

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA LA FRACCIÓN VI DEL APARTADO B DEL ARTÍCULO 2º Y LA FRACCIÓN XVII DEL ARTÍCULO 73 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL

SENADOR MARTÍ BATRES GUADARRAMA
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
DE LA COMISIÓN PERMANENTE DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN
P R E S E N T E

El que suscribe, senador Primo Dothé Mata, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Morena en la LXIV Legislatura del Senado de la República, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 71 fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; Artículos 8 numeral 1 fracción I y 164 del Reglamento del Senado de la República, someto a la consideración de esta Honorable Asamblea la siguiente Iniciativa con Proyecto de Decreto que reforma la fracción VI del apartado B del artículo 2º y la fracción XVII del artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, de conformidad con la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

A) Planteamiento del problema

En nuestro país, la seguridad vial es un indicador de la gran desigualdad social que ha permeado a lo largo de la historia de México.

La transformación que vive la sociedad mexicana a raíz del proceso electoral que se vivió en 2018, la cual fue impulsada por el presidente de los Estados Unidos Mexicanos, Licenciado Andrés Manuel López Obrador, imprime en sus acciones ejecutivas, un profundo compromiso con el interés de las mayorías en todo el territorio mexicano.

Mismo compromiso que Senadores y Senadoras del Grupo Parlamentario del Partido Morena, impulsamos desde esta Cámara Alta, por lo que consideramos conveniente para obtener una mejor organización y ordenamiento de la seguridad vial de México, así como constitucionalmente viable y socialmente prioritario incorporar la seguridad vial sustentable como principio rector de la administración gubernamental y como uno de los ejes estratégicos de bienestar social.

No obstante, el tema de seguridad vial que vive nuestro país es inequitativo ya que, las decisiones de política pública siempre benefician a la población que más tiene y por lo tanto la posibilidad que tiene esta parte de la población para elegir sus medios para moverse es mayor. De esta manera, la gestión pública desestima las necesidades de la población más vulnerable, la cual paulatinamente ha normalizado la falta de acceso a derechos básicos, aumentando las condiciones de marginación y desigualdad.

Se estima que son más de 102 millones de personas que transitan diariamente por todo el país en donde los ciudadanos de diferentes edades deben caminar varios kilómetros en condiciones de inseguridad para llegar a sus destinos que normalmente son zonas donde se carece de servicios públicos.

B) Argumentos

La seguridad vial es el factor determinante en el comportamiento de una población, debido a que de ella emanan los desplazamientos y traslados, que llevan a cabo personas, mercancías y transportes dentro de un espacio físico, bajo reglas y acciones reguladas en un ordenamiento jurídico, las cuales hacen más fácil y seguros sus trayectos.

Lo anterior lo sostenemos, ya que la toma de decisiones en materia de políticas públicas que durante décadas se han implementado por parte de los gobiernos en sus tres niveles han priorizado, en la mayoría de los casos, mejorar las condiciones de la población con mayores privilegios, en contra de relegar las necesidades de los sectores sociales más vulnerables que de forma sistemática han visto cómo crece la brecha para que puedan acceder a los derechos más básicos.

Asimismo, el tema de la seguridad vial se ha concentrado en resolver la problemática que representa el crecimiento del parque vehicular a lo largo del país.

La seguridad vial, es un tema que no recibe la atención que merece aun siendo que darle respuesta es una gran oportunidad para salvar vidas alrededor del mundo.

Los números son alarmantes. Los choques de automóviles representan la octava causa de muerte a nivel global. Estos percances reclaman la vida de más de 1.35 millones de personas al año y causan alrededor de 50 millones de lesionados. La cuestión es que la mayoría de estas muertes y lesiones es prevenible.

Sabemos, que todas las acciones de prevención funcionan. Reforzamiento y endurecimiento de políticas públicas, diseño inteligente de los caminos y ambiciosas campañas públicas orientadas a la prevención pueden salvar millones de vidas en los años venideros.

Reducir el número de accidentes y muertes viales es una de las Metas para el Desarrollo Sustentable de las Naciones Unidas. Enfocando sus esfuerzos en proporcionar a todos lo que el Organismo Internacional sabe acerca de la seguridad vial, sus problemáticas y posibles soluciones, esta meta es realizable si los gobiernos dan prioridad al tema de la seguridad vial.

Como lo mencionamos, el número de muertes por accidentes de tráfico en el mundo resulta inaceptablemente alta, se estiman, 1.35 millones de muertes al año en todo el mundo.

Asimismo, los accidentes viales son la principal causa de muerte de niños y adultos jóvenes. En tal sentido, más de la mitad de las muertes por accidentes de tránsito suceden entre peatones, ciclistas y motociclistas que se enfrentan a que los sistemas de diseño de las vialidades los han excluido.

Un dato que destacar, es que el promedio de muertes por accidentes viales se presenta en países con menor ingreso per cápita.

La Organización Mundial de la Salud, a través del Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2018, considera, que dentro de la promulgación y aplicación de las legislaciones mundiales se deben atender los criterios para las mejores prácticas de los factores de riesgo clave, como son, la velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol, el uso de cascos de motocicleta, el uso de cinturones de seguridad y de sistemas de retención para niños, ya que son componentes fundamentales de una estrategia integrada para prevenir las muertes y lesiones causadas por accidentes de tránsito.

A pesar de los progresos que han tendido la mayoría de los países que cuentan con leyes en materia de seguridad vial, sigue siendo un reto importante para estos abarcar en sus ordenamientos legales los cinco factores de riesgo clave, por lo que ha sido necesario revisar la legislación con apego a los criterios de las mejores prácticas, a fin de esclarecer las lagunas que presentan, y su aplicación deje de ser un reto para la mayoría de las naciones.

Según el Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2018, 123 países que representan a 6.000 millones de personas tienen leyes que cumplen con las mejores prácticas en al menos, uno de los cinco factores clave de riesgo conductual, requiriéndose alinear sus legislaciones a los criterios de las mejores prácticas.¹

Cabe señalar, que por lo menos 22 países realizaron mejoras para alinear sus leyes conforme a las mejores prácticas en uno o más factores de riesgo, sin embargo, parte de las razones por las cuales han tenido dificultad en incentivar los ordenamientos legales correspondientes, se basa principalmente en los países de ingresos medios o bajos.

