

H. Congreso del Estado de Nuevo León



LXXIV Legislatura

PROMOVENTE.- DIP. ROSALVA LLANES RIVERA, INTEGRANTE DEL GRUPO LEGISLATIVO DEL PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL DE LA LXXIV LEGISLATURA.

ASUNTO RELACIONADO.- MEDIANTE EL CUAL PRESENTA INICIATIVA DE LEY QUE CREA EL OBSERVATORIO VIAL DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN, LA CUAL CONSTA DE 20 ARTICULOS Y 4 ARTICULOS TRANSITORIOS, COMO ORGANO DE PARTICIPACION CIUDADANA DE COLABORACION Y CONSULTA DEL INSTITUTO DE CONTROL VEHICULAR CON EL OBJETIVO DE REDUCIR LAS PERDIDAS HUMANAS DERIVADAS DE LA VIOLENCIA VIAL.

INICIADO EN SESIÓN: 06 de Septiembre del 2017

SE TURNÓ A LA (S) COMISIÓN (ES): Legislación y Transporte



DIPUTADA KARINA MARLEN BARRÓN PELARES
PRESIDENTA DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
PRESENTE. -



La suscrita **DIPUTADA ROSALVA LLANES RIVERA**, integrante del Grupo Legislativo del Partido Revolucionario Institucional perteneciente a la LXXIV Legislatura del Honorable Congreso del Estado de Nuevo León, en ejercicio de las atribuciones establecidas en la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, en su artículos 68 y 69, así como los diversos 102, 103 y 104 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado, presento ante ésta Soberanía, Iniciativa de reforma a diversos artículos de la **LEY QUE CREA EL OBSERVATORIO VIAL DEL ESTADO**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Nuevo León es un Estado que día a día recibe a miles de familias para integrarse en nuestra 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.

Basta señalar que las acciones más contundentes que realizan 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 tiene los conductores de vehículos que transitan por sus municipios, dejando de lado un elemento primordial: la prevención.

Los hechos de tránsito son una de las primeras causas de fallecimiento en 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.

Vemos a diario la falta de medidas preventivas de la circulación, falta de medidas infraestructurales y normativas que permitan a los usuarios de las vías de transito caminar y andar en bicicleta con seguridad, y falta de medidas que mejoren la calidad del transporte público y el acceso a él.



Esto requiere voluntad política y procurar que los organismos responsables de hacer cumplir la ley tengan suficiente recurso humano y financiero para organizar actividades encaminadas a asegurar el cumplimiento de las normas, así como para poner en marcha campañas preventivas y de concientización.

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 exceso de velocidad, y para aumentar el uso de los cascos, cinturones de seguridad y sistemas de retención para niños.

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.

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.

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 de importante discapacidad.

EL número de traumatismos por hechos de tránsito repercute también de forma considerable sobre la economía de muchos países, especialmente los de ingresos bajos y medianos, que con frecuencia tienen también dificultades con otras necesidades de desarrollo. Las pérdidas mundiales a causa de dichos traumatismos cuestan a los gobiernos entre el 1% y el 3% del producto nacional bruto, más que la cantidad total que esos países perciben en concepto de asistencia para el desarrollo; circunstancias muy similares a las de nuestras.

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.



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 en aumento, siendo hoy en día la segunda causa de muerte entre los 5 y 44 años de edad.

El Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (CONAPRA), señala que la mayoría de los incidentes viales están relacionados con el consumo de alcohol, exceso de velocidad y el uso de distractores como el teléfono celular.

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. A su vez, México se encuentra entre los primeros 10 países a nivel mundial en relación a decesos ocasionados en hechos de tránsito, siendo ésta la segunda causa de orfandad en el país.

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 "incidentes 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.

Adicionalmente a 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.



Un sistema seguro de transito es, por tanto, aquel que se adapta y contrarresta la vulnerabilidad y falibilidad humanas, 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.

Si se vigilan de forma precisa y periódica, generaríamos indicadores que pueden proporcionar información fundamental a los gobiernos para orientar sus intervenciones y evaluar la eficacia de sus programas de seguridad vial. Entre esos indicadores figuran la proporción de víctimas mortales por accidentes de tráfico imputables al consumo de alcohol y las tasas de uso del casco y el cinturón de seguridad, así como las derivadas de excesos de velocidad y uso de distractores como el celular.

