

El que suscribe, Diputado Pablo Fernández del Campo Espinosa, con adhesión de los diputados: Julián Rendón Tapia, Sergio Moreno Valle Germán, Lizeth Sánchez García, Neftalí Salvador Escobedo Zoletto, Ma. Evelia Rodríguez García, integrantes de la LIX Legislatura del Honorable Congreso del Estado Libre y Soberano de Puebla, y de la fracción parlamentaria del **PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL, PARTIDO DE LA REVOLUCIÓN DEMOCRÁTICA, PARTIDO ACCIÓN NACIONAL, PARTIDO DEL TRABAJO Y COMPROMISO POR PUEBLA**, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 57 fracciones I y XXIV, 63 fracción II, y 64 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla, 44 fracción II, 144 fracción II, 146 y 147 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de Puebla, 120 fracción VI del Reglamento Interior de Honorable Congreso del Estado, someto a la consideración de esta Soberanía el presente Acuerdo bajo el siguiente:

CONSIDERANDO

El número de accidentes de tránsito a nivel Mundial, según el informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015, elaborado por la Organización Mundial de la Salud (OMS), arroja que que cada año 1,25 millones de personas mueren en las carreteras del mundo.

En nuestro país según cifras del INEGI, en el 2016 se registraron un total de 673,590 accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas, en los que se vieron involucrados vehículos automotores, de los cuales; 434,419 eran automóviles;

75,216, camioneta de pasajero; 6, 083 microbús; 20, 273 camión urbano de pasajero; 2462 ómnibus; 55 tren eléctrico o trolebús.

Por lo que hace a nuestra entidad federativa conforme a las cifras que reporta el INEGI durante el 2016, se desprende que se registraron un total de 15,549 accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas, en los cuales se vieron involucrados vehículos automotores, de los cuales; 10,839 eran automóviles; 1,544 camioneta de pasajero; 145 microbús; 280 camión urbano de pasajero; y 48 ómnibus.

En razón de las cifras antes vertidas, se considera urgente seguir implementado acciones encaminadas a la prevención de accidentes, ello para garantizar la movilidad urbana, la cual implica la capacidad de tránsito o desplazamiento de las personas y bienes en el territorio, bajo condiciones de eficiencia, calidad, accesibilidad y seguridad, priorizando al peatón, al transporte no motorizado y al transporte colectivo.

Para garantizar la capacidad de tránsito o desplazamiento de las personas y bienes en el territorio, se deben generar trabajos de movilidad que son obligatorios para todos los órdenes de gobierno, los cuales tienen la tarea de implementar acciones encaminadas a garantizar que la misma sea en condiciones de seguridad de las personas.

Dentro de las acciones que deben realizar los estados, se encuentra la de implementar políticas de movilidad, las cuales, consisten entre otras, en crear

planes y programas para la prevención de accidentes y el mejoramiento de la infraestructura vial.

Ahora conforme a la obligación de los gobiernos de generar planes y programas de prevención de accidentes, es importante destacar que el informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015, elaborado por la Organización Mundial de la Salud (OMS), recomienda la reducción de la velocidad, pues considera que a medida que aumenta la velocidad media, también aumenta la probabilidad de accidente y la gravedad de sus consecuencias.

No obstante, lo anterior y pese a las medidas que se han implementado con respecto a los límites de velocidad, la verdad de las cosas es que los accidentes viales siguen en aumento, pues los conductores siguen manejando a exceso de velocidad.

Según expertos en prevención de accidentes una de las medidas mejor valoradas para evitar accidentes, son los reductores de velocidad vial. Ello porque los reductores de velocidad obligan a los conductores a reducir la velocidad al acercarse a uno, evitando que las zonas más conflictivas o con mayor número de siniestralidad sean peligrosas; estos, suelen colocarse a unos 20 metros de un paso de peatones, de esta manera se reduce al mínimo la probabilidad de sufrir un atropello.

Estos reductores suelen estar fabricados en hule, goma o caucho reforzado, con colores llamativos para atraer la atención del conductor, además de que se puedan ver por la noche, son fáciles de instalar y no requieren de mantenimiento, lo único que aconseja, es instalar antes del reductor de velocidad una señal vertical que advierta de su presencia.

El instituto de políticas para el transporte y el Desarrollo en México (ITDP) por sus siglas en inglés, señala que la solución no son los puentes peatonales, sino los reductores de velocidad, pues disminuir la velocidad dentro de la ciudad salvaguarda y cuida la integridad física de todos.

Ahora bien, en nuestra entidad federativa una de las vialidades que más accidentes mortales arroja a causa del exceso de velocidad, es el periférico ecológico, ello a pesar de que en la vialidad se han colocado diversas cámaras de foto multa para evitar accidentes viales, pues algunos conductores poco les importa ser infraccionados y circulan a alta velocidad. Por poner ejemplos, a la altura de ciudad judicial, en el retorno; y a la altura de la recta para retornar a Cholula.

Como se desprende de lo antes vertido los accidentes viales en los que se ven involucrados vehículos automotores representan un problema que debe

atenderse, y que dentro de las tareas de los gobiernos para garantizar la movilidad se deben generar planes y programas para la prevención de accidentes y el mejoramiento de la infraestructura vial, así como que una de las recomendaciones que hace que la Organización Mundial de la Salud (OMS) para evitar accidentes es la reducción de velocidad, y que pese a las cámaras los conductores siguen manejando a exceso de velocidad sobre todo en el periférico ecológico.

