Iniciativa con Proyecto de Decreto, por la que se reforman los artículos 22 y 94 de la **Ley de Transporte y Movilidad Sustentable para el Estado de Coahuila de Zaragoza.**

* **Para regular el traslado de maquinaria pesada que sea a través de remolques y no circulen por si mismas en las calles**

Planteada por la **Diputada Lizbeth Ogazón Nava,** del Grupo Parlamentario, "Movimiento Regeneración Nacional” del Partido Morena.

Fecha de Lectura de la Iniciativa: **24 de Mayo de 2022.**

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

**Fecha de lectura del Dictamen:**

**Decreto No.**

Publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado:

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE PRESENTA LA DIPUTADA LIZBETH OGAZÓN NAVA CONJUNTAMENTE CON LAS DIPUTADAS Y EL DIPUTADO INTEGRANTES DEL GRUPO DE morena, POR LA QUE SEMODIFICAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE** **LA LEY DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD SUSTENTABLE PARA EL ESTADO DE COAHUILA DE ZARAGOZA.**

**H. PLENO DEL CONGRESO DEL ESTADO**

**DE COAHUILA DE ZARAGOZA.**

**P R E S E N T E.-**

La suscrita Diputada Lizbeth Ogazón Nava, conjuntamente con las Diputadas y el Diputado integrantes del Grupo Parlamentario del movimiento de regeneración nacional, en el ejercicio de las facultades que nos confieren el Artículo 59 Fracción I de la Constitución Política del Estado de Coahuila de Zaragoza, así como los artículos 21 Fracción IV, 152 Fracción I y demás aplicables de la Ley Orgánica del Congreso del Estado Independiente, Libre y Soberano de Coahuila de Zaragoza, nos permitimos someter a consideración de este Honorable Pleno del Congreso del Estado, la presente iniciativa con proyecto de decreto, por el quese adicionala Ley de Transporte y Movilidad Sustentable para el Estado de Coahuila de Zaragoza, a razón de la siguiente:

**E X P O S I C I O N D E M O T I V O S**

Como habitantes de una ciudad, tenemos expectativas mayores a un simple traslado de un punto de origen a uno de destino.

En primer lugar, esperamos que haya accesos de movilidad cercanos a nuestros puntos de partida. Damos por hecho cierta seguridad (viajar sin sufrir percances viales o asaltos en el transporte público, por ejemplo), o que los medios de transporte sean eficientes, llegando a tiempo a los puntos de destino, cumpliendo con los mismos lapsos de traslado todos los días.

Finalmente, nadie espera desplazarse en condiciones medioambientales poco óptimas, por ejemplo, que provoquen enfermedades por inhalar los contaminantes que despiden los vehículos.

Es por ello que, para esta iniciativa necesitamos tomar en cuenta dos ejes:

1. seguridad vial y gestión del tráfico y 2) protección al medio ambiente.

Como legisladores es nuestra responsabilidad proponer reformas que den pie a políticas públicas de manera integral e incluyente que permitan tomar mejores decisiones gubernamentales en materia de movilidad urbana, y a su vez hacer consciente a la sociedad de su participación en la problemática y la sensibilizarle para ser parte de la solución.

Las ciudades de hoy son vistas como las caras opuestas de una moneda. Por un lado, son fuentes de riqueza y desarrollo económico la población, pero por el otro, son focos de deterioro ambiental, pobreza e inseguridad pública.

Esta dicotomía presenta la siguiente problemática: al tratar de proteger y fomentar las sinergias industriales y comerciales, las economías a escala y las oportunidades para sus habitantes, agravan los efectos o externalidades negativas asociadas con dichos fenómenos urbanos.

