

El que suscribe, Diputado Pablo Fernández del Campo Espinosa, integrante de la LIX Legislatura del Honorable Congreso del Estado Libre y Soberano de Puebla, y de la fracción parlamentaria del **PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL**, 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

De acuerdo con el informe emitido por la Organización Mundial de la Salud (OMS), cada año más de 1,2 millones de personas mueren en el mundo a causa de accidentes viales, de los cuales, entre 20 y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales, y a su vez, una proporción de estos padecen alguna forma de discapacidad.

Según datos de la Organización Mundial de la Salud (OMS), las lesiones causadas por los accidentes de tránsito son la causa principal de muerte en el grupo de 15 a 29 años de edad, aunque en los países de ingresos bajos y medianos circulan aproximadamente la mitad de los vehículos del mundo, en ellos se producen más del 90% de las muertes relacionadas con accidentes de tránsito, señala este organismo que la mitad de las personas que mueren por esta causa en todo el

mundo son "*usuarios vulnerables de la vía pública*", es decir, peatones, ciclistas y motociclistas.

En México, el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) produce la Estadística de Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas, los cuales corresponden a los eventos viales en donde se registraron víctimas que son reportadas por las Dependencias de Seguridad Pública y Vialidad de los Estados y/o Municipios, así como por las Agencias del Ministerio Público o Juzgados Cívicos en el caso de la Ciudad de México. Es importante señalar que la estadística de accidentes de tránsito no incluye aquellos eventos no registrados por las autoridades de tránsito en los estados y municipios y la Ciudad de México cuando el accidente corresponde a daños materiales menores y existe común acuerdo entre los involucrados.

El objetivo es generar información sobre el número de los percances viales ocurridos en el país en zonas no federales, identificando sus características y contribuyendo así a la elaboración y/o formulación de políticas de prevención de accidentes. De acuerdo a los datos obtenidos, durante 2015 se registró un total de 378,232 accidentes en zonas urbanas, de los cuales 73,563 (19.4%) correspondieron a eventos viales en los que se identificaron víctimas heridas; 300,679 (79.5%) solo daños y los 3,990 restantes (1.1%), fueron accidentes con al menos una persona muerta.

El análisis revela que, en Puebla, al año se registran en promedio 12 mil accidentes de tránsito. En 1.01 de cada 100 percances, se presenta al menos una víctima fatal; mientras que en tres de cada 10, se registra, al menos, una persona lesionada. Entre los factores de tránsito, el humano aparece en 85 por ciento de los casos, mientras que las condiciones del camino representan 10 por ciento y las condiciones mecánicas de los autos, cinco por ciento, detalla el análisis.

Es así que en nuestra entidad federativa existen un sin número de vialidades que representan un verdadero riesgo para los peatones, debido a que no cuentan con la infraestructura suficiente para cruzar de un lado a otro, como es el caso de los 40 kilómetros que abarca el Periférico Ecológico, donde solo hay 15 puentes peatonales, cifra que es considerada baja por los especialistas en materia urbana.

Pues refieren los especialistas en materia urbanista, en un análisis que realizaron en septiembre de 2016, y que fue publicado en un periódico local, que, desde su construcción, el Periférico ha sido una vialidad que genera segregación urbana y divide las zonas de la ciudad, lo que quedó al descubierto con los pocos puentes vehiculares y peatonales que unen a los habitantes del sur-oriente y poniente de la capital.

Es así que el Periférico Ecológico, que inicia en la carretera federal Puebla-Tehuacán y concluye en la autopista México-Puebla, tiene al menos 11 cruces peligrosos, de los cuales siete carecen de puentes peatonales. Los especialistas en la materia han identificado cruces en los que no hay puentes peatonales, por donde

atraviesan madres con sus hijos y niños que acuden a la escuela. Asimismo, trabajadores que deben cruzar “a la buena de Dios” si es que desean pasar a sus lugares de trabajo.