En razón de lo anterior, desde esta Soberanía me permito exhortar respetuosamente a la Secretaria de Infraestructura, Movilidad y Transportes del Gobierno del Estado, para que realice un diagnostico que arroje los puntos en los que sea posible instalar reductores de velocidad, esto, sobre el periférico ecológico. Así como también a los Ayuntamientos de Coronango, Cuautlancingo Amozoc, San Pedro y San Andrés Cholula, para instruyan a sus áreas competentes para que conjuntamente con el Gobierno del Estado, detecten en el tramo que les corresponda del periférico ecológico, los accesos a sus vialidades que representan un peligro y sobre los cuales sea posible se instalen los reductores viales.

Lo anterior encuentra su fundamento en la Nueva Agenda Urbana, que compromete a los líderes de los Estados Miembros a desarrollar las acciones que encaminen, entre otras, a mejorar la conectividad y apoyar iniciativas innovadoras y ecológicas; promover espacios públicos seguros, accesibles y ecológicos.

El artículo 2 de la nueva Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 28 de noviembre de 2016, que determina que todas las personas sin distinción de sexo, raza, etnia, edad, limitación física, orientación sexual, tienen derecho a vivir y disfrutar ciudades y Asentamientos Humanos en condiciones sustentables, resilientes, saludables, productivos, equitativos, justos, incluyentes, democráticos y seguros.

Los artículos 70 y 71 Fracción VII de la nueva Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, que obliga a los estados el generar políticas de movilidad, las cuales, pueden conseguirse implementando acciones tales como crear planes y programas para la prevención de accidentes y el mejoramiento de la infraestructura vial y de movilidad. Así lo señalan respectivamente.

El artículo 1 de la Ley de Vialidad para el Estado Libre y Soberano de Puebla, misma que señala que dicho dispositivo es de orden público, interés general y de aplicación en todas las vías de comunicación de jurisdicción estatal en el Estado de Puebla y que tiene por objeto: Regir la seguridad vial en el Estado de Puebla para establecer el orden y control de la circulación vehicular y peatonal en las vías públicas de jurisdicción estatal; Establecer las bases para programar, organizar, administrar y controlar la infraestructura vial, la infraestructura

carretera y el equipamiento vial; y Garantizar la integridad y el respeto a la persona, a través de un ordenamiento y regulación de la vialidad.

El artículo 5 del Reglamento de la ley de Vialidad para el Estado, en su artículo 5 que señala como obligación de la Secretaría, la instalación de reductores de velocidad o topes de cemento, concreto o integrados a la loza o al asfalto, vibradores o boyas transversales a la superficie de rodamiento.

El artículo 115 fracción II, incisos g y h, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que los Municipios tienen a su cargo, entre otros servicios, el de Calles, parques, jardines, equipamiento, y tránsito. Así como el artículo 199 fracciones VII y VIII, de la Ley Orgánica Municipal, que señala que los Municipios tienen a su cargo el servicio público de calles, parques, jardines, equipamiento y tránsito.

En mérito de lo anterior, es que pongo a consideración de esta soberanía el siguiente.

ACUERDO

ÚNICO. -Se exhorta respetuosamente a la Secretaría de Infraestructura, Movilidad y Transportes del Gobierno del Estado, para que realice un diagnóstico que arroje los puntos en los que sea posible instalar reductores de velocidad, esto, sobre el periférico ecológico. Así como también a los Ayuntamientos de Coronango, Cuautlancingo Amozoc, San Pedro y San Andrés

Cholula, instruyan a sus áreas competentes para que conjuntamente con la Secretaría de Infraestructura, Movilidad y Transportes del Gobierno del Estado el Gobierno del Estado, detecten en el tramo que les corresponda del periférico ecológico, los accesos a sus vialidades que representan un peligro y sobre los cuales sea posible se instalen los reductores viales de seguridad.

CUATRO VECES HEROICA PUEBLA DE ZARAGOZA A LOS DIECISEIS DÍAS DEL MES DE OCTUBRE DEL AÑO DOS MIL DIECISIETE.

Diputado Pablo Fernández del Campo Espinosa, en adhesión con los diputados: Julián Rendón Tapia, Sergio Moreno Valle Germán, Lizeth Sánchez García, Neftalí Salvador Escobedo Zoletto, Ma. Evelia Rodríguez García, integrantes de la LIX Legislatura del Honorable Congreso del Estado Libre y Soberano de Puebla, y de la fracción parlamentaria del **PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL, PARTIDO DE LA REVOLUCIÓN DEMOCRÁTICA, PARTIDO ACCIÓN NACIONAL, PARTIDO DEL TRABAJO Y COMPROMISO POR PUEBLA**, integrantes de la LIX Legislatura del Honorable Congreso del Estado.

Firmas

Dip. Pablo Fernández del Campo

Dip. Ma. Evelia Rodríguez García

Dip. Julián Rendón Tapia

Dip. Sergio Moreno Valle Germán

Dip. Lizeth Sánchez García

Dip. Neftalí Salvador Escobedo Zoletto

Punto de acuerdo: En el que se exhorta respetuosamente a la Secretaría de Infraestructura, Movilidad y Transportes del Gobierno del Estado, para que realice un diagnóstico que arroje los puntos en los que sea posible instalar reductores de velocidad, esto, sobre el periférico ecológico