

H. CONGRESO DEL ESTADO DE YUCATÁN

PRESENTE.

El suscrito diputado Enrique Guillermo Febles Bauzá, integrante de esta LXI Legislatura del H. Congreso del Estado, con fundamento en la fracción I del artículo 35 de la Constitución Política del Estado de Yucatán; del artículo 16 y 22, fracción VI, de la Ley de Gobierno del Poder Legislativo del Estado de Yucatán, someto a consideración de esta Honorable Asamblea la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se modifica la Ley de Educación y la Ley de Tránsito y Vialidad, ambas del estado de Yucatán con base en las siguientes:

Consideraciones

Facilitar el acceso y la movilidad a la población ha sido un componente primordial en las agendas de gobierno. Acercar bienes y servicios a las grandes urbes es un componente de desarrollo en las masas. Aunado a ello, las modalidades y medios de trasladarse en forma terrestre han incrementado.

Sin embargo este incremento ha traído efectos negativos, no solo en el medio ambiente sino el aumento de muertes causados por hechos de tránsito fatales, teniendo mayor presencia en las zonas urbanas y en los países en desarrollo.

Estos son tan solo alguno de los problemas a lo que se enfrentan las ciudades y a donde deben de dirigirse el accionar del gobierno, ya que "todos los años mueren aproximadamente 1.25 millones de personas en las vías de tránsito del mundo como consecuencia de las colisiones en las vías de tránsito"¹.

Son la principal causa de muerte de la población joven entre los 15 y los 29 años de edad. Además de los efectos de los traumatismos causados por el tránsito sobre la salud pública, las consecuencias desproporcionadas de las colisiones en los grupos etarios más jóvenes hacen que se conviertan en un problema importante para el desarrollo: se calcula que estas colisiones cuestan a los países aproximadamente

¹ OMS "Control de Velocidad" 2017, Conception et mise en page par L'IV Com Saràl, Villars-sous-Yens, Switzerland, la présente publication est disponible sous la licence CC BY-NC-SA 3.0 IGO.

3% de su PIB, y que las pérdidas económicas en los países de ingresos bajos y medianos equivalen a 5% del PIB².

México no queda exento de este problema, ya que las lesiones causadas por tránsito siguen encontrándose entre las diez principales causas de muerte. El último informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2015, reportó que en 2014 se registraron 15,886 defunciones, a pesar que esta cifra fue un 0.9 % menor que lo registrado en el año previo, se calcula una tasa de 13.3 muertos por cada 100 mil habitantes.

México ocupa la posición número 20, de 32 países que conforman esta región de acuerdo con el Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial en la Región de las Américas (OMS/OPS, 2015).

Los usuarios que concentran mayor porcentaje de fallecimiento son los peatones, para el 2014 se registraron 8,214 atropellamientos fatales (51.7 %) mientras que los ocupantes de vehículos la cifra alcanzo más de 5,031 (31.7 %). Con esta cifras 7 de cada 10 muertos en México corresponde a peatones, ciclistas y motociclistas.

Aunado a ello, las colisiones de tránsito representaron la primera causa de muerte en niños entre 5 y 9 años de edad³; lo que representó en 2012 una tasa de 3.1. Esta tasa de defunción se encontraba por encima de las muertes por leucemia, malformaciones congénitas del corazón e infecciones respiratorias agudas bajas.⁴

Otra cifra preocupante es la muerte de jóvenes adultos que comprenden los 20 y 29 años, ya que ocupó la segunda causa de muerte por accidentes viales, con una tasa de 20.6 ubicándose por encima de enfermedades como VIH y el sida con 4.7 y padecimientos renales 4.2.

Aunado a ello cada año alrededor de 7 mil 800 familias sufren la pérdida inesperada y traumática de un padre o madre, trayendo consigo desequilibrio económico y emocional en las familias⁵.

Asimismo, los siniestros viales son la cuarta causa de discapacidad motora permanente en el país, 40 mil personas sufren algún tipo de discapacidad en percances viales, y de estos el 20% sufren de por vida limitaciones para moverse o caminar⁶.

El último registro publicado en Yucatán con relación a accidentes de tránsito, fue de 5 mil 439, si bien esta cifra ha disminuido en los últimos 5 años (registrando para

² Ídem

³ De acuerdo al informe sobre la situación vial, México 2014 del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (CONAPRA).

⁴ Instituto Nacional de Estadística y Geografía/Secretaría de Salud (INEGI/SS). Base de datos de mortalidad 1979- 2012 (principales causas de muerte con Lista GBD). México: DGIS, 2012. Disponible en línea en:

<http://dgis.salud.gob.mx/cubos/>.

⁵ Según estimaciones de la publicación Reflexiones AXA, salva vidas, maneja seguro. <http://reaccionaporlavida.mx/costo-humano/>.

⁶ INEGI 2013 <http://reaccionaporlavida.mx/costo-humano/>.