Esto pese a que este tipo de obras requiere de una mejor planeación, debido a que las vialidades no están pensadas en el peatón, sino en los automovilistas. Los cruces mas peligrosos detectados por los especialistas son; **AMPLIACIÓN FLOR DELBOSQUE.** - Cuando uno inicia el recorrido del Periférico Ecológico es visible un puente peatonal que une a los dos extremos de la colonia Ampliación Flor del Bosque (también conocida como Nuevo México). Las escuelas se encuentran en la zona que colinda con Puebla, por lo que algunos colonos cruzan para dejar y recoger a sus hijos. El puente peatonal se usa para delinquir de día y de noche, por lo que habitantes prefieren cruzar por debajo o caminar por la orilla de la vialidad arriesgando la vida: **FRACCIONAMIENTO HARÁS.** - A la altura del Fraccionamiento Harás Ciudad Ecológica también representa otro foco rojo en el tránsito peatonal, pues, aunque el transporte público hace parada en este lugar, los trabajadores de la zona deben cruzar el Periférico para llegar a sus destinos. Las horas de mayor tránsito en este lugar son a las 8:00 y a partir de las 18:00 horas, que representan la entrada y salida de los trabajadores; **BOSQUES DE CHAPULTEPEC.** - En el Periférico y Bosques de Chapultepec hay un desarrollo inmobiliario del Grupo Sadasi, que, pese a que no se tienen muchas construcciones por el rumbo, las combis hacen parada en el lugar. Ante el riesgo que podría implicar este tramo, fue la misma empresa la que colocó un puente peatonal para los habitantes. Este puente es el único del Periférico que está resguardado por un policía privado. A la par, la empresa colocó un anuncio en el que invita a los vecinos a cruzar por el puente y no por la vialidad; **LOS HÉROES**

PUEBLA. - En el fraccionamiento Los Héroes Puebla sí hay puente peatonal pero la gente prefiere cruzar por abajo, lo hacen para economizar tiempo, sobre todo estudiantes que prefieren ahorrarse 500 metros de camino y optan por esquivar a los tráileres, camionetas, autobuses, autos particulares y demás vehículos que transitan a diario por la zona; **14 SUR.** - En la Prolongación de la 14 Sur sí hay puente peatonal, y aunque los pobladores se quejan porque tienen que caminar para acceder a éste, se cuenta con barreras de concreto que hacen más difícil que el peatón cruce por la vialidad; **LA CARCAÑA.** - En la zona de la Carcaña o Camino Real a Cholula, también hay gente que atraviesa la calle. Ahí no se tiene puente peatonal, pero el tráfico es muy fluido, por lo que se pueden hacer hasta 30 minutos en el recorrido; **CAMINO REAL A CUAUTLANCINGO.** - Esta zona es menos transitada por peatones, que las anteriores, debido a que los fraccionamientos están cerrados y la mayoría de ellos tiene acceso a las calles pequeñas y no al Periférico; **EL CALVARIO.** - Antes de que el Periférico termine en la autopista México-Puebla, hay una zona llamada Barrio El Calvario, en Cuautlancingo, esta carece de pasos peatonales.

De lo anterior se desprende que no se piensa en el peatón y solo después de que pasan los accidentes o las autoridades reciben peticiones, es como se toman cartas en el asunto, aunado a lo anterior, es de recalcar que los lugares donde no existen puentes las personas no los utilizan por ahorrar tiempo o inseguridad.

Por ello se considera necesario que las autoridades de los tres niveles de gobierno identifiquen qué tipo de infraestructura le hace falta a esta vialidad, para que se

priorice la movilidad peatonal y no motorizada, y en su caso gestione la infraestructura peatonal, que garanticen comodidad y seguridad en el espacio público, con lo cual se pretende garantizar la calidad de vida de los poblanos.

Lo anterior, pese a que los preceptos de ONU-Hábitat señalan que es necesario crear ciudades más equitativas, sustentables, saludables y productivas, que permitan que todas y todos vean materializados sus anhelos como colectivo en este territorio común que compartimos llamado ciudad.

Ciudades en las que la movilidad sea un eje estratégico que permita lograr condiciones de prosperidad urbana, con transporte público eficiente y con accesibilidad universal, así como situaciones adecuadas y de seguridad para el peatón y ciclista.

Determina también que se debe procurar la accesibilidad universal de las personas, priorizando la movilidad peatonal y no motorizada, para lo cual los gobiernos deben gestionar infraestructura peatonal.

Esto es, que las autoridades deben prever la dotación de espacio público donde se privilegiarán la dotación y preservación del espacio para el tránsito de los peatones y para las bicicletas, así como promover la adecuación de los reglamentos municipales que garanticen comodidad y seguridad en el espacio público, sobre todo para los peatones.