Es por todas las anteriores consideraciones y resultados de estudios a nivel mundial sobre la seguridad vial y la importancia de fortalecerla, que considero de suma importancia que Nuevo León cuente con una oficina de manejo estadístico, recopilación de datos y generación de reportes acerca de los hechos de tránsito y las diversas causas de los mismos. Concretamente se propone la creación de un Observatorio Vial para el Estado de Nuevo León (OVAL).

Con lo anterior se lograría tener una visión más objetiva de lo que ocurre en nuestro entorno y esto a su vez va a contribuir a la concientización entre la población. Al no poseer la capacidad para identificar las dimensiones de esta epidemia, la efectividad de las estrategias desarrolladas para mitigarla se ven limitadas, por lo cual la cantidad de muertes durante los últimos 5 años ha superado lo proyectado.

El OVAL encuentra sustento en las recomendaciones de la Organización de las Naciones Unidas a través de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y de la Organización Panamericana de la Salud (OPS) bajo el "Decenio de Acciones por la Seguridad Vial", al amparo en México de la Estrategia Nacional de Seguridad Vial, y el punto de Acuerdo de fecha 14 de Abril de 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 50% por accidentes de tránsito para 2020.



A su vez como un órgano de apoyo para el OVAL se propone la creación de la Red Académica para Educación y Seguridad Vial (RAESVI por sus siglas) la cual será un organismo de intercambio de información entre investigadores, expertos y académicos de las universidades públicas y privadas del Estado, con el objeto de desarrollar y reunir investigaciones que sean aplicables para mejorar la seguridad vial y proponer un enfoque de complementariedad entre las distintas disciplinas que abordan la seguridad vial y un trabajo coordinado con los observatorios municipales y el mismo OVAL.

Bajo estos elementos resulta indispensable que se tengan datos precisos de cada incidente vehicular en la entidad, ya que son varios los actores que están involucrados en estos siniestros como, los conductores, las agencias aseguradoras y los agentes de tránsito.

Ante la situación descrita, es urgente contar con un observatorio vial con el propósito de recopilar información específica sobre la seguridad vial y con base en ello elaborar estadísticas que faciliten la toma de decisiones para la implementación de medidas que mejoren la crisis vial en el Estado y fomenten una cultura de respeto a las normas. Es por todo lo anterior que prongo a su consideración el siguiente proyecto de:

D E C R E T O

ARTICULO ÚNICO.- Se expide la Ley que Crea el Observatorio Vial del Estado de Nuevo León, para quedar como sigue:

LEY QUE CREA EL OBSERVATORIO VIAL DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN

Artículo 1.- La presente ley crea el Observatorio Vial del Estado de Nuevo León, como órgano de participación ciudadana de colaboración y consulta del Instituto de Control Vehicular, el cual tendrá como objetivo reducir las pérdidas humanas derivadas de la violencia vial y coadyuvar en la prevención de incidentes viales en coordinación con las autoridades del Estado y Municipios.

Artículo 2.- Para los efectos de la presente Ley, se entenderá por:



- I. **OVAL:** El Observatorio Vial del Estado;
- II. **REGLAMENTO INTERIOR:** Reglamento expedido por el Observatorio Vial para normar su organización interna;
- III. **CUERPO DE ASESORES.-** Grupo de analistas que procesaran la información y generaran estadísticas remitida por las autoridades Estatales y municipales según corresponda;
- IV. **FEU.**- Es un *formulario estadístico único* que permite unificar el registro de información certera sobre incidentes viales, para que la misma sea analizable y comparable a nivel municipal y estatal.
- V. **MAPA DE SINIESTRALIDAD.-** Herramienta indispensable para distintas áreas del Ejecutivo Estatal que incorpora los conceptos básicos de la movilidad y analizan los accidentes por tipos y por usuarios de la vía pública. Estableciendo criterios de conformidad a los parámetros internacionales de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y la Organización Panamericana de la Salud (OPS);
- VI. **VIOLENCIA VIAL.-** Reacción de impaciencia vinculada a determinadas situaciones del tráfico o a determinadas acciones de otros conductores o peatones, las cuales son percibidas por el individuo en cuestión como agresivas o desmerecedoras respecto de su pericia en la conducción;
- VII. **SEGURIDAD VIAL.-** Conjunto de acciones y mecanismos que garantizan el buen funcionamiento de la circulación del tránsito, mediante la utilización de conocimientos y normas de conducta, bien sea como Peatón, Pasajero o Conductor, a fin de usar correctamente la vía pública previniendo los accidentes de tránsito;
- VIII. **MOVILIDAD SEGURA.-** Interacción segura y confiable que se da entre los distintos usuarios del espacio público de manera equitativa, fluída y responsable, cubriendo los principios de inclusión y accesibilidad.