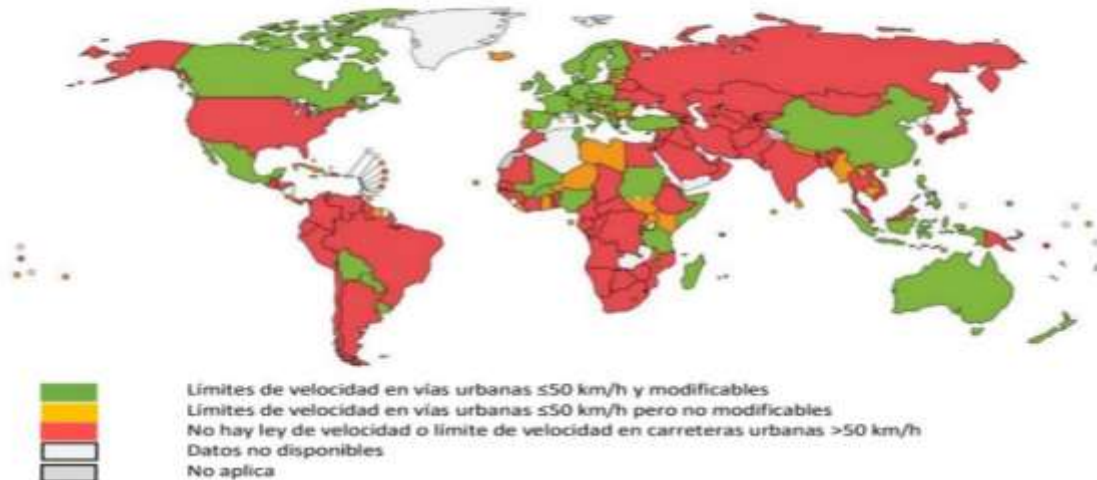
De acuerdo con los factores de riesgo clave, que se establecen en el Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2018, respecto a la gestión de la velocidad, actualmente 169 países (que representan el 97% de la población mundial) han establecido leyes nacionales de límites de velocidad.

En tanto, sólo 46 de estos países tienen leyes que cumplen con los criterios establecidos para este rubro, los cuales contemplan la presencia de una ley nacional de límites de velocidad, límites de velocidad urbana que no excedan los 50 Km/h (según la investigación, se recomiendan límites más bajos para las áreas urbanas y 30 Km/h para las áreas residenciales y las áreas con alta actividad peatonal); y las autoridades locales tienen el poder de modificar la velocidad (para adaptarse a diferentes contextos).²

¹ Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2018.

² Ibid.

Países con leyes de velocidad que cumplen con las mejores prácticas, 2017



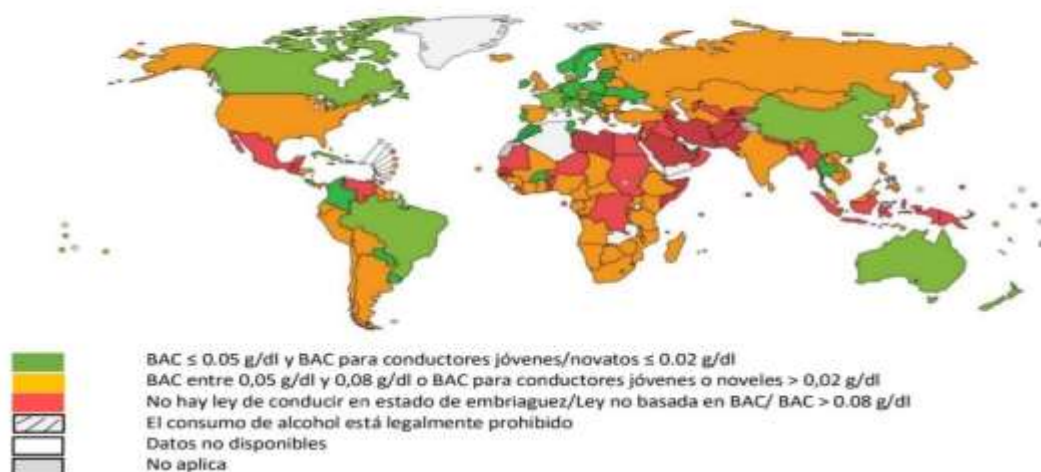
En relación con los siniestros que se suscitan por conducir bajo los efectos del alcohol, la Organización Mundial de la Salud, calcula que el 5% y el 35% de todas las muertes en carretera están relacionadas con el consumo de este estupefaciente, por lo que conducir y consumir bebidas alcohólicas aumenta significativamente el riesgo de un choque y la gravedad de este.³

Erradicar esta problemática que se encuentra latente actualmente y las consecuencias que esta arrastra consigo, se ha vuelto una necesidad a nivel mundial, por tal motivo 45 países que representan a 2.300 millones de personas, cuentan con ordenamientos legales que se ajustan a las mejores prácticas.

³ Ibid.

Sin embargo, es importante unir esfuerzos para abordar esta situación, debido a que un total de 125 países informaron que los conductores con lesiones mortales se someten a pruebas de alcoholemia, de los cuales 72 informaron que las pruebas se llevan a cabo de forma rutinaria en todos los casos.

Países con leyes de conducción bajo los efectos del alcohol que cumplen con las mejores prácticas, 2017



Aumentar el uso de cascos de motocicleta se ha vuelto una de las prioridades a nivel mundial, por lo que las naciones deberían prever dentro de sus legislaciones, el uso de este artefacto de seguridad para todos los pasajeros, incluidos los niños, y debería estar respaldada por campañas de concienciación pública.

El diseño de los cascos y el uso correcto de estos al conducir una motocicleta son muy importantes, por tal motivo, 49 países que representan a 2,7 billones de personas tienen actualmente leyes sobre el uso de cascos de motocicleta que se ajustan a las mejores prácticas.⁴

Según datos de la Organización Mundial de la Salud, entre 2013 y 2016, el número de vehículos de dos y tres ruedas en circulación en las carreteras del mundo aumentó en un 10%, representando estos vehículos más del 70% de la flota nacional.⁵

Es importante resaltar que, la principal causa de muerte por falta de uso de cascos en motocicletas, son traumatismos craneales para los usuarios de vehículos motorizados de dos y tres ruedas, por lo que, el uso adecuado de este mecanismo de seguridad puede reducir en un 42% el riesgo de lesiones mortales.

Países con leyes sobre el uso del casco que cumplen las mejores prácticas, 2017



Igualmente, es importante reducir el número de muertes por falta de uso de casco para motocicleta, es necesario aumentar el uso del cinturón de seguridad, toda vez, que mecanismo de seguridad reduce el riesgo de muerte entre los conductores y los ocupantes de los asientos delanteros en un 45% a 50%, y el riesgo de muerte y lesiones graves entre los ocupantes de los asientos traseros en un 25%.

⁴ Ibid.

⁵ Ibid.

En la actualidad el uso del cinturón de seguridad ha tenido gran auge en 105 países que representan a 5.300 millones de personas que tienen leyes sobre el uso del cinturón de seguridad, las cuales se ajustan a las mejores prácticas, no obstante, es insuficiente contar con legislaciones que regulen el uso del cinturón de seguridad, ya que esta práctica, al igual que los otros factores de riesgo, requieren más, que un ordenamiento legal adecuado. ⁶

Resulta necesario promover el uso del cinturón de seguridad, a través de los medios de publicidad correspondientes, haciéndolo ver como un medio eficaz en función de los costos para reducir los accidentes y muertes, principalmente en países de bajos recursos, además de llevar a cabo la correcta aplicación de la ley.

