

## HONORABLE ASAMBLEA

A las Comisiones Unidas de Legislación y de Transporte le fue turnado para su estudio y dictamen, los expedientes legislativos:

- I. **10834/LXXIV** en fecha fecha 24 de abril del 2017, que contiene escrito signado por los CC. Ricardo Anselmo Cantú Jauckens, Luisa Pérez Barbosa Garza, Eulogio Andrés Castro Torres, Paola Padilla Fitch y Arturo Rodríguez Martínez el cual contiene **Iniciativa de reforma por adición de un párrafo segundo al artículo 2, se adicionan las fracciones XVI y XVII al artículo 3; se adiciona el Capítulo I Bis “Del Observatorio Ciudadano Estatal de Seguridad Vial” consistente de los artículos 3 Bis, 3 Bis I, 3 Bis II, 3 Bis III y 3 Bis IV de la Ley que crea el Instituto de Control Vehicular del Estado de Nuevo León, para crear el Observatorio Ciudadano Estatal de Seguridad Vial en el Estado.**
  
- II. **11055/LXXIV** en fecha fecha 06 de septiembre del 2017, que contiene escrito signado por la Diputada Rosalva Llanes Rivera, el cual contiene **Iniciativa de Ley que crea el Observatorio Vial del Estado de Nuevo León, la cual consta de 20 artículos y 4 artículos transitorios, como órgano de participación ciudadana de colaboración y consulta del Instituto de Control Vehicular con el objetivo de reducir las pérdidas humanas derivadas de la violencia vial.**

Con el fin de ver proveído el requisito fundamental de dar vista al contenido de la Iniciativa citada y de conformidad con lo establecido en el artículo 47 inciso b) del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado de Nuevo León, quienes integramos la Comisión de Dictamen Legislativo que sustenta el presente documento, consignamos ante este Pleno los siguientes:

## **ANTECEDENTES**

### **Expediente 10834/LXXIV**

Mencionan los promoventes que, Nuevo León es un Estado vibrante, líder en diversos rubros a nivel nacional y referente de una sociedad moderna, esto hace que nuestro Estado tenga un desarrollo pujante y acelerado, con una economía activa y una movilidad dinámica que impacta la vida social de nuestros ciudadanos. En la actualidad el número de siniestros viales en nuestra entidad resulta alarmante.

Indican que la Organización Mundial de la Salud (OMS) reconoce que los siniestros viales se encuentran entre las primeras diez causas de muerte a nivel global, con más de 1.2 millones de personas fallecidas anualmente, razón por la cual la violencia vial ya se considera una epidemia. A su vez, México se encuentra entre los primeros 10 países a nivel mundial en relación con los decesos ocasionados por hechos de tránsito y resulta la segunda causa de orfandad en el País.

Señalan también que se estima que para el Estado de Nuevo León el costo monetario generado por siniestros viales durante 2011 fue de \$3 mil 491 millones de pesos (CONAPRA, 2013), pero el mayor impacto para las familias nuevoleonenses es recibir la noticia de la muerte de un familiar o ser querido de manera súbita, o hacer estado presentes mientras ocurría.

Agregan los promoventes que, datos presentados por la Secretaría Técnica del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (STCONAPRA) del 2013, revelan que nuestra entidad ocupa el primer lugar a nivel nacional en “accidentes viales” teniendo como resultado el deceso de cerca de 647 personas por año y más de 12 mil heridos, además, los principales afectados son los denominados “usuarios vulnerables de la vía pública, es decir peatones, ciclistas y motociclistas.

Expresan también que, lo primordial es reconocer que los hechos de tránsito son una de las primeras causas de fallecimiento en niños, adolescentes y adultos jóvenes, por lo que representan un grave problema de salud pública, pues sus repercusiones impactan diversas esferas de la vida económica y social de nuestra comunidad.

Concluyen mencionando que, diversos países y regiones han formado consejos y/o observatorios de seguridad vial con el propósito de reunir información específica sobre el tema, y con base en ello, elaborar análisis estadísticos que faciliten la toma de decisiones para la implementación de medidas que mejoran la salud vial de los países.

