

**CC. SECRETARIOS  
H. CONGRESO DEL ESTADO DE PUEBLA  
LIX LEGISLATURA  
PUEBLA, PUEBLA.**

**El suscrito diputado Mariano Hernández Reyes de la LIX Legislatura del Honorable Congreso del Estado de Puebla, integrante de la Fracción Parlamentaria del Partido del Trabajo, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 63, fracción II, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla, así como por el artículo 44, fracción II, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de Puebla, someto a su consideración para análisis y en su caso aprobación, la presente iniciativa con proyecto de decreto de reforma al artículo 8° de Ley de Educación del Estado de Puebla, modificando su fracción XXX y adicionando la XXXI, bajo la siguiente:**

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.**

La Secretaría de Salud Federal a través Técnica del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes en su Informe de la Seguridad Vial para México en 2014 determina que las lesiones no intencionales producidas por los incidentes viales se ubican dentro de las 10 primeras causas de muerte en el país y además son la tercera parte de la carga de la enfermedad.

Los incidentes viales siguen siendo una importante causa de mortalidad y morbilidad en México. Son la octava causa general de muerte, la primera entre los niños entre cinco y nueve años de edad y la segunda entre adolescentes y adultos jóvenes.

La misma instancia apunta que “en México, durante 2012 fallecieron 17,102 personas por esta causa (Secretaría de Salud, 2012) y más de 150 mil personas resultaron con lesiones (INEGI, 2012; Policía Federal 2012) y más de 33,300 sufrieron lesiones graves (Secretaría de Salud, 2012). Esto contrasta con lo reportado a partir de la Encuesta Nacional de Salud y Nutrición 2012 (ENSANut-2012) en donde se estimó que 1.4 millones personas se lesionaron en el tránsito, es decir, 1.2 % de la población Mexicana.

Esta prevalencia es mayor a la observada en 2006 (1 %). Un total de 320,496 personas fueron hospitalizadas por esta causa (7.2 % del total de hospitalizaciones). Estas lesiones representan un problema de salud pública con consecuencias sociales y económicas que generan graves pérdidas a las víctimas, a sus familias y a la población en su conjunto, debido al costo de los tratamientos y también de la disminución o pérdida de productividad por muerte o discapacidad.”

Se afirma rotundamente que en México, igual que en la mayor parte de países de bajos y medianos ingresos, las lesiones causadas por el tránsito han aumentado considerablemente, esto se debe parcialmente al aumento en el número de vehículos circulando entre las carreteras y vialidades urbanas y al hecho de que este aumento no se ha acompañado de inversión integral (infraestructura, gestión, vehículos, etc.) ni de la implementación de estrategias para la prevención y atención de lesiones causadas por el tránsito.

Si esta tendencia continua, las lesiones mortales por incidentes viales podrían llegar a ser la quinta causa de muerte a nivel mundial en los próximos años, según lo afirmado en 2013 por la Organización Mundial de la Salud.

En México, 13 de las 32 entidades federativas (40.6 %) concentran el 71.9 % del total del parque vehicular, 64.1 % de toda la población y 61.3 % de todos los muertos por incidentes viales. Estas son: Distrito Federal, Estado de México, Jalisco, Nuevo León, Michoacán, Veracruz, Guanajuato, Puebla, Chihuahua, Tamaulipas, Baja California, Sinaloa y Guerrero.

El parque vehicular que existe actualmente en **Puebla** sobrepasa el 1.3 millones de unidades de los cuales sólo el 20.7 por ciento se encuentra asegurado, cifra por debajo de la media nacional. Se agrega que los cinco estados con las tasas más altas de accidentes viales son: Distrito Federal, Nuevo León, Jalisco, Veracruz y Puebla.

Puebla se asienta es la entidad con la tasa de mortalidad más alta en percances viales, de acuerdo al Observatorio Nacional de Lesiones del Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (CONAPRA). En su informe –elaborado por la Secretaría de Salud (SSA) – refiere que existen un promedio anual de seis mil personas heridas y más de 900 fallecimientos por accidente de tránsito, en calles y carreteras, tanto federales como de cuota.

En los últimos tres años, se registró un total de 4 mil 537 accidentes automovilísticos en las vías que tiene a su cargo, en los cuales 81 personas perdieron la vida de manera por demás trágica, mientras que 990 más resultaron con lesiones de consideración, en hechos de tránsito que significaron, a su vez, daños materiales por arriba de los 38.9 millones de pesos.

También menciona que del total de lesionados, 40 por ciento requiere una intervención quirúrgica y terapias de rehabilitación, por lo menos, durante el año posterior al percance. Los datos refieren igualmente, que 60 por ciento de los incidentes en Puebla se debe al consumo desmedido de las bebidas alcohólicas y al uso de sustancias prohibidas. En tanto, 28 por ciento de los incidentes, en los que fallece una persona, se debe al exceso de velocidad permitida en las diferentes vías de comunicación terrestre de Puebla.