Datos del Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2018, establece que, en 2014, distintos países realizaron cambios en sus legislaciones, respecto del uso adecuado de los cinturones de seguridad, alineándose al cumplimiento de las mejores prácticas.

Países con leyes sobre cinturones de seguridad que cumplen con las mejores prácticas, 2017



⁶ Ibid.

Respecto de los sistemas de retención infantil, estos son de suma importancia para la seguridad vial a nivel mundial, debido a su eficacia en la reducción de lesiones y muertes de los niños que abordan los vehículos, pudiendo reducir al menos un 60% de las muertes si se utiliza de manera adecuada. En la actualidad, 33 países, que representan a 652 millones de personas, cuentan con legislaciones sobre el uso de sistemas de retención para niños, que se ajustan a las mejores prácticas.⁷

Para contribuir a esta implementación, países han realizado modificaciones en sus legislaciones sobre el uso de sistemas de retención para niños, principalmente naciones con ingresos altos, a fin de alinearse con las mejores prácticas.

Países con leyes de retención infantil que cumplen con las mejores prácticas, 2017



Cabe señalar, que ningún país de bajos ingresos tiene leyes sobre el uso de sistemas de retención infantil, ya que, las leyes con mejores prácticas son más comunes entre los países de la región europea.

Otro factor de riesgo que de igual manera merecen inmediata atención, es reducir la conducción distraída, la cual se basa principalmente en el uso del teléfono mientras se conduce. Según la Organización de la Salud, un total de 150 países cuentan con una ley nacional de telefonía móvil y la mayoría prohíbe el uso de teléfonos móviles mientras se conduce.

⁷ Ibid.

Toda vez, que el impacto de esta medida no puede evaluarse actualmente, ya que no existe una práctica óptima para la legislación sobre la conducción distraída, 64 países recopilan habitualmente datos sobre este riesgo, en gran medida a través de informes policiales periódicos sobre colisiones con pocos estudios observacionales periódicos. Otros 21 países tienen algunos datos no recopilados rutinariamente de la investigación

Anteriormente se mencionó, que uno de los factores de riesgo es conducir bajo los efectos del alcohol, por lo que, el reducir la conducción bajo los efectos de las drogas, es de igual forma una problemática mundial, debido a que no hay pruebas suficientes sobre la eficacia de legislaciones para limitar o prohibir esta situación, es importante se analicen criterios para alinearse a las mejores prácticas.

De acuerdo con el Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2018, sólo 75 países reportaron haber hecho algunas pruebas de drogas entre los conductores con lesiones fatales. ⁸

Seguridad Vial México

La seguridad vial se está instalando en la sociedad de manera gradual y esto conlleva a un cambio radical en nuestra forma de vida, costumbres y comportamiento, además de un impacto medioambiental. El crecimiento de las ciudades, la urbanización y la metropolización de estas, nos lleva a la necesidad de integrar a la seguridad vial como una de las características principales de la sociedad mexicana.

“En promedio, durante 2015, del total de recursos federales para la movilidad, las ciudades invirtieron tan solo 2% en transporte público y 7% en infraestructura ciclista y peatonal”, afirma el Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO), artífice del Índice de Seguridad vial Urbana (IMU).⁹

Actualmente, los retos y posibilidades para el desarrollo de México se centran en las zonas metropolitanas ya que, este nuevo escenario favorece a los ciudadanos toda vez que, facilita el acceso a una oferta de seguridad vial más amplia y mejor organizada, tanto en el campo de desocupación y el turismo como en el de seguridad vial motivada por causas laborales y educativas.

⁸ Ibid.

⁹ “Objetivos de Desarrollo Sostenible”, ONU México, enero de 2019. Visible en <http://www.onu.org.mx/agenda-2030/objetivos-del-desarrollo-sostenible/>

En cuanto a los vehículos, México se posiciona en el séptimo lugar a nivel mundial en producción de automóviles, esto significa el 6 % del PIB nacional (AMIA, 2015) y se estimó que para el 2018 se fabricaron 4 millones de vehículos anuales. Aunque la mayoría de estos vehículos se destinaron a la exportación, es obvio que no podemos seguir alimentando las ciudades con automóviles –un crecimiento a este ritmo ya no es sostenible. Nuestras ciudades no tienen el espacio necesario para asimilar automóviles en forma infinita.¹⁰

El impacto que ha tenido el medio ambiente debido a las emisiones generadas por los vehículos, la contaminación acústica en los núcleos urbanos, la ocupación indiscriminada del territorio y de los espacios ciudadanos, o el impacto de infraestructuras obsoletas afecta el bienestar de los ciudadanos.

Para llevar a cabo una planificación sobre el tema de seguridad vial es necesario y a la vez obligatorio, tener diversos puntos de vista en relación a la insuficiencia de la oferta; la baja participación de los sistemas de transporte público que viven los ciudadanos; y la adecuación de cada medio de transporte a los intervalos de mayor demanda que hacen que sea rentable social y económicamente.

La inclusión social es el elemento primordial que presenta esta iniciativa de ley, toda vez que, se busca cubrir y garantizar las necesidades básicas de las personas más vulnerables, ya que este modelo de desarrollo sustentable permitirá a los ciudadanos tener una mayor calidad de vida sin que sea comprometido el sistema que prevalece los sistemas de transporte más sustentables, como por ejemplo el transporte público masivo o ir a pie o en bicicleta.

Asimismo, la intermodalidad como principio para buscar la máxima eficiencia en el aprovechamiento de los recursos de transporte; la seguridad integral de las personas; el respeto al medio ambiente; la disminución del consumo de recursos energéticos y del suelo; la incorporación de sistemas de transporte inteligentes, más eficientes y seguros.

¹⁰ Laboratorio Urbano de Seguridad vial/Universidad Modelo y Observatorio de Seguridad vial Sostenible de Mérida (2018). Cuaderno 2 Seguridad vial Urbana Sustentable: De la Visión a la Acción. México. Universidad Modelo, p. 8

La voluntad de aprovechar las oportunidades de generación de actividad económica, educativa, comercial, cultural y social en todos los estados son algunos de los propósitos básicos de la presente iniciativa.

Asimismo, la presente iniciativa de ley define los mecanismos adecuados de participación y concertación de las autoridades competentes, organismos y, en general, organizaciones sociales que pueden aportar soluciones adecuadas para la formulación de las políticas de seguridad vial de los Ciudadanos Mexicanos.