- IX. **EDUCACIÓN VIAL.**- Serie de medidas y recomendaciones que todo individuo debe conocer al momento de transitar por la vía pública, ya sea como conductor de cualquier tipo de vehículo o como peatón. La educación vial es una parte importante dentro de la formación ciudadana, ya que fomenta la cultura de respeto hacia la vida propia y de las demás personas;
- X. **CULTURA VIAL.**- Modo en que los individuos se relacionan en las vialidades, esto incluye su comportamiento, su pensamiento, sus intereses, su espacio y su tiempo en la que los individuos se relacionan en las vialidades, esto incluye su comportamiento, su pensamiento, sus intereses, su espacio y su tiempo;
- XI. **OBSERVATORIO MUNICIPAL.**- Es el Órgano encargado de enlazar e integrar la participación ciudadana en la gestión municipal, a través de la transparencia y legitimación de la información disponible respecto a las actividades que regula el Municipio en materia de tránsito ; y
- XII. **RAESVI.**- Red Académica para Educación y Seguridad Vial;

Artículo 3.- El Observatorio Vial del Estado tendrá las siguientes facultades:

- I. Recopilar toda la información de las autoridades del Estado y Municipales que correspondan a los hechos viales que se suscitan en la Entidad;
- II. Evaluar cada año las zonas de riesgo de accidentes que se encuentren en el Estado, así como darle seguimiento a las opiniones que en su caso hayan emitido los Observatorios Municipales de Seguridad Vial;
- III. Solicitar de las autoridades estatales y municipales la información relacionada con hechos viales para el cumplimiento de la presente ley;
- IV. Establecer el FEU como formato oficial para la recolección de información de los hechos viales ocurridos en los municipios del Estado, así como para el seguimiento de los mismos en las instituciones de salud tanto públicas como privadas;



- V. Crear una base de datos unificada que facilite la detección de factores que indican directamente en los siniestros viales, la cual deberá cumplir con los estándares internacionales de manejo de datos;
- VI. Emitir la convocatoria para integrar los miembros de la RAESVI;
- VII. Analizar de forma exhaustiva la información de los hechos que se desprendan del FEU para realizar sus recomendaciones;
- VIII. Elaborar estadísticas de monitoreo considerando la información que remitan las autoridades municipales y estatales, así como las propuestas que haga llegar la RAESVI;
- IX. Celebrar convenios para intercambio de información con las Instituciones Académicas o de prestigio expertas en el tema de hechos de tránsito para determinar las causas que los ocasionan;
- X. Celebrar convenios con organismos similares o afines al OVAL;
- XI. Promover y fomentar campañas de concientización tendientes a generar una cultura vial en el Estado que coadyuve a disminuir los hechos de transito;
- XII. Fomentar e impulsar el uso de tecnologías para identificar factores de riesgo y reducir las cifras de incidentes viales;
- XIII. Emitir y publicar en sus portales electrónicos reportes trimestrales acerca de las estadísticas viales que resulten;
- XIV. Integrar la información estadística obtenida de los municipios en un Mapa de Sinistralidad, actualizarlo de manera permanente y publicarlo en los portales electrónicos;
- XV. Promover en conjunto con la RAESVI la participación del sector empresarial y educativo, en temas de cultura vial y seguridad vial;



- XVI. Podrá crear comisiones u órganos internos de trabajo dirigidos al cumplimiento de sus fines;
- XVII. Emitir un plan anual de actividades que permita establecer la participación de sus integrantes y cumplir con el objetivo de esta ley;
- XVIII. En general, establecer una coordinación entre las tres instancias de gobierno, y la sociedad civil para reducir los incidentes viales; y
- XIX. Las demás que les confiera esta ley y otras.