## **Expediente 11055/LXXIV**

Menciona la promovente que, Nuevo León es un estado que día a día recibe a miles de familias para integrarse en la sociedad y al campo laboral, lo anterior deriva en una economía muy activa que impacta directamente en el incremento del parque vehicular. La compleja movilidad de vehículos es de gran impacto y tiene consecuencias que inciden diariamente en la vida de nuestros ciudadanos por el alarmante índice de percances viales.

Añade que, basta señalar que las acciones más contundentes que realiza las autoridades municipales son regularmente los cambios, las modificaciones y reformas que se efectúan como medidas a los reglamentos de vialidad y tránsito para sancionar las malas prácticas que tienen los conductores de vehículos que transitan por sus municipios, dejando de lado el elemento primordial: la prevención.

Comenta también que, los hechos de tránsito son una de las primeras causas de fallecimiento y adolescentes y adultos jóvenes, actualmente representan un grave problema de salud pública, ya que las repercusiones que representan impactan en diversas esferas de la vida económica y social del individuo, de la familia y del país entero.

Indica la promovente que, se ve a diario la falta de medidas preventivas de la circulación, la falta de medidas infraestructurales y normativas que permitan a los usuarios de las vías de tránsito caminar y

andar en bicicleta con seguridad, y falta de medidas que mejoren la calidad del transporte público el acceso a él.

Expone que, en muchos países la adopción y aplicación de códigos de circulación parecen insuficientes. La elaboración y observancia eficaz de la legislación son fundamentales para reducir la conducción bajo los efectos del alcohol, el uso del celular y el exceso de velocidad, y para aumentar el uso de los cascos, cinturones de seguridad y sistemas de retención para niños.

Refiere que, según el informe sobre seguridad vial 2015 de las Naciones Unidas, las tasas de observancia de las disposiciones relativas a todos estos factores de riesgo son generalmente bajas, lo que indica que la vigilancia del cumplimiento de las leyes relacionadas con la seguridad vial necesita mejorarse.

Señala también que, actualmente se dan grandes diferencias en lo que se refiere a la calidad y cobertura de los datos sobre traumatismos por accidentes de tránsito que recaban y comunican los estados y países; es necesario contar con datos confiables sobre víctimas. La sub notificación de traumatismos por colisiones de tránsito es un grave problema.

Determina que, los incidentes viales son responsables de muchas pérdidas humanas, pero también ocasionan muchos traumatismos de menor gravedad; se estima que en el mundo se producen entre 20 y 50 millones de traumatismos no mortales por año, lo que resulta una causa importante de discapacidad.

Alude la promovente que, para abordar la seguridad vial de un modo integral buscando mejorarla, se necesita una coordinación interdisciplinaria con la participación de múltiples sectores, como los de la salud, transporte, educación y policía.

Apunta que, según datos de la CONAPRA se estima que para el Estado de nuevo león durante el 2011 el costo monetario generado por siniestros viales fue de \$3,491 millones de pesos, sin embargo lo más lamentable de esto es que las personas fallecidas o que resultan con lesiones graves debido a un siniestro vial han ido aumento, siendo hoy en día la segunda causa de muerte entre los 5 y 44 años de edad.

Adiciona estos resultados, el informe mundial de la ONU recomienda acciones que los gobiernos podían seguir para mejorar su situación en materia de seguridad vial:

1. Designar un organismo coordinador en la administración pública para orientar las actividades en materia de seguridad vial.
2. Evaluar el problema, las políticas y el marco institucional relativos a los traumatismos causados por el tránsito, así como la capacidad de prevención en la materia.
3. Preparar una estrategia y un plan de acción en materia de seguridad vial.
4. Asignar recursos financieros y humanos para tratar el problema.
5. Aplicar medidas concretas para prevenir los choques en la vía pública, reducir al mínimo los traumatismos y sus consecuencias, y evaluar las

repercusiones de estas medidas, entre las que figuran reducir la velocidad excesiva e inapropiada, reducir el consumo de alcohol cuando se conduce y aumentar el uso de los cascos para motocicletas, los cinturones de seguridad y los sistemas de retención para niños.