Es importante subrayar que se sitúa bajo una serie de mecanismos para la evaluación previa y el control de los efectos que la aplicación de los instrumentos que establece pueda promover en las políticas de seguridad vial y, en este sentido, introduce las figuras de la evaluación de la seguridad vial generada y la evaluación ambiental estratégica.

Las disposiciones e instrumentos que se establecen en la presente propuesta se enmarcan en el contexto de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas, misma que permitirá alcanzar un desarrollo cada vez más sustentable.¹¹

Sin duda alguna, la seguridad vial es un problema que nos afecta a todos y la cual no ha recibido la atención que merece en la agenda pública.

Las estadísticas nos revelan que en el año 2016, en el país los incidentes de tránsito cobraron la vida de 16 mil 185 personas, demostrando que el índice de decesos es equivalente a 13.2 muertos por cada 100 mil habitantes.¹²

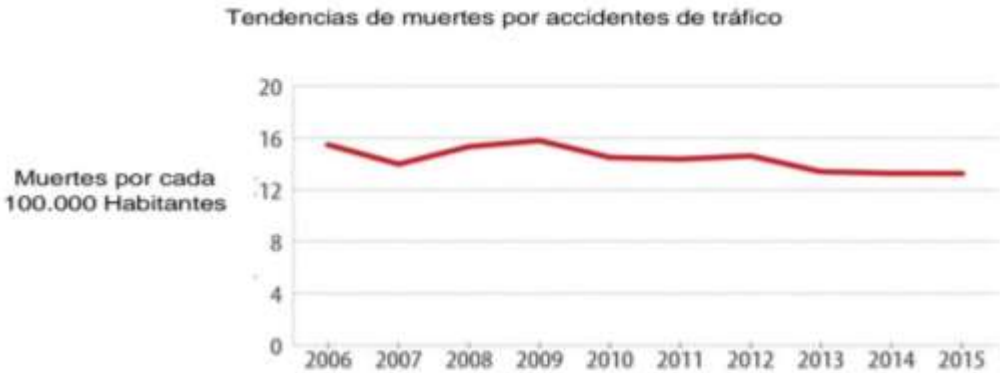
Así mismo, los estados federativos con mayor tasa de mortalidad en el 2016 fueron: Zacatecas (28.8%), Tabasco (26.8%), Sinaloa (24.2%), Durango (23.6%) y Nayarit (22.9%).¹³

¹¹ Laboratorio Urbano de Seguridad vial/Universidad Modelo y Observatorio de Seguridad vial Sostenible de Mérida (2018), op. cit. p. 8

¹² Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial, México 2017.

¹³ Informe 2017.

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud en su Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2018, en atención a lo establecido en el Informe Sobre la Situación de la Seguridad Vial, México 2017, el país presenta una estabilidad respecto a la tendencia de muertes por accidentes de tráfico del año 2013 al 2015, tal y como se muestra en la gráfica que antecede.



Fuente: 2015, Estadísticas de Mortalidad, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI) y Consejo Nacional de Población (este último para los datos de población).

La agrupación más propensa a los accidentes mortales son los peatones, ciclistas y motociclistas con un 65.4%, de esta manera siete de cada diez defunciones pertenecen a este grupo.¹⁴

De esta manera, los peatones son el grupo más vulnerable registrando el (44%), mientras que los ocupantes de los automóviles (34.4%), motociclistas (19.5%) y ciclistas (1.9%) muertos.¹⁵

¹⁴ Ibid.

¹⁵ Ibid.

En este sentido, hay que señalar que de conformidad con la información que establece la Organización Mundial de la Salud, los rubros que presentan mayor porcentaje de vulnerabilidad de muertes por categoría de usuarios de la vía pública, por causas de seguridad vial, corresponde a los peatones, conductores de vehículos 4x4 y vehículos ligeros, conductores de 2 y 3 ruedas motorizadas, ciclistas, conductores y pasajeros de autobuses y conductores y pasajeros de camiones pesados, tal y como se muestra en la gráfica siguiente:



Fuente: 2015, Estadísticas de Mortalidad, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI).

Cabe señalar, que la seguridad vial no sólo se basa en los estándares anteriormente mostrados, ya que este tema contempla más de 5 factores de riesgo que afectan la vida diaria de la población en general, tal es el caso del aumento de atropellos a niñas y niños menores de cinco años y adultos mayores de 60.¹⁶

También se observa que el grupo de edad que más egresa de los hospitales por accidentes viales son las personas entre 20 y 29 años de edad, los cuales la mayoría son motociclistas.¹⁷

Como lo hemos mencionado antes, la mayoría de las personas realizan sus viajes caminando, se registró que los estados con mayor índice de pobreza en todo el país, como lo son Chiapas, Oaxaca, Guerrero y Puebla, son también los estados donde se registra mayor número de personas que hacen su traslado a pie hacia sus trabajos y centros de enseñanza.

¹⁶ Ibid.

¹⁷ Ibid.

Las entidades federativas que más han iniciado las acciones de transformación institucional, programática y financiera a favor de la seguridad vial sustentable son Nuevo León y Coahuila.¹⁸

En efecto, como hemos visto en gobiernos anteriores, las políticas de seguridad vial han favorecido la construcción de infraestructura urbana consignada a vehículos y subsidios a la gasolina, entre otros.¹⁹

Así mismo a partir de las medidas de prevención dirigidas a garantizar el derecho a seguridad vial, por medio de planes y sistemas integrales de transporte, se impulsa la Estrategia Nacional de Seguridad Vial Urbana Sustentable (EMUS) en el 2014 la cual tenía como finalidad de impulsar un sistemas sustentables de seguridad vial de gobierno nacional y de promover una política integral para la conformación de ciudades con mayor inclusión vial, ayudando a mejorar la calidad del uso del transporte público en su disponibilidad y asequibilidad, para posibilitar el acceso de la población de calidad.

De esta manera las entidades con mayor desarrollo sustentable en el concepto de (MUS) fueron Colima y la Ciudad de México que incluyeron los elementos de : “el reconocimiento de una jerarquía de la seguridad vial, accesibilidad de las personas para desplazarse, desarrollo orientado al transporte (DOT), calles completas, densificación y participación social en el diseño y distribución del territorio, gestión de la demanda del uso del automóvil, sistemas integrados de transporte y gestión urbana de mercancías”.²⁰

Así mismo, los estados con menos progreso fueron Tlaxcala y Yucatán que no disponen con estrategias de seguridad vial.

Si bien es cierto, lo que hemos hecho en materia de seguridad vial aún no es suficiente, resulta prescindible gestionar políticas públicas para tener zonas dignas para transitar y garantizar la seguridad y sus derechos básicos

¹⁸ Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano 2018, Visible en <https://www.gob.mx/sedatu>

¹⁹ Ibid.

²⁰ Ibid.