Artículo 4.- El OVAL estará integrado de la siguiente manera:

- I. Un Presidente que será un ciudadano de distinguido reconocimiento en activismo social en materia de seguridad vial, movilidad segura y espacios públicos, respectivamente;
- II. Un Secretario, que será el Director del Instituto de Control Vehicular o quien este designe, el cual contará con dos auxiliares para el manejo de estadísticas;
- III. Los Presidentes de los Observatorios Municipales del área metropolitana;
- IV. Un Representante designado en consenso por los Alcaldes de la zona rural;
- V. El titular de la Secretaría de Salud Estatal, o quien éste designe;
- VI. El titular de la Secretaría de Infraestructura Estatal, o quien éste designe;
- VII. El titular de la Procuraduría General de Justicia del Estado, o quien este designe;
- VIII. Dos Ciudadanos miembros del Consejo de Participación Ciudadana del Instituto de Control Vehicular designados por consenso;



- IX. Un Representante de la Cruz Roja Mexicana, designado por su órgano de control interno; y
- X. Un Representante de la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS), designado por su órgano de control interno.

Artículo 5.- El OVAL podrá emitir recomendaciones no vinculatorias a los entes de gobierno estatal y municipales sobre temas de carácter normativo, infraestructura vial, aplicación y uso de tecnologías, educación y cultura vial, capacitación, profesionalización y planeación del uso del espacio público.

Artículo 6.- El OVAL emitirá su Reglamento Interno, el cual contendrá entre otras cosas la organización y su funcionamiento Interno, además del procedimiento para la realización de sus sesiones, así como los mecanismos de renovación de sus órganos.

Artículo 7.- El OVAL se reunirá por lo menos una vez al mes y las veces que estimen necesarias el Presidente, o por la mitad más uno de sus integrantes con derecho a voto. Para sesionar se requerirá la mitad más uno de sus integrantes. Los acuerdos se aprobaran a mayoría de votos de los miembros presentes.

Artículo 8.- El Instituto de Control Vehicular, destinara recursos humanos, materiales y económicos suficientes al OVAL para el desempeño de sus funciones.

Además se integrará de los bienes muebles e inmuebles que para cualquier fin adquieran para la consecución de sus fines.

Artículo 9.- Los miembros del OVAL, duraran en sus cargos tres años con posibilidad de ratificación, por solo un periodo adicional.

Artículo 10.- Los miembros integrantes del OVAL, tendrán el carácter de honorífico y por el desempeño del cargo no cobrarán ningún emolumento o retribución alguna.

Artículo 11.- Para verificar y dar seguimiento a los acuerdos tomados por el OVAL, el instituto de Control Vehicular designara a un Servidor Público de su adscripción para que funja como Secretario Técnico del mismo desempeñando las atribuciones que le señala el artículo 13 de esta ley.

Artículo 12.- El Presidente del OVAL, tendrá como mínimo las siguientes atribuciones:



- I. Notificar a todos los miembros de las convocatorias de las sesiones del mismo;
- II. Presentar y someter al Pleno el Proyecto de Reglamento Interior;
- III. Proponer al Pleno las modificaciones al Reglamento Interior para su aprobación;
- IV. Fungir como representante ante las distintas instancias de gobierno, organizaciones, civiles y académicas;
- V. Someter a consideración de los integrantes del OVAL la Convocatoria de la RAESVI;
- VI. Someter a la consideración del Pleno un Plan anual de actividades;
- VII. Vigilar el cumplimiento de los acuerdos aprobados por el pleno;
- VIII. Fortalecer la coordinación y el diálogo entre las instancias de gobierno, la RAESVI y la Iniciativa privada;
- IX. Entregar por escrito y de manera oficial las recomendaciones resultantes del estudio, análisis y manejo de información; y
- X. Las demás que le confiera el reglamento Interior;

Artículo 13.- El Secretario Técnico 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.- Por acuerdo del presidente o de la mayoría de los consejeros, convocar y proponer el orden del día de las sesiones ordinarias y extraordinarias;
- VII.-Elabora el proyecto de convocatoria para la RAESVI y remitírsela al Presidente para su consideración;
- VIII.- Colaborar con el Presidente en los asuntos que este encomiende para el ejercicio de las facultades; y
- IX.-Las demás facultades que le señale su reglamento interior.