El estudio menciona además que los accidentes viales en ciudad provocan la muerte de 700 personas anuales en la entidad. Los incidentes se registran desde atropellamientos, hasta colisiones entre dos o más automóviles. Considerando la distribución de las muertes por tipo de usuario, la mayor parte de ellas ocurre entre los peatones (31.2 %), y le siguen en frecuencia los ocupantes de automóviles, camiones, camionetas y autobuses (20 %), motociclistas (6.1 %) y por último los usuarios de bicicleta (1.5 %).

Además existe un rápido crecimiento en el uso de vehículos motorizados de dos ruedas, así como la promoción del uso de transporte no motorizado como una alternativa hacia una movilidad sustentable, y además saludable en el caso de uso de bicicletas.

En Puebla, también se ha popularizado el uso de la motocicleta. Sin embargo, dicho incremento no está acompañado de una planificación urbana, infraestructura, promoción de conductas seguras, ni adecuación de marcos normativos que permita la protección de estos y otros usuarios vulnerables. La entidad poblana

Se les denomina usuarios vulnerables a aquellos que no cuentan con estructuras rígidas que los protejan en caso de un choque, como los vehículos de cuatro ruedas, de ahí que reciben la transferencia de energía en su cuerpo. Por lo tanto, se puede denominar usuarios vulnerables a los peatones, los ciclistas y los motociclistas en su conjunto.

No obstante de que en la capital poblana y en las principales carreteras de accesos a ella la implementación del **operativo fotomulta** para **inhibir** que los conductores circulen a exceso de velocidad, han reducido en un 30% los accidentes automovilísticos, es contundente que el tema de los accidentes de tránsito constituye una **prioridad** nacional, regional y estatal, desde un enfoque social, pues conlleva graves **consecuencias** para la salud física, mental y de conducta.

Por ello, se debe incrementar la **cultura vial** en el estado de Puebla y con ello disminuir el número de fallecimientos por los accidentes viales.

**La carencia de educación vial** tanto en conductores como en peatones es un factor importante puesto que se desconocen las medidas propias para la conducción en vías públicas. El que peatones tanto como conductores puedan reconocer la importancia de una educación vial es vital, ya que se crea esta se puede disminuir considerablemente el número de accidentes.

Las instancias gubernamentales han definido a la **Educación Vial** como un conjunto de conocimientos, reglas y normas de conducta que toda persona debe poseer y que tiene por objeto la preparación de los ciudadanos en general, para que sepan conducirse de manera segura y adecuada en la vía pública y hacer uso correcto de los medios de transporte.

La educación vial es una imperiosa necesidad cívica en la actualidad. Desde el punto de vista pedagógico la Educación Vial debe ser una materia incluida en los programas educativos vigentes.

Al desconocer la manera correcta de transitar y conducir por las vialidades causa los accidentes viales y atropellamientos, mismos que generan pérdidas materiales y de vida impactando negativamente la economía de las personas y de las instituciones.

El Partido del Trabajo considera que es punto medular consolidar la cultura vial a través de la Educación y consolidarla como una de las principales funciones del Estado.

Aun cuando en las escuelas se han impartido conferencias, pláticas o talleres de educación vial por parte de las instancias oficiales, las estadísticas nacionales y estatales nos obligan a considerar en darle a la Educación vial el carácter de obligatoriedad y permanencia a fin de que sea a través de los programas educativos de la educación básica se reviertan de manera significativa y constante los accidentes viales y sus consecuencias negativas.

Las escuelas son la extensión donde se aprenden los valores del hogar, además de que ahí se promueven los valores cívicos y éticos para la mejor convivencia de la sociedad. Aseveramos que será en el salón de clases, donde se habrá de garantizar, la información, difusión, y se logrará dotar de las competencias genéricas que coadyuvarán con el aprendizaje significativo de la Educación Vial.

**Por lo anteriormente expuesto la Fracción Legislativa del Partido del Trabajo somete a consideración de esta Soberanía para su aprobación el incluir el fomento a la educación y cultura dentro de los fines que persigue el Estado respecto a la Educación; reforma que quedaría de la siguiente manera:**

**Artículo 8.-** La educación que impartan el Estado, los Municipios, sus Organismos Descentralizados y los particulares con autorización o con reconocimiento de validez oficial de estudios tendrán, además de los fines establecidos en el artículo 3o de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; los siguientes:

**I a XIX... (iguales)**

**XXX.- Fomentar conjuntamente la Educación vial y la Cultura vial, otorgarle el carácter de obligatoriedad y permanencia dentro de las instituciones públicas y privadas, a fin de inculcar entre los educandos conocimientos y hábitos que tengan como finalidades prevención de accidentes viales y el proteger a todos los individuos en la vía pública ya sean conductores, peatones o pasajeros.**

**XXXI.- Las demás que establezca la legislación aplicable.**