Menciona el promovente que, el sustento legal del OVAL en las recomendaciones de la Organización de las Naciones Unidas y de la Organización Panamericana de la Salud bajo el “decenio de acciones por la seguridad vial” al amparo en México de la Estrategia Nacional de la Seguridad Vial y el Punto de Acuerdo de fecha 14 de abril del 2011 en el que el Senado de la República declara la década 2011-2020 como el decenio de acción para la seguridad vial con la meta de reducir la mortalidad en México en un cincuenta por ciento los accidentes de tránsito para el 2020.

Concluye mencionando que, un sistema seguro de tránsito es, por tanto, aquel que se adapta y contrarresta la vulnerabilidad y falibilidad humana, y para lograrlo es fundamental la recopilación de datos confiables sobre la magnitud de los accidentes de tránsito y los factores de riesgo. Los datos son esenciales para desarrollar un enfoque sistemático de la seguridad vial. Una evaluación amplia de la magnitud de los traumatismos por accidentes de tránsito debería tener en cuenta no solo la mortalidad, sino también los traumatismos no mortales y las discapacidades resultantes, así como el costo económico de dichos traumatismos y la rentabilidad de las intervenciones.

Una vez analizada la solicitud de mérito y con fundamento en el artículo 47 inciso c) del Reglamento para el Gobierno Interior del

Congreso del Estado de Nuevo León, hacemos de su conocimiento las siguientes:

### **CONSIDERACIONES**

La competencia que le resulta a esta Comisión de Legislación para conocer de la presente iniciativa que nos ocupa, se encuentra sustentada por los numerales 65 fracción I, 66 fracción I inciso a), 70 fracción II, y demás relativos de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Nuevo León, así como lo dispuesto en los artículos 37 y 39 fracción II y X del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado de Nuevo León.

Visualizamos que la iniciativas en cuestión son coincidentes en proponer la creación de un Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial, con la finalidad de coadyuvar con el Instituto de Control Vehicular en la revisión de la naturaleza, frecuencia, distribución, causas, consecuencias y estadísticas de los incidentes de tránsito en el Estado, fungiendo como órgano de seguimiento y apoyo.

Por otra parte coincidimos con los promoventes en el sentido de que la OMS establece que los siniestros viales se encuentran dentro de las primeras diez causas de muerte a nivel global, puesto que más de 1.2 millones de personas fallecen anualmente por esta causa. Consideramos



acertado mencionar que nuestro país se encuentra dentro de los primeros diez países a nivel mundial en decesos ocasionados por hechos de tránsito, naturaleza, frecuencia, distribución, causas y consecuencia ostentándose como la segunda causa de orfandad.

En correspondencia creemos que se presenta de manera acertada el argumento de que en Nuevo León el costo generado con motivo de siniestros viales es de miles de millones de pesos (tres mil 491 millones de pesos), y que dicha situación genera un detrimento enorme y muchas veces incosteable para los ciudadanos nuevoleonenses, aunado a la terrible noticia del fallecimiento de algún familiar

Acorde a lo anterior concordamos que los siniestros viales en nuestro Estado van a la alza puesto que datos presentados por la Secretaría Técnica del Consejo Nacional Para la Prevención de Accidentes (STCONAPRA) del 2013, revelan que *nuestra entidad ocupa el primer lugar a nivel nacional en "accidentes viales" teniendo como resultado el deceso de cerca de 647 personas por año y más de 12 mil heridos; además, los principales afectados son los denominados "usuarios vulnerables de la vía pública", es decir peatones, ciclistas y motociclistas.*

En relación a lo citado, visualizamos que los hechos de tránsito se ostentan como una de las primeras causas de fallecimiento en niños, adolescentes y adultos jóvenes, por lo que representan un grave problema de salud pública, ya que sus repercusiones impactan diversas esferas de la vida económica y social de nuestra sociedad.

En ese sentido consideramos importante señalar que la, *International Traffic Safety Data and Analysis Group*, mediante International Road Traffic and Accident Database (IRTAD), no presenta estadísticas de México puesto que no cumple con los estándares metodológicos internacionales para recaudar datos. Desgraciadamente al no poseer la capacidad para identificar las dimensiones de esta epidemia, consideramos que la efectividad de las estrategias desarrolladas para mitigarla se ven limitadas, razón por la cual acordamos que resulta adecuada la iniciativa en estudio.

Acorde a lo vertido un gran número de países se han dado a la tarea de crear observatorios de seguridad vial con la intención de reunir información específica sobre el tema y elaborar análisis estadísticos que faciliten la toma de decisiones para la implementación de medidas que mejoren la salud vial.