Artículo 14.- El Secretario Técnico deberá cumplir con los siguientes requisitos;

- I.- Ser mexicano por nacimiento en pleno ejercicio de sus derechos políticos;
- II.- No contar con antecedentes penales o haber participado en la comisión de delito doloso cuya pena sea mayor a tres años;
- III.- Contar con Título o con cedula profesional de licenciatura o ingeniería; y
- IV.-Tener trayectoria de trabajo comprobado de por lo menos dos años en materia de Seguridad Vial.

Artículo 15.- El Secretario Técnico se apoyará de un cuerpo técnico de auxiliares para el análisis estadístico y procesamiento de la información que se maneje en el OVAL, a saber, mismos que deberán cumplir con los requisitos que señale el Reglamento Interno de este organismo.

Artículo 16.- Si alguno de los integrantes, estime pertinente invitar con voz, pero sin voto a instituciones, especialistas o personajes en las disciplinas que les interesa, deberá informar previamente al presidente del órgano veinticuatro horas antes de la fecha de la sesión para su conocimiento.

Artículo 17.- El informe a que refiere la fracción XIV del artículo 3 de esta ley, deberá dar la mayor difusión posible, además estará de forma permanente en la página oficial de Gobierno del Estado.

Artículo 18.- La RAESVI será un organismo coadyuvante de intercambio de



información entre distintos investigadores, expertos y académicos de las universidades públicas y privadas del Estado, con el objeto de desarrollar y reunir investigaciones que sean aplicables para mejorar la seguridad vial y proponer un enfoque de complementariedad entre las distintas disciplinas que abordan la seguridad vial y el trabajo coordinado con los observatorios municipales y el OVAL.

Artículo 19.- La RAESVI, estará integrado por veinte miembros con perfil académico que serán electos a través de una convocatoria pública que emitirá el OVAL, cuyos plazos y requisitos serán establecidos en el Reglamento Interior de este organismo.

Artículo 20.- La RAESVI, tendrá las siguientes atribuciones:

- I. Fungirá como un ente permanente de investigación y consulta;
- II. Proponer al OVAL y a los observatorios municipales talleres, cursos y programas de educación vial para los planteles de educación básico, así como para los elementos de tránsito municipal;
- III. Determinar y reportar al OVAL las situaciones que desarrollan las conductas violentas de los conductores y usuarios de la vía pública en general;
- IV. Emitir sus reportes al OVAL a fin de éste pueda desarrollar recomendaciones; y
- V. Fungir como órgano de consulta adicional para los observatorios municipales y para las organizaciones e instituciones que forman parte del OVAL.

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 Vial, a partir de la vigencia de este decreto.



TERCERO.- Dentro de un periodo de 90 días para que el Instituto de Control Vehicular designe al servidor público que fungirá como Secretario técnico del Observatorio Vial.

CUARTO. El Observatorio Vial en un plazo no mayor de 120 días deberá emitir su Reglamento Interior, a partir de su instalación.

Monterrey, Nuevo León a 6 de septiembre de 2017

GRUPO LEGISLATIVO DEL PARTIDO
REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL

**ROSALVA LLANES RIVERA
DIPUTADA**





H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
LXXIV LEGISLATURA

OFICIALÍA MAYOR

Oficio Núm. O.M. 1796/2017
Expediente Núm. 11055/LXXIV

C. Dip. Rosalva Llanes Rivera
Integrante del Grupo Legislativo del Partido
Revolucionario Institucional de la LXXIV Legislatura
Presente.-

Con relación a su escrito, mediante el cual presenta iniciativa de Ley que Crea el Observatorio Vial del Estado de Nuevo León, la cual consta de 20 artículos y 4 artículos transitorios, me permito manifestarle que la C. Presidenta del H. Congreso del Estado de Nuevo León, conoció de su escrito dictando el siguiente acuerdo:

"Trámite: De enterado y con fundamento en lo dispuesto en los artículos 24 fracción III y 39 fracciones II y X del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso, se turna a las Comisiones unidas de Legislación y Transporte."

Reitero a Usted mi consideración y respeto.

A T E N T A M E N T E
Monterrey, N.L., a 6 de septiembre de 2017

MARIO TRIVIÑO MARTÍNEZ
OFICIAL MAYOR DEL H. CONGRESO DEL
ESTADO DE NUEVO LEÓN

Rodrigo Fabaclos
Catalina Fabaclos
21/Sep/2017
S.09 pm/2017