

**C.C. Secretarios de la Mesa Directiva,
Del Honorable Congreso del Estado de Puebla,
P r e s e n t e s .**

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

Cada año, cerca de 1,3 millones de personas en el mundo fallecen a raíz de un accidente de tránsito, más de 3000 defunciones diarias, y más de la mitad de ellas no viajaban en automóvil. Entre 20 millones y 50 millones de personas más sufren traumatismos no mortales provocados por accidentes de tránsito, y tales traumatismos constituyen una causa importante de discapacidad en todo el mundo. El 90% de las defunciones por accidentes de tránsito tienen lugar en los países de ingresos bajos y medianos, donde se halla menos de la mitad de los vehículos matriculados en todo el mundo.

Entre las tres causas principales de defunciones de personas de 5 a 44 años figuran los traumatismos causados por el tránsito. Según las previsiones, si no se adoptan medidas inmediatas y eficaces, dichos traumatismos se convertirán en la quinta causa mundial de muerte, con unos 2,4 millones de fallecimientos anuales.

La seguridad vial no es una cuestión reciente, pero las actividades a nivel internacional han cobrado un nuevo impulso en el último decenio. Se han elaborado varios documentos que describen la magnitud de la situación de los traumatismos causados por el tránsito, sus efectos sociales, sanitarios y económicos, los factores de riesgo específicos y las intervenciones eficaces. Esos documentos han servido para impulsar la adopción de varias resoluciones en las que se exhorta a los Estados Miembros y a la comunidad internacional a que incluyan la seguridad vial como una cuestión política mundial, formulando recomendaciones específicas para tomar medidas. En las resoluciones se ha pedido un refuerzo de la cooperación internacional.

Por ello, en el año 2010, la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas proclamó el periodo 2011-2020 Decenio de Acción para la Seguridad Vial, con el objeto de estabilizar y reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo.

Atendiendo a lo anterior el seis de junio del año dos mil once, se publicó en el Diario Oficial de la Federación, el acuerdo del Secretario de Comunicaciones y Transportes y Secretario de Salud, por el cual se da a conocer la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020, el cual tiene el propósito de contribuir a reducir las

lesiones, discapacidades y muertes por accidentes de tránsito en la red carretera federal y vialidades urbanas, así como promover el fortalecimiento y mejora de los servicios de atención médica pre-hospitalaria e intrahospitalaria por accidentes de tránsito.

La Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020 proponen la realización de actividades en los tres órdenes de gobierno, tanto en la red carretera federal y vialidades urbanas, como en los establecimientos médicos para la atención de emergencias derivadas de accidentes de tránsito, y están divididas en cinco categorías temáticas: mejor gestión de la seguridad vial mediante una serie de acciones multisectoriales en los diferentes órdenes de gobierno; evaluación y mejoramiento de la infraestructura vial y de transportes más segura; vehículos más seguros; cambio de comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito; y promover la mejora de los servicios de atención médica pre-hospitalaria e intrahospitalaria, derivados de accidentes de tránsito.

La estrategia tiene como objetivo general reducir un 50% las muertes, así como reducir al máximo posible las lesiones y discapacidades por accidentes de tránsito en el territorio de los Estados Unidos Mexicanos, promoviendo la participación de las autoridades de los tres niveles de gobierno, atendiendo a su ámbito de competencia y facultades, en la implementación de las siguientes acciones, PRIMERA.- Coadyuvar en el fortalecimiento de la capacidad de gestión de la seguridad vial; SEGUNDA.- Participar en la revisión de la modernización de la infraestructura vial y de transporte más segura; TERCERA.- Fomentar el uso de

vehículos más seguros; CUARTA.- Mejorar el comportamiento de los usuarios de las vialidades incidiendo en los factores de riesgo que propician la ocurrencia de accidentes de tránsito; QUINTA.- Fortalecer la atención del trauma y de los padecimientos agudos mediante la mejora de los servicios de atención médica pre-hospitalaria y hospitalaria.

La primera acción, consistente en coadyuvar en el fortalecimiento de la capacidad de gestión de la seguridad vial, propone entre otras, las siguientes actividades; promover la participación que corresponda a los tres niveles de gobierno entre sí, para implementar coordinadamente políticas o programas de seguridad vial, en el desarrollo de estrategias nacionales, estatales y locales de seguridad vial que contengan metas e indicadores; promover la elaboración de un marco jurídico que permita sentar las bases para el establecimiento de las acciones y programas en materia de seguridad vial; promover la implementación de la Estrategia Nacional de Seguridad Vial con la participación de autoridades de los tres niveles de gobierno; operación de observatorios estatales y municipales de seguridad vial; y fortalecer la capacitación e investigación en seguridad vial.

En la segunda acción, consistente en participar en la revisión de la modernización de la infraestructura vial y de transporte más segura, propone entre otros rubros, impulsar; La creación y/o mejora de la normatividad relacionada con el establecimiento de los criterios de seguridad vial en la infraestructura; La mejora de la seguridad de la infraestructura vial urbana e interurbana.; La aplicación de

tecnología para la mejora de la gestión del tránsito en vías urbanas e interurbanas.;
El desarrollo de una movilidad segura y equitativa para los usuarios vulnerables.