Por ello considero incidir desde esta Soberanía para exhortar a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del Gobierno Federal, a la Secretaria de Infraestructura, Movilidad y Transportes del Gobierno de Estado, y a los Ayuntamientos del Estado de Puebla por los cuales atraviesa el periférico ecológico, para que de manera coordinada y en uso de las atribuciones que la ley les confiere identifiquen en los 40 Kilómetros que abarca el Periférico Ecológico, los puntos en los que es necesaria infraestructura para que los habitantes puedan cruzar la vialidad de un lado a otro, debiendo priorizar la movilidad peatonal y no motorizada, y en su caso gestionen la infraestructura peatonal, que propicie comodidad y seguridad en el espacio público, con lo cual se pretende garantizar la calidad de vida de los poblanos.

Lo anterior encuentra su fundamento en 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, específicamente en su artículo 2, donde señala 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.

El artículo 70 del mismo ordenamiento que señala que para la accesibilidad universal de los habitantes a los servicios y satisfactores urbanos; las políticas de Movilidad deberán asegurar que las personas puedan elegir libremente la forma de

trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrecen sus centros de Población.

Como también en el artículo 73, de la miasma Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, que determina la obligación de la Federación, las entidades federativas, los municipios y las Demarcaciones Territoriales, de promover y priorizar en la población la adopción de nuevos hábitos de Movilidad urbana sustentable y prevención de accidentes encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos de la población, para lograr una sana convivencia en las calles, respetar el desplazamiento del peatón y su preferencia, prevenir conflictos de tránsito, desestimular el uso del automóvil particular, promover el uso intensivo del transporte público y no motorizado y el reconocimiento y respeto a la siguiente jerarquía: personas con movilidad limitada y peatones, usuarios de transporte no motorizado, usuarios del servicio de transporte público de pasajeros, prestadores del servicio de transporte público de pasajeros, prestadores del servicio de transporte de carga y usuarios de transporte particular.

En el artículo 36 fracción XXII, de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, que determina que a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes corresponde el despacho, de entre otros, el de construir y conservar caminos y puentes, en cooperación con los gobiernos de las entidades federativas, con los municipios y los particulares.

El artículo 41 fracciones I, XIX, y XXVII, de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado, que determina respectivamente que a la Secretaría de Infraestructura, Movilidad y Transportes, corresponde entre otros, el despacho de los siguientes asuntos; formular y conducir las políticas generales en materia de obra pública, servicios relacionados con la misma, infraestructura de comunicaciones, movilidad, transporte, presupuesto participativo, así como la parte relativa a la obra de los proyectos para prestación de servicios y proyectos de inversión; realizar las acciones de planeación, programación y presupuestación para la construcción, reconstrucción, conservación, mantenimiento y modernización de la infraestructura de comunicaciones y transportes en la Entidad, así como de sus servicios auxiliares, de conformidad con la legislación aplicable; y construir, reconstruir, conservar, mantener y modernizar la infraestructura vial en la Entidad, directamente o a través de terceros, pudiendo coordinarse con el Gobierno Federal, Entidades Federativas y Municipios del Estado.

Así como también, el mismo 115 Constitucional en la fracción II, incisos g y h, que los Municipios tienen a su cargo, entre otros servicios, el de Calles, parques, jardines, equipamiento, y tránsito. Como en el artículo 199 fracciones VII y VIII, de la Ley Orgánica Municipal, el cual 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 Comunicaciones y Transportes del Gobierno Federal, a la Secretaria de Infraestructura, Movilidad y Transportes del Gobierno de Estado, y a los Ayuntamientos del Estado de Puebla por los cuales atraviesa el periférico ecológico, para que de manera coordinada y en uso de las atribuciones que la ley les confiere, identifiquen en los 40 Kilómetros que abarca el Periférico Ecológico, los puntos en que es necesaria infraestructura para que los habitantes puedan cruzar la vialidad de un lado a otro, y en su caso gestionen la infraestructura peatonal, que propicie comodidad y seguridad del peatón, con lo cual se garantizará la calidad de vida de los poblanos.

**CUATRO VECES HEROICA PUEBLA DE ZARAGOZA A LOS
DIECINUEVE DÍAS DEL MES DE MARZO DEL AÑO DOS MIL
DIECIOCHO.**

**Diputado Pablo Fernández del Campo Espinosa,
Integrante de la LIX Legislatura del Honorable Congreso del Estado.**