No podemos dejar de señalar que el exceso de velocidad, las condiciones ambientales adversas, el mal estado de las vías y señalamientos, junto con la irresponsabilidad del conductor al circular a exceso de velocidad, no respetar la distancia entre vehículos entre otras, representan conductas que fomentan el cada vez más alto índice de hechos de tránsito.

Creemos que es importante la creación del observatorio planteado, ya que se ostentaría como un referente en materia de seguridad vial, generador de información confiable para la sociedad, el sector gubernamental, el sector privado y las diferentes organizaciones

interesadas en este tema. Así mismo, se diagnosticaría la situación de nuestra entidad en el tema de vialidad, mediante la definición de indicadores que se monitorearían a lo largo de un periodo de tiempo.

En ese sentido acordamos que su implementación fomentaría la transparencia en la medición de indicadores, puesto que los observatorios ciudadanos son una de las mejores maneras que tienen los ciudadanos de participar en la creación de los objetivos de una ciudad. Los observatorios ciudadanos son el primer paso para encontrar los problemas que aquejan a una comunidad, ya que permiten medir una situación a través del tiempo y encontrar los factores en los que vale la pena incidir para resolver un problema.

Por otra parte conforme al artículo 109 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado de Nuevo León consideramos pertinente realizar modificaciones a la redacción de ambas iniciativas de en estudio, sin afectar el fondo de la misma, puesto que creemos que dentro de la facultad de petición de información deben tomarse en cuenta las capacidades técnicas y carga de trabajo de las autoridades estatales y municipales. Aunado a lo anterior por técnica legislativa se considera establecer como nombre el de Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial toda vez que dentro de sus atribuciones se establece que es un ente de participación ciudadana.

Finalmente asentamos que las iniciativas en estudio resultan adecuadas, por lo que vemos necesaria la reforma planteada a la legislación actual para la implementación de un Observatorio Ciudadano

de Seguridad Vial, revestido de personalidad jurídica propia y que tenga dentro de sus atribuciones la de recabar la información relativa a los hechos viales que ocurran en el Estado, para la evaluación y análisis de las causas que los provocan, con el objeto de establecer medidas, programas y políticas públicas de prevención para evitar siniestros viales.

En atención a los argumentos vertidos en el presente dictamen por los suscritos Diputados que integramos ésta Comisión, y de acuerdo con lo que disponen los artículos 37 y 39 fracción II, del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado de Nuevo León, proponemos a esta Soberanía el siguiente:

### **Decreto**

**ARTÍCULO ÚNICO.-** Se adiciona el Capítulo I Bis denominado “Del Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial” consistente de los artículos 3 Bis, 3 Bis I, 3 Bis II, 3 Bis III y 3 Bis IV de la Ley que Crea el Instituto de Control Vehicular del Estado de Nuevo León, para quedar como sigue:

### **Capítulo I Bis**

#### **Del Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial**

**Artículo 3 Bis.-** El Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial, es un órgano de participación ciudadana que tiene por objeto coadyuvar con el Instituto de Control Vehicular en el análisis de los incidentes de tránsito ocurridos en el Estado, su naturaleza, frecuencia, distribución, causas y consecuencias, para diseñar y, en su caso,

**proponer a las autoridades competentes las estrategias, programas y políticas públicas encaminadas a la prevención de estos hechos.**

**El Instituto de Control Vehicular, destinara recursos humanos, materiales y económicos suficientes al Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial para el desempeño de sus funciones.**

**Artículo 3 Bis I.- El Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial sesionará de forma ordinaria cada tres meses o las veces que estime necesaria su Presidente, o por la mitad más uno de sus integrantes con derecho a voto. Para sesionar se requerirá con la presencia de la mitad más uno de sus integrantes.**

**El Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial se integrará por los siguientes miembros:**

**I. Un Presidente que pertenezca a una Organización de la Sociedad Civil;**

**II. Un Secretario que será el Director General del Instituto de Control Vehicular o quien este designe;**

**III. Un representante ciudadano de cada uno de los Observatorios Municipales del área metropolitana;**

**IV. Un representante designado por consenso por los Alcaldes de la zona rural, norte, sur, periferia y citrícola el cual deberá ser un ciudadano;**