En la tercera acción, consistente fomentar el uso de vehículos más seguros, se plantean entre otras, las siguientes acciones: Incorporar las normas mínimas de seguridad de los vehículos de motor; mejorar los esquemas operativos para la renovación del parque vehicular del servicio público; desarrollar normativa basada en experiencia internacional que establezca los estándares mínimos de seguridad de los cascos para usuarios de motocicletas y bicicletas; promover medidas a nivel nacional y estatal para la inspección técnica vehicular que asegure que los vehículos en circulación cumplan con las características mínimas de seguridad; Promover la capacitación a los responsables de la vigilancia y control para la identificación y evaluación de los vehículos en circulación.

En la cuarta acción, consistente en mejorar el comportamiento de los usuarios de las vialidades incidiendo en los factores de riesgo que propician la ocurrencia de accidentes de tránsito, se plantean entre otras, las siguientes acciones: asegurar que la normatividad para la regulación de la movilidad y el tránsito considere la aplicación de medidas y programas para el control de los factores de riesgo; realizar campañas de comunicación que permitan sensibilizar e informar a la población sobre cada factor de riesgo contextualizadas a los diferentes grupos poblacionales y a las prioridades locales; Promover el fortalecimiento de la imagen policial de tránsito mediante la capacitación y programas de mejora continua además de su incorporación a las campañas informativas; desarrollar acciones de control,

sanción, atención específica y rehabilitación para infractores reincidentes; fortalecer el marco normativo que permita contar con un sistema efectivo de expedición de licencias (formación y evaluación, protocolos de pruebas teórico prácticas, reglamentación para la certificación de escuelas privadas y públicas de conducir, instructores y evaluadores, conductores jóvenes y nóveles); promover la homogeneización de los tipos de licencias y los requisitos para la obtención de las mismas a nivel nacional; y promover el fortalecimiento de la regulación y vigilancia de las jornadas de conducción y descanso de los conductores del transporte público de carga y pasajeros.

En la quinta acción, consistente en fortalecer la atención del trauma y de los padecimientos agudos mediante la mejora de los servicios de atención médica pre-hospitalaria y hospitalaria a través de: La revisión y en su caso adecuación del marco normativo, en materia de atención pre-hospitalaria; La elaboración e implementación de guías de práctica clínica y protocolos de manejo que permitan mejorar la calidad de la atención médica pre-hospitalaria y hospitalaria; El desarrollo, promoción e implantación de programas de capacitación para el personal de salud, responsable de la atención médica pre-hospitalaria y hospitalaria.

De lo señalado, es importante poner énfasis en que la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020, proponen entre otras acciones, que los tres niveles de gobierno implementen acciones políticas o programas de seguridad vial, que permitan desarrollar estrategias estatales (que contengan metas e indicadores), y que permitan poner en marcha operación de Observatorios Estatales y Municipales

de Seguridad Vial, así como fortalecer la capacitación e investigación en seguridad vial.

Por ello, se considera necesario incidir desde esta Soberanía en la gestión y elaboración de un Plan de Seguridad Vial, para el Estado de Puebla, que contenga las acciones encaminadas a: la modernización de la infraestructura vial y de transporte más seguro; El desarrollo de una movilidad segura y equitativa para los usuarios vulnerables; El fomento del uso de vehículos más seguros; El mejoramiento del comportamiento de los usuarios de las vialidades; y el aseguramiento de la normatividad y el tránsito.

Lo anterior, con fundamento en lo determinado por el artículo 41 fracciones XXXIII y XXV, de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado, que atribuye a la Secretaría de Infraestructura y Transportes, la de promover y fomentar la seguridad y protección a los conductores y usuarios que transiten por las vialidades del Estado; así como de coadyuvar con las autoridades federales, estatales y municipales en la planeación, elaboración y desarrollo de programas y proyectos, en lo referente a tránsito y vialidad.

Programa que tenga por objeto; lograr la modernización de la infraestructura vial y de transporte más seguro; el desarrollo de una movilidad segura y equitativa para los usuarios vulnerables; fomentar el uso de vehículos más seguros; mejorar el comportamiento de los usuarios de las vialidades; y asegurar la normatividad y el tránsito.

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

ACUERDO

ÚNICO. -Se invita respetuosamente al Gobernador del Estado, instruya a la Secretaría de Infraestructura y Transportes, para que en coordinación con los Ayuntamientos de la entidad, gestione y elabore un Plan de Seguridad Vial para el Estado de Puebla, que contenga las acciones encaminadas a: la modernización de la infraestructura vial y de transporte más seguro; El desarrollo de una movilidad segura y equitativa para los usuarios vulnerables; El fomento del uso de vehículos más seguros; El mejoramiento del comportamiento de los usuarios de las vialidades; y el aseguramiento de la normatividad y el tránsito.

CUATRO VECES HEROICA PUEBLA DE ZARAGOZA A LOS TREINTA DÍAS DEL MES DE AGOSTO DEL AÑO DOS MIL DIECISÉIS.

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