No obstante en México, la seguridad vial es un indicador que evidencia la desigualdad en el país, ya que las medidas de política pública tomadas han favorecido los entornos de seguridad vial de las fracciones de la población que gozan de privilegios y que tiene la posibilidad de escoger entre diferentes medios de transporte para su seguridad vial; de igual forma, la gestión pública ha desatendido las necesidades de los ciudadanos más vulnerables, lo cuales no exigen el acceso sus derechos fundamentales, acentuando las condiciones de desigualdad y marginación en el país.²¹

En definitiva, es necesario cubrir y garantizar las necesidades básicas de traslado de las personas más vulnerables, ya que “se estima que 103 millones de personas transitan diariamente por todo el país” en donde niños, niñas, jóvenes, adultos y adultos mayores, deben caminar kilómetros en condiciones de inseguridad para llegar a sus destinos, que mayoritariamente son zonas rurales donde se carece de servicios públicos y de una oferta de transporte asequible para los ciudadanos de a pie.

Conviene subrayar que lo que se busca en este documento es mostrar la importancia de la desigualdad en México desde el punto de vista de la seguridad vial para legislar una propuesta de seguridad vial inclusiva en todo el país y primordialmente en zonas vulnerables.

Como se mencionó anteriormente, el tema de desigualdad en seguridad vial es de gran interés cuando se habla de robo o asalto en calle que es un riesgo que sufre un alto porcentaje de la población que no se trasladan en vehículo privado, el robo o asalto en la calle o transporte público se encuentra en el primer lugar de la tasa de incidencia delictiva según los datos de la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre la Seguridad Pública (ENVIPE) 2018 del INEGI.

En donde se logra observar, la cual aumento de 9 mil 599 delitos a 11 mil 81 por cada cien mil habitantes de 2016 a 2017; casi cuatro veces menor es la tasa por robo total o parcial de vehículo, con una tasa de 4 mil 200 delitos en 2016 a 4 mil 489 delitos por cada cien mil habitantes.

Los estados donde es más frecuente el robo o asalto en la calle o el transporte público son Nuevo León, Guanajuato, Estado de México, Ciudad de México, Morelos, Puebla, Oaxaca, Veracruz, Tabasco, Chiapas y Quintana Roo.²²

²¹ Ibid.

²² Ibid.

De acuerdo con el reporte del INEGI, las víctimas más afectadas de estas agresiones viales son hombres, omitiendo los delitos sexuales donde las mujeres lideran las estadísticas con una tasa de incidencia de 2 mil 733 delitos por cada cien mil mujeres, superando los mil 764 delitos estimados en 2016, y seis veces mayor a la de los hombres, con 445 delitos en 2017.²³

Otro dato sustancial en este rubro es que el 94 por ciento de las trasgresiones en transporte público no se denuncian, resultando el tercer motivo por la que la ciudadanía percibe más inseguridad en los espacios públicos y privados y son el sexo femenino las que sienten un ambiente de gran inseguridad que el sexo masculino, por tanto, el 34.3 por ciento de las personas decide no usar taxi, mientras que el 33.4 por ciento decide no salir a caminar.²⁴

Otro elemento importante de la desigualdad en seguridad vial es la seguridad vial, la cual cuesta miles de vidas más de 16 mil personas por año, siendo las víctimas primordiales la población más vulnerable de la vía.

De acuerdo con el Informe sobre la Seguridad Vial en México 2017, que emite el Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (CONAPRA), los percances viales y heridos se han reducido en casi todo el país, en un 10.1 por ciento y 29.2 por ciento respectivamente.

No obstante, los fallecimientos conservan una tendencia al alza, dando como resultado 19 mil 536 personas para 2020.²⁵

De esta manera, Obteniendo un 29 por ciento de la población realizando sus viajes a pie, el 44 por ciento de las muertes registradas por hechos viales son peatones, seguidos del 34.4 por ciento de ocupantes de vehículo, 19.5 por ciento de motociclistas y 1.9 por ciento de ciclistas.²⁶

Resultando así que la población más vulnerable de la vía simboliza el 65.4 por ciento de los fallecimientos en las vías pública por actitudes y comportamientos que pueden ser prevenibles.²⁷

²³ Ibid.

²⁴ Ibid.

²⁵ Ibid.

²⁶ Ibid.

²⁷ Ibid.

Los datos de mortalidad más alta los ostentan los estados donde es mayoritariamente las personas viajan en vehículo particular y que están por encima de la media nacional, como Zacatecas, Tabasco, Sinaloa, Durango, Nayarit, Sonora, San Luis Potosí, Querétaro, Colima, Baja California, Campeche, Morelos, Puebla y Nuevo León.

Lo preocupante es que los niños y niñas menores a 5 años y los adultos mayores de 60 lideran una tendencia considerable a morir en un siniestro vial, mientras que, en motociclistas, la propensión más alta está en jóvenes y adultos de 20 a 39 años.



Otro sector vulnerado de la población son las personas con discapacidad, los cuales no cuentan con derechos de seguridad vial dignos a causa de las malas prácticas de políticas públicas focalizadas

En nuestro país, de los 120 millones de personas registradas en el 2014, 7.1 millones mostraban algún tipo de discapacidad.

Por lo tanto, las entidades federativas con mayor número de personas con alguna discapacidad son en orden descendiente, Estado de México, Jalisco, Veracruz, Ciudad de México, Guanajuato, Puebla y Michoacán, estados que representan a las zonas urbanas más importantes del país, siendo el 77% de habitantes en áreas urbanas, lo que se traduce en mayores oportunidades de inclusión social y de seguridad vial.²⁸

²⁸ Ibid.

En áreas urbanas o rurales, las habitantes con discapacidad afrontan múltiples obstáculos en los espacios públicos ya que estos están adecuados para facilitar su libre traslado, ya que esta sección poblacional necesita del uso de bastón, silla de ruedas, andaderas o muletas para caminar o subir escaleras, así mismo, este grupo social constituye la población más discriminada junto con los grupos indígenas, lo cuales sufren de este problema en las calles o transportes públicos.²⁹

Otro punto de vulnerabilidad en áreas urbanas es el concepto de gasto familiar, ya que el transporte es el segundo concepto de gasto familiar con el 19.3 por ciento.

Las familias con ingresos gastan el 11 por ciento de éste en transporte público, mientras las familias con mayores ingresos gastan tan sólo el 0.8 por ciento. Esta tendencia va en aumento, sin que represente una mejora en la calidad de los servicios.

Las áreas urbanas con hogares con mayores ingresos se registraron en Nuevo León y la Ciudad de México, con 91,004 pesos y 70,973 pesos respectivamente, mientras que las dos menores fueron Guerrero y Chiapas, con 31,593 pesos y 31,555 pesos respectivamente. También para las zonas rurales, Guerrero y Chiapas tienen los hogares con menores ingresos, con 19,620 y 14,115 pesos respectivamente, y los dos con mayores ingresos son Baja California Sur y Baja California, con 44,778 y 41,889 pesos respectivamente.³⁰

Posteriormente se muestran estadísticas oficiales de los diferentes índices que contiene nuestro indicador principal de seguridad vial.