**V. El titular de la Procuraduría General de Justicia del Estado o quien este designe;**

**VI. El titular de la Secretaría de Salud Estatal o quien este designe;**

**VII. Un representante de la Asociación de Transporte Público de Pasajeros de Nuevo León A.C.**

**VIII. Dos ciudadanos miembros del Consejo de Participación Ciudadana del Instituto de Control;**

**IX. Un representante de la Cruz Roja Mexicana;**

**X. Un representante de los Hospitales Privados de la localidad;**

**XI. Un representante de la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS);**

**XII. El titular de la Secretaría de Desarrollo Sustentable o quien éste designe;**

**XIII. Un representante del Sector Académico Universitario del Estado, el cual será rotativo cada año;**

**XIV.- Un representante del H. Congreso del Estado; y**

**XV.- El Coordinador Estatal de la Policía Federal o quien este designe.**

**Los integrantes del Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial serán nombrados por el Consejo Consultivo del Instituto de Control Vehicular.**

**Las sesiones del Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial serán válidas con la presencia de más de la mitad de sus integrantes y sus decisiones se tomarán con base en la mayoría de los presentes.**

**Los miembros integrantes del Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial duraran en su cargo tres años con posibilidad de ratificación por un solo periodo adicional; tendrán el carácter de honorífico por el desempeño del cargo no cobrarán ni una gratificación ni retribución.**

**El Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial podrá emitir recomendaciones no vinculatorias a los entes de gobierno estatal y municipal sobre temas de carácter normativo, infraestructura vial, aplicación y usos de tecnología, educación y cultura vial, capacitación profesionalización y planeación de uso de espacios públicos.**

**Artículo 3 Bis II.- El Observatorio tendrá las siguientes facultades:**

**I.- Emitir su Reglamento Interior;**

**II.- Solicitar a las autoridades estatales y municipales la información relacionada con hechos viales que se susciten en el ámbito de su competencia;**

**III.- Emitir el formato homologado para la recolección de información de los hechos de tránsito ocurridos en los municipios que le dé seguimiento al estado de salud de los lesionados graves hasta por 60 días;**

**IV.- Analizar los datos de los hechos de tránsito ocurridos en los Municipios del Estado, mediante el formato homologado para la recolección de información de los hechos de tránsito;**

**V.- Integrar y fortalecer una base de datos estatal que permita identificar la evolución estadística de la seguridad vial en los Municipios y garantizar su comparabilidad para la evaluación de políticas públicas;**

**VI.- Elaborar y publicar informes derivados de la información obtenida con base en su objeto la cual será pública;**



**VII.- Establecer vínculos de coordinación con las diversas instancias de los tres poderes y órdenes de gobierno, que coadyuven a disminuir la incidencia de hechos de tránsito en el Estado;**

**VIII.- Fomentar y coordinar las relaciones con instituciones públicas y privadas, locales nacionales e internacionales, en materia de seguridad y movilidad sustentable;**

**IX.- Proponer y dar seguimiento al cumplimiento de las políticas públicas, programas, proyectos y acciones derivados del trabajo del Consejo;**

**X.-Solicitar la realización de las investigaciones necesarias para el cumplimiento de su objeto;**

**XI.- Integrar comisiones o comités especializados para la atención de asuntos específicos o focalizados en los problemas de la seguridad vial;**

**XII.- Elaborar convenios para intercambios de información con las instituciones académicas o de prestigio expertas en el tema de hechos de tránsito, para determinar las causas que lo ocasionaron; y**

**XIII.- Emitir y publicar en sus portales electrónicos reportes trimestrales acerca de las estadísticas viales que resultan.**

**El Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial emitirá su Reglamento Interior, estableciendo los aspectos relacionados con la organización y funcionamiento del mismo, el procedimiento para la realización de las sesiones, sus procedimientos internos y demás para el cumplimiento de sus fines.**

**Artículo 3 Bis III.- El Presidente del Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial, tendrá las siguientes facultades:**

**I. Notificar a todos los miembros de las convocatorias de las sesiones del mismo;**

**II. Presentar y proponer al Pleno el Proyecto de Reglamento Interior;**

**III. Fungir como representante ante las distintas instancias de gobierno, organizaciones civiles y académicas;**

**IV. Proponer al Pleno del Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial el proyecto del Programa Anual de Actividades; y**