Una vez expuesto lo anterior, entendemos que la movilidad en las ciudades es de tendencia multidisciplinaria; ya no se trata únicamente de generar políticas para conectar todos los puntos de una ciudad para que sus habitantes se desplacen a través de distintos modos de transporte. Ahora se convierte en un concepto más integral, donde la movilidad se considera un derecho de la ciudadanía y debe cumplir ciertas condiciones, como:

* Acceso para todos;
* Seguridad cotidiana que incluye, entre otros elementos, a la seguridad vial, integridad personal y protección a la salud;
* Eficiencia, para que sea con el menor costo para el Estado, la sociedad, y los usuarios, así como;
* Responsabilidad medioambiental, para disminuir la concentración de emisiones contaminantes y evitar contingencias ambientales.

**PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

1. Seguridad vial y gestión del tráfico.

Los accidentes de tráfico son la principal causa de muerte entre las personas de 5 a 29 años, y figuran entre las 10 primeras causas de muerte en todos los grupos de edad. El problema afecta gravemente a los países de ingreso bajo y mediano, donde tiene lugar el 93 % de las muertes en accidentes de tráfico. En este artículo se analiza el trabajo que está llevando a cabo el sistema de las Naciones Unidas para mejorar la seguridad vial en todo el mundo, y se examina cómo pueden contribuir unas carreteras más seguras al logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible[[1]](#footnote-1).

En los últimos meses, se ha visto el incremento de vehículos de carga de baja velocidad que circulan por algunas vías de gran afluencia por las avenidas y bulevares de las ciudades. Éstas tienen límites de velocidad de 80 o hasta 90 kilómetros por hora, lo cual al momento de incluir en su circulación a vehículos de trabajo de construcción o agrícola, provocan el entorpecimiento del tránsito, ya que estos, no exceden en su conducción los 40 o 50 kilómetros por hora, sus dimensiones son grandes y el transportar material de diversa índole lo hace más peligroso y susceptible de que ocurra un accidente dañando considerablemente a terceros, quienes por lo regular tienen tamaños y pesos inferiores a estos vehículos de carga; entre los vehículos a los que hacemos alusión figuranlas excavadoras de oruga, de ruedas, de largo alcance, mini excavadoras,[[2]](#footnote-2)tractores, sembradoras, cosechadoras, pulverizadoras,[[3]](#footnote-3)compactadoras, recuperadoras, retroexcavadoras,[[4]](#footnote-4)etc., que por las condiciones de su uso y funcionamiento no son aptos para ser circulados de manera autónoma, debiendo de considerarse el ser trasladados sobre plataformas o bases que hagan prudente y correcto su desplazamiento.

Lo anterior no va en el sentido de la prohibición de la circulación de este tipo de vehículos, sino que estos mismos sean trasladados de forma distinta yadecuada.

1. Medio Ambiente.

Las ciudades mexicanas padecen serios problemas de contaminación ambiental, y el sector transporte es una de sus principales causas al contribuir con el 20.4% de la emisión de GEI, de los cuales el 16.2% proviene del subsector automotor, en su mayoría, por viajes en transporte individual motorizado[[5]](#footnote-5).

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS), cada año mueren en nuestro país 14,700 personas a causa de enfermedades asociadas a la contaminación del aire, y es que los congestionamientos viales en las principales arterias que comunican los centros urbanos conllevan a un deterioro de la calidad del aire y por ende de la salud de la población.

La NOM-044 establece los límites máximos permisibles para la emisión de monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, hidrocarburos no metano, hidrocarburos no metano más óxidos de nitrógeno, partículas y amoniaco, todos ellos contaminantes atmosféricos provenientes del escape de motores nuevos y de vehículos automotores nuevos con un peso mayor a 3,857 kilogramos que utilizan diésel como combustible.

Por medio de la NOM-044 se busca que los motores nuevos a diésel y los vehículos pesados nuevos que los incorporen cuenten con tecnologías más eficientes y menos contaminantes, en comparación con las que se comercializan en la actualidad, con lo cual habrá mayores beneficios a la salud pública y a los ecosistemas. Esto a partir del 1o. de enero de 2019, fecha a partir de la cual se contará con plena disponibilidad de diésel de ultra bajo azufre en todo el territorio nacional[[6]](#footnote-6).