Acorde con lo anterior, la encuesta del INEGI en 2015 nos muestra que “En el país hay 32 millones 663 mil 342 persona de 3 años o más que viajan para ir a la escuela, mientras que la población que se traslada a laborar son 40 millones 620 mil 746 personas. El 54.88 por ciento de las personas que van a la escuela lo hacen caminando; el 25.58 de la población viaja en autobús, taxi, combi o colectivo; el 17.51 viaja en vehículo particular y el 1.5 por ciento viaja en bicicleta.”³¹

²⁹ Ibid.

³⁰ Ibid.

³¹ Ibid.

En resumen, nos muestra que la mitad de la población en el país usa el transporte público y cerca del 30 por ciento de las personas hace sus traslados a pie.

En el mismo sentido, “el 87.76% del transporte público colectivo concesionado sigue operando bajo el modelo hombre-camión, que ofrece baja calidad de servicio, inseguridad, altos costos ambientales y un esquema financiero difícil de transparentar, aun cuando se trata de servicio público.”³²

De esta manera “la región Sureste del país mantiene altos índices de viajes a pie, los estados de la región centro son los que se mantienen oscilando con la media nacional sin que ninguno sobresalga de forma particular.

La región Centro y Bajío, con estados como Guanajuato, Querétaro, Aguascalientes, Hidalgo, Jalisco y Colima, cuentan con esfuerzos similares en los avances institucionales, normativos y de financiamiento sostenido y prolongado hacia proyectos de seguridad vial sustentable.³³

Se observa que los estados con mayor tasa de pobreza a nivel nacional, como Chiapas, Oaxaca, Guerrero y Puebla, son los que tienen el mayor porcentaje de población que se desplaza a pie a sus centros de enseñanza y lugares de trabajo.

En el país hay 17 millones 925 mil 774 personas se trasladan a la escuela caminando.

El estado con el primer lugar, con 73.9 por ciento de la población de 3 años y más que se desplaza a su la escuela caminando, es Chiapas.

El estado con el primer lugar, con 73.9 por ciento de la población de 3 años y más que se desplaza a su la escuela caminando, es Chiapas.

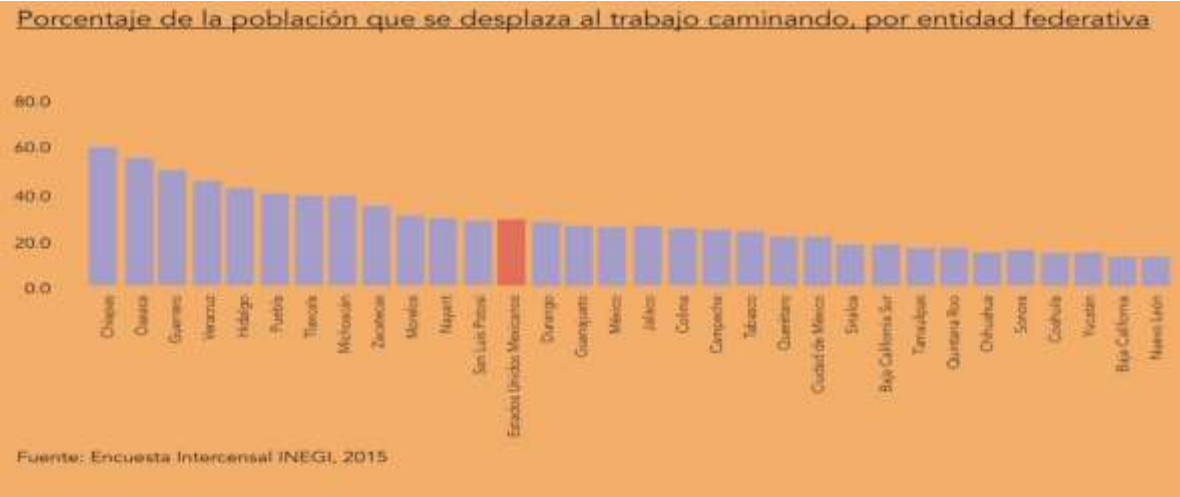
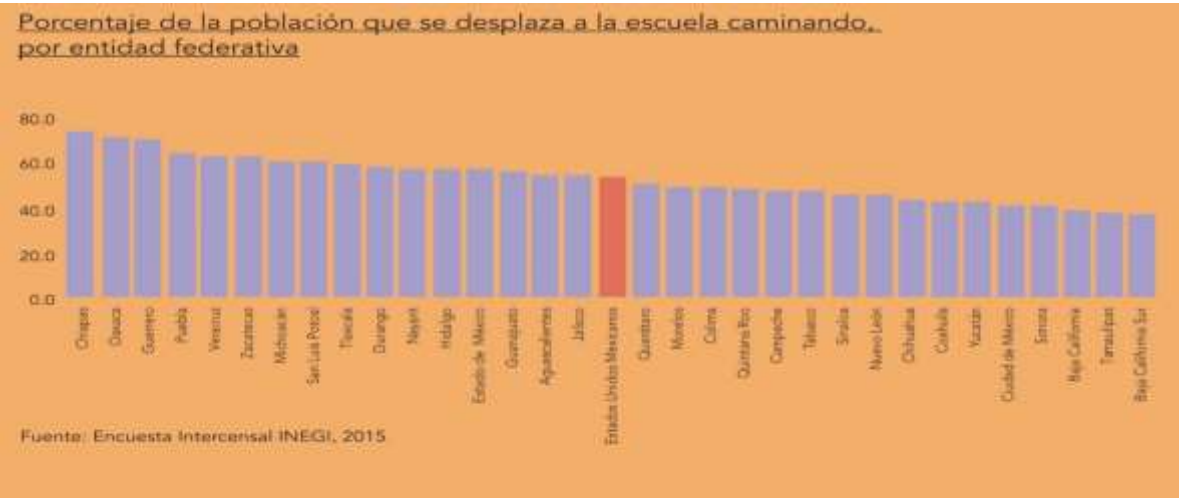
Resalta la posición de la Ciudad de México entre los cinco estados con menor cantidad de población que se desplaza a pie, con el 41.4 por ciento, un 13.5 por ciento menos que la media nacional, por lo que comparte dinámicas similares a los estados del norte del país.

³² Ibid.

³³ Ibid.