**V. Dar cumplimiento a los acuerdos del Pleno del Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial. Para el ejercicio de sus facultades.**

**3 Bis IV.- El Secretario Técnico del Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial tendrá las siguientes facultades y atribuciones:**

**I. Elaborar el Proyecto del Reglamento Interior;**

- II. Dar seguimiento a los acuerdos aprobados;**
- III. Fungir como enlace directo de colaboración y estudio con los observatorios viales municipales;**
- IV. Elaborar el Plan anual de actividades;**
- V. Formular las actas y acuerdos de las sesiones ordinarias y extraordinarias que celebre;**
- VI. Colaborar con el Presidente en los asuntos que este le encomiende; y**
- VII. Las demás facultades que le señale su Reglamento Interior.**

**Artículo 3 Bis V.- Las autoridades municipales y estatales deberán remitir cada mes a través de sus enlaces la información del formato homologado y en general todo lo relacionado con los incidentes viales al Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial para cumplir con el objetivo para que fue creado a más tardar en los primeros quince días después de concluido el mes.**

## **TRANSITORIOS**

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

**SEGUNDO.-** Se establece un periodo de 120 días para la instalación del Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial a partir de la entrada en vigencia del presente decreto.

**TERCERO.-** Las autoridades estatales y municipales s, en el ámbito de sus respectivas competencias y de conformidad a su normativa interna, deberán en un término no mayor a 60 días hábiles después de ser notificados de la instalación del Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial, designar a quien fungirá como enlace con el Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial y notificar en ese plazo dicho nombramiento al Observatorio.

**CUARTO.-** El Instituto de Control Vehicular deberá, en un plazo no mayor de 90 días hábiles, designar al Secretario Técnico del Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial.

**QUINTO.-** El Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial en un plazo no mayor a 120 días deberá emitir su Reglamento Interior, a partir de su instalación.

**Monterrey, Nuevo León,  
Comisión de Legislación  
DIP. PRESIDENTE:**

**HÉCTOR GARCÍA GARCÍA**

**DIP. VICEPRESIDENTE:**

**DIP. SECRETARIO:**

OSCAR ALEJANDRO FLORES  
ESCOBAR

ANDRÉS MAURICIO CANTÚ RAMÍREZ

**DIP. VOCAL:**

**DIP. VOCAL:**

MARCO ANTONIO GONZÁLEZ  
VALDEZ

ADRIÁN DE LA GARZA TIJERINA

**DIP. VOCAL:**

**DIP. VOCAL:**

JOSÉ ARTURO SALINAS  
GARZA

EUSTOLIA YANIRA GÓMEZ GARCÍA

**DIP. VOCAL:**

**DIP. VOCAL:**

EVA MARGARITA GÓMEZ  
TAMEZ

SAMUEL ALEJANDRO GARCÍA  
SEPÚLVEDA

**DIP. VOCAL:**

**DIP. VOCAL:**

SERGIO ARELLANO BALDERAS

EUGENIO MONTIEL AMOROSO

**COMISIÓN DE TRANSPORTE**

DIP. PRESIDENTE

JOSÉ LUIS GARZA OCHOA

DIP. VICEPRESIDENTE:

DIP. SECRETARIO:

COSME JULIÁN LEAL CANTÚ

OSCAR ALEJANDRO FLORES  
ESCOBAR

DIP. VOCAL:

DIP. VOCAL:

GABRIEL TLÁLOC CANTÚ CANTÚ

DIP. VOCAL:

OSCAR JAVIER COLLAZO  
GARZA

DIP. VOCAL:

ALICIA MARIBEL VILLALÓN GONZÁLEZ

DIP. VOCAL:

MERCEDES CATALINA GARCÍA  
MANCILLAS

DIP. VOCAL:

EUSTOLIA YANIRA GÓMEZ GARCÍA

DIP. VOCAL:

EVA MARGARITA GÓMEZ TAMEZ

DIP. VOCAL:

SAMUEL ALEJANDRO GARCÍA  
SEPÚLVEDA

MARCO ANTONIO MARTÍNEZ  
DÍAZ