Considerando lo anterior, podemos contribuir al cumplimiento de esta NOM en favor de la movilidad y el medio ambiente, promoviendo siempre la circulación de este tipo de vehículos de forma distinta yadecuada.

Por lo anteriormente expuesto es que se somete a consideración de este Honorable Congreso del Estado, para su revisión, análisis y, en su caso, aprobación, la siguiente:

**Iniciativa con Proyecto de Decreto, POR LA QUE SE MODIFICAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LOS ARTÍCULOS 22 Y 94 DE LA LEY DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD SUSTENTABLE PARA EL ESTADO DE COAHUILA DE ZARAGOZA,** para quedar como a continuación se menciona:

**LEY DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD SUSTENTABLE PARA EL ESTADO DE COAHUILA DE ZARAGOZA**

**ARTÍCULO 22.** El servicio de transporte de carga es el destinado al traslado de bienes, mercancías y objetos dentro de los límites del territorio estatal, sujetándose a las condiciones de operación que establece la presente Ley y sus normas reglamentarias, así como a la autoridad correspondiente, el cual se clasifica en:

**I.- …**

**II.- …**

**III.- …**

**IV.- …**

**V.- …**

**VI.- …**

**VII.- …**

En relación con las maquinarias a las que hace referencia el presente artículo en la fracción segunda, estas mismas deberás ser trasladadas por medio de un remolque que sea basto, suficiente, seguro y que exceda las dimensiones de la maquinaria que se intenta trasladar, con el fin de evitar la congestión vehicular, así mismo, el transporte de carga que traslade maquinaria deberá tener como característica que la capacidad de su motor pueda superar los 100 km/h.

**ARTÍCULO 94.** El servicio de transporte de carga es el contemplado en el artículo 22 del presente ordenamiento, y para su prestación se requiere contar con la concesión o permiso otorgado por la autoridad competente.

En los casos de la fracción segunda del artículo 22, se observarán lo que disponga el mismo para el caso en concreto.

**T R A N S I T O R I O**

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

**A T E N T A M E N T E**

**Saltillo, Coahuila de Zaragoza, 25 de mayo de 2022**

**Grupo Parlamentario de morena**

****

Dip. Lizbeth Ogazón Nava.





Dip. Teresa De Jesús Meraz García

Dip. Laura Francisca Aguilar Tabares

Dip. Francisco Javier Cortez Gómez

1. JoëlleAuert y MeleckidzedeckKhayesi. (2021). El papel del sistema de las Naciones Unidas en la mejora de la seguridad vial para salvar vidas y la promoción del desarrollo sostenible. Mayo 22, 2022, de ONU Sitio web: https://www.un.org/es/cr%C3%B3nica-onu/el-papel-del-sistema-de-las-naciones-unidas-en-la-mejora-de-la-seguridad-vial-para [↑](#footnote-ref-1)
2. <https://www.ipesa.com.pe/blog/tipos-excavadoras-usos/> [↑](#footnote-ref-2)
3. <https://blogmx.jacto.com/maquinaria-agricola/#:~:text=Una%20maquinaria%20agr%C3%ADcola%20es%2C%20como,campo%20mientras%20realiza%20su%20trabajo>. [↑](#footnote-ref-3)
4. <https://www.vrm.mx/#/cats/1> [↑](#footnote-ref-4)
5. ONU HABITAT. (2021). Contaminación, automóviles y calidad del aire.. Mayo 22,2022, de Organizacion de las Naciones Unidas Sitio web: https://onuhabitat.org.mx/index.php/contaminacion-automoviles-y-calidad-del-aire. [↑](#footnote-ref-5)
6. Odette Mendoza Becerril. (2022). La contaminación vehicular en México y la transición a vehículos emisiones cero. Mayo 22,2022, de Revistas Jurídicas UNAM Sitio web: https://revistas.juridicas.unam.mx/index.php/hechos-y-derechos/article/view/16746/17321 [↑](#footnote-ref-6)