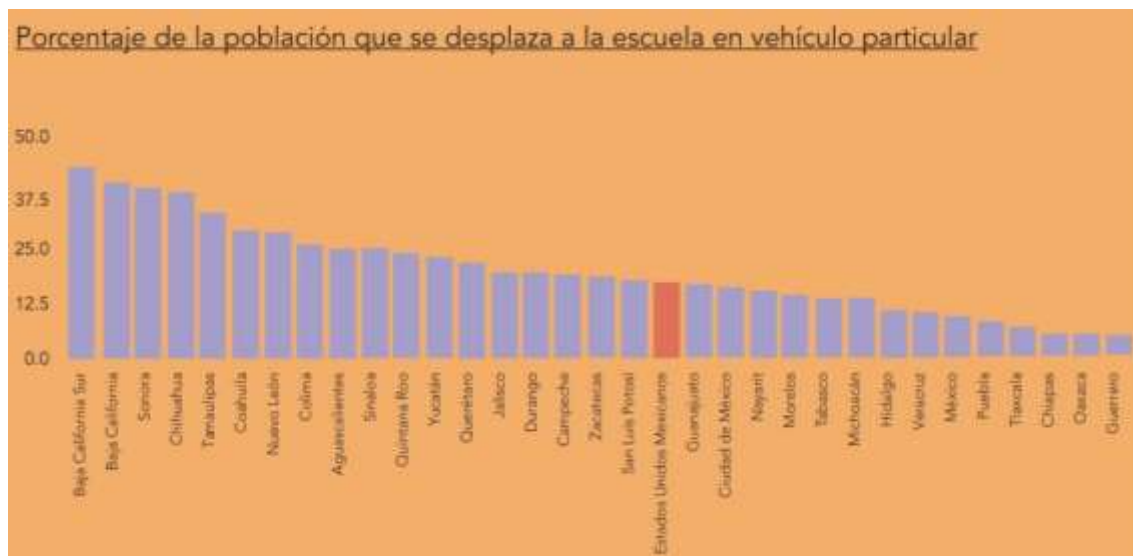
De igual modo, 9 millones 192 mil 364 personas se trasladan al trabajo caminando. Chiapas mantiene el liderazgo en esta modalidad, estando 25.5 puntos porcentuales arriba de la media nacional.

Por su lado, Nuevo León tiene los últimos lugares, con 12.2 puntos porcentuales abajo de la media nacional.



Otro dato, catorce millones 80 mil 716 personas utilizan el transporte público como modo de transporte para ir a su trabajo. Con un 50.9 por ciento, el Estado de México es el que tiene el mayor porcentaje de población ocupada que utiliza el transporte público (camión, taxi, combi o colectivo), distanciándose, 4.3 puntos porcentuales por arriba de la Ciudad de México

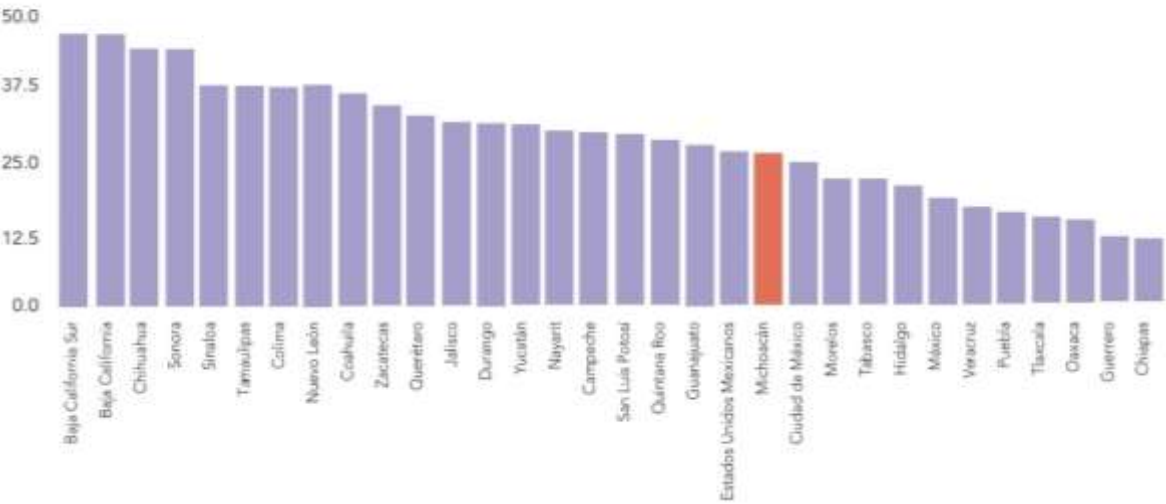
Son los estados de las regiones del norte en las que predomina el uso del vehículo particular. Su configuración urbana y la expansión que ha caracterizado estos territorios han facilitado el uso de medios no sustentables.



Cinco millones 720 mil 310 personas se trasladan en vehículo particular para ir a la escuela.

Con un 42.7 por ciento, el estado de Baja California Sur tiene el mayor porcentaje de población de 3 años y más que utiliza el vehículo particular para ir a estudiar.

Porcentaje de la población que se desplaza al trabajo en vehículo particular



Además, el mismo estado tiene mayor porcentaje de población ocupada que utiliza el vehículo particular para ir a trabajar, con un 47.8 por ciento.

Como ya se observó, es urgente consolidar una política integral que cubra las necesidades que actualmente presenta la sociedad en materia de seguridad vial, no obstante, la tarea resulta compleja, debido a que en la actualidad vivimos una problemática por la falta de regulación a nivel nacional en este tema, aunado a las malas costumbre que ha demostrado gran parte de la población en este rubro.

Gran parte de la población carece de posibilidades para decidir el medio de transporte que mejor les adecue a sus necesidades diarias, por lo que son más vulnerable, ya que tiene que lidiar con la inseguridad en los servicios de seguridad vial urbanos, además del mal servicio que presenta actualmente.

No hay que olvidar a las personas con discapacidad, quienes son los más violentados en sus derechos, toda vez, que enfrentan diversos obstáculos en los espacios públicos, al no estar acondicionados para su desarrollo, es ineludible la construcción de obra vial para personas con esta condición, así como programas para sensibilizar a la población para respetar los espacios destinados a este grupo.

La seguridad vial es un tema preponderantemente necesario, por lo tanto, no debe de quedar en el olvido por parte de las autoridades, ya que con él se pretende mejorar la calidad de vida de las personas, posicionándose como uno de los asuntos de mayor relevancia dentro de la agenda pública, debidos a la problemática actual.

Consideramos que esta propuesta de reforma constitucional genera soluciones a la problemática de seguridad vial a nivel nacional, por lo que sirve de base para la inclusión de ordenamientos jurídicos futuros, por parte de las entidades federativas y los municipios en el ámbito de sus respectivas competencias y así crear esfuerzos coordinados para beneficio de la población.