2015 5mil 124 accidentes, 2014 5 mil 531 accidentes, 2013 6 mil 563 accidentes y 2012 6 mil 918)⁷ la edad que presentó mayor número de accidentes fue la de 18 años, encabezando la lista de estas colisiones.

De igual manera la tasa de mortalidad por esta causa ha disminuido pero es mínima la diferencia registrada, la tasa de mortalidad en 2015 fue de 13.3 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 0.9% menor que el año previo, aun ubicándose por encima de la media nacional.⁸

Altas tasas de mortalidad por lesiones causadas por el tránsito: de los 11 municipios se identificaron seis que tenían las tasas más altas de mortalidad por esta causa: Puebla, Puebla; Centro, Tabasco; Mérida, Yucatán; Tapachula, Chiapas; Cuernavaca, Morelos, y Coatzacoalcos, Veracruz de Ignacio de la Llave⁹.

Las estadísticas son reales y nos alertan a proteger la vida de los usuarios que se encuentran en condiciones de ser afectados, es decir, toda la población.

Antecedentes

La celebración de la Primera Conferencia Mundial sobre Seguridad Vial, en Moscú 2009, fue por primera vez que a nivel internacional se brindó una oportunidad para mejorar la seguridad vial y por ende la salud pública mundial.

En dicha conferencia se fijaron objetivos que se encaminaron en trabajar por medidas importantes en las repercusiones de las colisiones, examinar los progresos aplicados y proponer una plataforma normativa internacional de buenas prácticas en materia de seguridad vial y con ello proponer medidas para el futuro.

Cabe señalar que el Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito, elaborado en 2004 por la Organización Mundial de la Salud y el Banco Mundial, así como demás publicaciones posteriores, resaltaron la importancia de tratar con urgencia los traumatismos causados por el tránsito pues constituyen uno de los problemas más graves en materia de salud pública y una de las principales causas de mortalidad y traumatismo a nivel mundial.

Asimismo, concluyeron que de seguir con esta tendencia el problema podría incluso agravarse, ya que, según los pronósticos para el año 2020, los accidentes de tránsito se convertirán en una de las principales causas de mortalidad, en particular en los países de bajos y medianos ingresos.

Fue en marzo 2010 que la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó el periodo 2011 -2020 como Decenio de Acción para la Seguridad Vial con el objetivo de estabilizar y posteriormente reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo fortaleciendo ámbitos de gestión de

⁷ Sistema Estatal y Municipal de Base de Datos, SIMBAD 2018.

⁸ Observatorio de lesiones, Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

⁹ Informe sobre la situación de la seguridad vial México 2015, Secretaria de Salud, STCONAPRA 2016 Pág. 62

seguridad vial, infraestructura vial, seguridad de vehículos, comportamientos de los usuarios en las vías de tránsito y educación vial.

La implementación del Decenio respondió a los efectos negativos que provocan hechos viales o accidentes de tránsito, que a nivel mundial representa:

- 1,3 millones de personas mueren cada año.
- Se estiman más de 3 mil defunciones diarias y más de la mitad de estas no viajaban en automóvil.
- Entre 20 y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales pero que constituyen una causa importante de discapacidad.
- Entre las tres causas principales de defunciones de personas de 5 a 44 años figuran los traumatismos.

Es por lo anterior que la Asamblea General de la Naciones Unidas decidió trabajar en mejorar las prácticas y enseñanzas adquiridas enfocadas en:

- Cooperar la aplicación de recomendaciones contenidas en el Informe Mundial sobre Prevención de las lesiones en los niños.
- Reforzar la función de los organismos en el estado en materia de seguridad vial
- Plantearse objetivos concretos para la medición de lesiones causadas por accidentes y hechos de tránsito
- Adopción de medidas y políticas públicas para la protección de las personas involucradas en el tránsito.
- Armonizar los instrumentos jurídicos y normativos relativos a seguridad vial.

Es por lo anterior que los tres niveles de gobierno, organizaciones, asociaciones privadas como públicas relacionadas en la materia, han enfocado sus esfuerzos en fortalecer su actuar, con el único objetivo de reducir la mortalidad y consecuencias que trae consigo los accidentes y hechos viales. En este sentido, los gobiernos han adoptado medidas que cumplan con lo señalado en el Decenio, pues en conjunto se realizarán las mediciones de lo alcanzado cada 5 años.

Una legislación se considera adecuada en tanto disponga, sobre cada factor de riesgo, cuando menos la forma de prevención en términos descriptivos y, acorde con las recomendaciones de la OMS, establezca a un responsable para su aplicación, provea mecanismos de vigilancia y de prevención primaria eficientes, sanciones que disuadan determinada conducta y mecanismos de apoyo y sensibilización dirigida a los conductores, como medida de rehabilitación.

