos de difusión correspondientes los protocolos a que hace alusión el segundo párrafo del artículo 259.

Tercero.- Se derogan todas las disposiciones que se opongan al presente decreto.

##### ATENTAMENTE

“POR UNA PATRIA ORDENADA Y GENEROSA Y UNA VIDA MEJOR Y MÁS DIGNA PARA TODOS”

**GRUPO PARLAMENTARIO “DEL PARTIDO ACCION NACIONAL”**

## Saltillo, Coahuila de Zaragoza, 18 de septiembre de 2019

**DIP. GERARDO ABRAHAM AGUADO GÓMEZ**

**DIP. MARCELO DE JESUS TORRES COFIÑO DIP. MARIA EUGENIA CAZARES MARTINEZ**

**DIP. ROSA NILDA GONZÁLEZ NORIEGA DIP. FERNANDO IZAGUIRRE VALDÉS**

**DIP. BLANCA EPPEN CANALES DIP. JUAN CARLOS GUERRA LÓPEZ NEGRETE**

**DIP. GABRIELA ZAPOPAN GARZA GALVÁN DIP. JUAN ANTONIO GARCÍA VILLA**

**HOJA DE FIRMAS QUE ACOMPAÑA LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR LA QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO AL ARTÍCULO 259 DE LA LEY DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD SUSTENTABLE PARA EL ESTADO DE COAHUILA DE ZARAGOZA**