Se tienen ejemplos internacionales sobre esta temática, países que han vivido la situación que nosotros actualmente estamos experimentando y que han logrado minimizar la inseguridad vial, integrando a sus poblaciones a las buenas practicas, tal y como se establecido anteriormente, ya que en algunos países se han vuelto especialistas en materia de seguridad vial, por lo que en estricto sentido lo que falta en México, es la voluntad política para incentivar la buena aplicación de la normatividad existente y así acabar con esta problemática.

La presenta propuesta de reforma se encuentra elaborada en atención a los cinco factores de riesgo que se establecen en el ámbito internacional según la Organización Mundial de la Salud, para efectos de ligar las políticas de seguridad vial internacionales con las establecidas en México y así reducir la tasa de mortalidad vial en todo el país.

Esta propuesta va encaminada a la implementación de políticas públicas que mejoren la vida de la población en general, atendiendo aspectos importantes que marcan la vida diaria de la ciudadanía.

Sin embargo, es necesario el esfuerzo conjunto de las autoridades estatales y municipales, organizaciones de la sociedad civil, industrias y la población en general, ya que depende de ellos que esta iniciativa cumpla con su objetivo, y así se puedan obtener los resultados esperados.

Por lo que, resulta necesario contar con una legislación nacional que abarque todos los aspectos que la sociedad necesita actualmente, principalmente lo que tiene que ver con la protección de la vida y la integridad física, durante los desplazamientos que la población realiza en la vía pública, previniendo y disminuyendo los factores de riesgo, a través de la generación de sistemas de seguridad vial acordes a los estándares internacionales, atendiendo a los compromisos de los cuales México sea parte.

Con la implementación de esta propuesta de reforma constitucional, se pretende hacer que la sociedad se involucre en el tema de seguridad vial, así como llevar a cabo la práctica adecuada a favor del bienestar social, ya que en la actualidad nadie se encuentra exento de sufrir un accidente vial y poner riesgo su integridad física o su vida.

En su conjunto, esta propuesta de reforma fortalece de forma integral lo ya establecido en materia de seguridad vial, lo anterior con el objetivo de que México cuente con mejores herramientas para procurar y garantizar un mejor funcionamiento de las instancias que se encargan de este rubro, así como un mejor desempeño.

c) Justificación de la propuesta de modificación.

Con la presente propuesta de reforma Constitucional en materia de seguridad vial, se pretenden regular las acciones que de este rubro emanan, ya que el decidir libremente la forma mediante la cual la población se desplaza de acuerdo a sus necesidades dentro del territorio nacional, así como su cuidado y protección durante su trayecto, es un derecho que debe de estar contemplado en la Carta Magna.

Resulta importante integrar una ley de orden general que establezca las directrices en materia de seguridad vial, respetando lo establecido en los artículos 115 y 124 de la Constitución Federal, respecto de la distribución de competencias y las formas de coordinación entre la Federación, los Estados y municipios, lo anterior, para efectos de que puedan legislar en materia de seguridad vial, tomado como referencia la presente ley.

Por lo anterior, se propone reformar la fracción VI del apartado B, del artículo 2º, y la fracción XVII del artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos como se observa en el siguiente cuadro:

Texto Vigente	Propuesta de modificación
<p>Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos</p> <p>Artículo 2o. La Nación Mexicana es única e indivisible.</p> <p>A...</p> <p>I a V...</p> <p>B. La Federación...</p> <p>VI. Extender la red de comunicaciones que permita la integración de las comunidades, mediante la construcción y ampliación de vías de comunicación y telecomunicación. Establecer condiciones para que los pueblos y las comunidades indígenas puedan adquirir, operar y administrar medios de comunicación, en los términos que las leyes de la materia determinen.</p>	<p>Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos</p> <p>Artículo 2o. La Nación Mexicana es única e indivisible.</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>VI. Extender la red de comunicaciones que permita la integración de las comunidades, mediante la construcción y ampliación de vías de comunicación, así como lo relativo a la seguridad vial, y telecomunicación. Establecer condiciones para que los pueblos y las comunidades indígenas puedan adquirir, operar y administrar medios de comunicación, en los términos que las leyes de la materia determinen.</p>
<p>Artículo 73. El Congreso tiene facultad:</p> <p>I a XVI...</p> <p>XVII. Para dictar leyes sobre vías generales de comunicación, tecnologías de la información y la comunicación, radiodifusión, telecomunicaciones, incluida la banda ancha e Internet, postas y correos, y sobre el uso y aprovechamiento de las aguas de jurisdicción federal.</p>	<p>Artículo 73. El Congreso tiene facultad:</p> <p>I a XVI...</p> <p>XVII. Para dictar leyes sobre vías generales de comunicación y relativo a la seguridad vial, tecnologías de la información y la comunicación, radiodifusión, telecomunicaciones, incluida la banda ancha e Internet, postas y correos, y sobre el uso y aprovechamiento de las aguas de jurisdicción federal.</p>

Por lo anteriormente expuesto, someto a la consideración de esta Honorable Asamblea, la siguiente iniciativa con proyecto de

DECRETO QUE REFORMA LA FRACCIÓN VI DEL APARTADO B, DEL ARTÍCULO 2º Y LA FRACCIÓN XVII DEL ARTÍCULO 73 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

ÚNICO. - Se reforma la fracción VI del apartado B, del artículo 2º y la fracción XVII del artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, para quedar como sigue:

Artículo 2o. La Nación Mexicana es única e indivisible.

A...

I a V...

B. La Federación...

VI. Extender la red de comunicaciones que permita la integración de las comunidades, mediante la construcción y ampliación de vías de comunicación, así como lo relativo a la seguridad vial, y telecomunicación. Establecer condiciones para que los pueblos y las comunidades indígenas puedan adquirir, operar y administrar medios de comunicación, en los términos que las leyes de la materia determinen.

Artículo 73. El Congreso tiene facultad:

I a XVI...

XVII. Para dictar leyes sobre vías generales de comunicación y lo relativo a la seguridad vial, tecnologías de la información y la comunicación, radiodifusión, telecomunicaciones, incluida la banda ancha e Internet, postas y correos, y sobre el uso y aprovechamiento de las aguas de jurisdicción federal.

TRANSITORIOS

PRIMERO. - El presente decreto entrará en vigor el día de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

SEGUNDO. – El Congreso de la Unión contará con 180 días naturales a partir de la entrada en vigor del presente Decreto para realizar las adecuaciones normativas correspondientes a efecto de dar cumplimiento a lo establecido en esta constitución, en los términos de la fracción VI del apartado B, del artículo 2º y la fracción XVII del artículo 73.

TERCERO. – Las legislaturas de las entidades federativas, en el ámbito de su competencia, deberán realizar las reformas correspondientes en su legislación, para procurar la observancia del presente Decreto.

Dado en el salón de sesiones de la Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión, los 22 días del mes de mayo de 2019.

SENADOR PRIMO DOTHÉ MATA