El Decenio de Acción para la Seguridad Vial, realizó un plan de acciones para que los gobiernos enfoquen sus objetivos de acuerdo a lo acordado en dicho documento, además de las diversas acciones como infraestructura, legislación entre otras, se orientan las campañas de sensibilización a la población pues cumplen una función esencial en el apoyo a la observancia de las leyes, aumentando la conciencia sobre los riesgos y las sanciones asociadas.

Cada vez hay una mayor concienciación de que la situación actual en materia de seguridad vial constituye una crisis con repercusiones sociales y económicas

devastadoras que ponen en peligro los logros que se han alcanzado recientemente en materia de salud y desarrollo.

Es importante destacar que la resolución solicita a los Estados Miembros lleven a cabo actividades en materia de seguridad vial, sobre todo en los ámbitos de la gestión de la seguridad vial, la infraestructura viaria, la seguridad de los vehículos, el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito, la educación para la seguridad vial y la atención después de los accidentes.

El Plan del Decenio está conformado por diversos pilares que nutren cada uno de los aspectos a mejorar y fortalecer dentro de la seguridad vial, sin embargo expertos han puntualizado en la importancia de la implementación de estos conocimientos desde la educación básica, pues desde edad temprana permitirá el desarrollo del conocimiento no solo preventivo sino de concientización.

Dentro de este pilar se incluye la elaboración de programas integrales para mejorar el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito. Se incluyen actividades sobre seguridad vial reforzadas desde el ámbito educativo, contando de esta manera una educación vial que permita una sensibilización pública y de esta manera aumentar las tasas de utilización del cinturón de seguridad y el casco, y para reducir los casos de conducción bajo los efectos del alcohol, el exceso de velocidad y otros factores de riesgo.

En virtud de lo anterior y en ejercicio de la facultades que me confiere el artículo 30 fracción V de la Constitución Política y artículos 18, 43 fracción VII inciso b) y 44 fracción VIII de la Ley de Gobierno del Poder Legislativo y 71, fracción II del Reglamento de la Ley de Gobierno del Poder Legislativo, todos los ordenamientos del estado de Yucatán, sometemos a consideración de este Pleno del H. Congreso del Estado de Yucatán, la siguiente:

Iniciativa que modifica la Ley de Educación y Ley de Tránsito y Vialidad, ambas del Estado de Yucatán

Artículo primero.- Se adiciona la fracción XVIII del artículo 12 y se modifica la fracción VIII del artículo 41 de la Ley de Educación del Estado de Yucatán.

Artículo 12.- La educación que impartan las instituciones públicas, así como las particulares con autorización o con reconocimiento de validez oficial de estudios, tendrá, además de los establecidos en el segundo párrafo del artículo 3o de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los siguientes fines:

I.- al XVI.- ...

XVII.- Inculcará los conceptos y principios fundamentales de la ciencia ambiental, el desarrollo sostenible, la prevención del cambio climático, así como de la valoración

de la protección y conservación del medio ambiente como elementos esenciales para el desenvolvimiento armónico e integral del individuo y la sociedad. También se proporcionarán los elementos básicos de protección civil, mitigación y adaptación ante los efectos que representa el cambio climático y otros fenómenos naturales;

XVIII.- Promoverá la educación vial como disciplina consistente en fomentar la creación de hábitos y actitudes en el individuo que le permite comportarse con orden y seguridad en la vía pública.

Artículo 41.- Al promover el mejoramiento de los planes y programas a que se refiere el artículo inmediato anterior, la autoridad estatal deberá procurar que el trabajo escolar:

I.- al VII.- ...

VIII.- Preste especial atención a la formación fundamentada en valores tanto morales como cívicos de los educandos y promover el establecimiento de una nueva y adecuada cultura vial.

Artículo segundo.- Se adiciona un tercer párrafo del artículo 68 de Ley de Tránsito y Vialidad de Yucatán.

CAPÍTULO I

De la Educación Vial del Estado

Artículo 68.- La Secretaría diseñará y ejecutará un programa educativo, que tenga por objeto mejorar el uso de las vialidades, de evitar accidentes en éstas y de promover la cultura vial entre los sectores de la población.

...

El programa educativo al que se refiere este artículo, será instrumento que orientará los planes y programas en materia de educación vial en los niveles de educación básica y media superior.

Artículos transitorios

Primero. Entrada en vigor

Este decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el diario oficial del estado.

Segundo. Implementación

Los planes educativos referentes a educación vial se implementaran de manera gradual en los distintos niveles educativos.

Tercero. Derogación tácita

Se derogan todas las disposiciones de igual o menor rango que se opongan a este decreto.

Protesto lo necesario en la Ciudad de Mérida, Yucatán a los seis días del mes de febrero del año 2018.

Mérida Yucatán 06 febrero de 2018

ATENTAMENTE



DIP. ENRIQUE GUILLERMO FEBLES BAUZÁ
PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MÉXICO