CONGRESO DEL ESTADO DE TLAXCALA

LXIII LEGISLATURA

CON EL PERMISO DE LA MESA DIRECTIVA

COMPAÑERAS Y COMPAÑEROS LEGISLADORES

La que suscribe Diputada Luz Guadalupe Mata Lara, representante del instituto político Nueva Alianza, en ejercicio de las facultades legales que ostento como Legisladora y con fundamento en los artículos 45, 46 fracción I y 48 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Tlaxcala; 9 fracción II, 10 Apartado A, fracción II de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Tlaxcala, someto a la consideración de esta Soberanía la siguiente Iniciativa con Proyecto de Decreto por medio del cual se adicionan diversas disposiciones de la ***Ley de Comunicaciones y Transportes en el Estado de Tlaxcala***, bajo la siguiente:

EXPOSICION DE MOTIVOS

En México, desde el 2015 el Derecho a la Movilidad fue constituido por la Cámara de Diputados en los artículos 11 y 73 de la Constitución para incorporar a través de ellos, al más alto rango constitucional.

Movernos se ha vuelto un derecho humano universal, pero en las ciudades actuales este parece quedar vulnerado ante la prioridad ofrecida al automóvil privado. Movernos, va más allá de caminar a la tienda de la

esquina en nuestra comunidad, hablamos de una necesidad de poder trasladarnos de un punto a otro con ciertas comodidades y seguridad.

Con el incipiente crecimiento de las ciudades, los lugares de trabajo, las escuelas, los edificios públicos, las áreas de esparcimiento, entre otras, empezaron cada día a estar más alejadas de nuestros hogares, la necesidad y el derecho a movernos empezó a convertirse en un problema con lógicas soluciones, sin embargo, estas siguen siendo desplazadas por alternativas para nada eficientes.

El derecho a la movilidad está basado en los principios de solidaridad, libertad, equidad, dignidad y justicia social, y tiene entre otros fines mejorar las condiciones de vida, armonizar la convivencia, así como el oportuno acceso a otros derechos humanos.

La Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación al interpretar el contenido del artículo 11 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, expresó que consiste en el derecho que goza todo individuo para desplazarse por el territorio nacional, sin necesidad de autorización o permiso previo de la autoridad, pasaporte o salvoconducto, carta de seguridad o cualquier otro requisito semejante; así como la libertad para entrar y salir del país, viajar por su territorio o mudar su residencia, sin autorización o permiso previo; sin más limitaciones que las facultades de la autoridad judicial, en los casos de responsabilidad penal o civil, así como aquellas que en materia administrativa, impongan las leyes sobre emigración, inmigración, salubridad general de la República, o sobre extranjeros perniciosos residentes en el país.

Adicionalmente, citó el contenido de los artículos 12 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos y 22 de la Convención

Americana sobre Derechos Humanos, respecto de los cuales expresó que son coincidentes en reconocer que toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado tiene derecho a circular libremente por el mismo, en el entendido que tal derecho no puede ser restringido sino en virtud de una ley, en la medida indispensable en una sociedad democrática, para prevenir infracciones penales o para proteger la seguridad nacional, la seguridad o el orden públicos, la moral o la salud públicas o los derechos y libertades de los demás.

Ahora bien el citado derecho implica el goce efectivo de transitar por donde se desee (salvo que exista una justificación legal y constitucionalmente válida), pero también implica por parte de las autoridades estatales una obligación positiva, la cual se traduce en asegurar las condiciones dignas para transitar sin ser objeto de riesgos asegurando su integridad. Asimismo, que ese derecho fundamental es inherente a la condición humana, cuyo sentido más elemental radica en la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro dentro del territorio del propio país, especialmente, si se trata de las vías y los espacios públicos.

Así mismo el espacio público comprende porciones del ámbito territorial del Estado que son afectadas al uso común por los intereses y derechos colectivos, tales como, las vías terrestres de comunicación del domino estatal o municipal; las plazas, calles, avenidas, viaductos, paseos, jardines y parques públicos; entre otros.

A diario, personas de todas las edades, pero de ciertas clases sociales viven condiciones complicadas para llegar de un punto a otro, con transportes públicos ineficientes, caros, desarticulados y con muy poca calidad.

Por otro lado las y los ciclistas se enfrentan a graves problemas de seguridad vial en las calles de las ciudades, con riesgo a ser víctimas de siniestros y/o accidentes de tránsito.

Como peatones nos enfrentamos en cada momento a ciudades poco amigables con la necesidad de caminar. Si andar en bici no es suficiente y el transporte público no logra satisfacer esa necesidad de transportarnos. Entonces caminar es otra respuesta, pero ¿con qué nos hemos topado? con una ciudad hecha para los autos y no para las personas.

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS), los accidentes de tránsito causan 1.2 millones de defunciones anuales y representan la principal causa de muerte entre jóvenes de 15 a 29 años en todo el mundo. El 23% de todas estas muertes se concentra en los motociclistas, el 22% en peatones, y el 4% en ciclistas. Es decir, el 49% de todas las muertes por accidentes viales se concentra en los usuarios más vulnerables de la vía pública.

México se ubica en un ranking de los 10 países donde ocurre el mayor número de muertes por accidentes de tránsito, con una cifra de alrededor de 16 mil decesos al año, según las estadísticas oficiales, pero el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, dependiente de la Secretaría de Salud, estima que en realidad son unas 24 mil muertes". En México la mortalidad entre ciclistas, peatones y motociclistas alcanza el 60% del total de defunciones por accidentes de tránsito

En promedio, en Tlaxcala se registran 15.4 muertes en accidentes de tránsito por cada 100 mil habitantes, ubicando a Tlaxcala por encima de la media nacional en este rubro, que es de 12.8, de acuerdo con datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi).

De acuerdo con los datos de Inegi, de las defunciones por accidentes de transporte la mayoría son niños y adolescentes, pues el 1.7 por ciento y 3.6 por ciento de las pérdidas de vida por esta causa, ocurren en niños y niñas de uno a 4 años y de 5 a 14 años, respectivamente.

En los jóvenes de 15 y 29 años los accidentes de transporte a nivel mundial son la primera causa de muerte; en México fallecen un total 41616 jóvenes y de estos 12.4% son por accidentes de transporte (5169). Las causas vinculadas a dichos fallecimientos son los accidentes de motocicleta (20.1%), seguidos por los peatones (13.8%) y los ocupantes de automóvil (13.1 por ciento). Llama la atención que en la población de menos de 1 año las defunciones de peatones ocupan la tercera causa (4.4%); para el grupo de 1 a 4 años (32.1%) y los escolares de 5 a 14 años (21.2%) se ubica como la principal causa; lo mismo sucede para la población de 30 a 59 años (22.8%) y la de 60 años o más (40.4 por ciento).

El uso de motocicletas ha venido presentando un crecimiento continuo dentro de la flota vehicular en México. La popularidad ha ido en aumento por diversos factores, el menor costo de adquisición, el uso como vehículo de recreación y, en algunos modelos, la buena eficiencia de combustible además de resultar como una solución al problema del congestionamiento y estacionamiento. El impacto ambiental también es poco en los términos de proceso de fabricación, consumo de combustible, emisiones contaminantes, ocupación de espacio y rentabilidad. Una de las principales razones por la cual los motociclistas mueren es debido a que el vehículo por sí mismo no brinda una protección en caso de accidente de tráfico.

Un automóvil, posee estructuras y sistemas de retención que proveen protección al conductor o a los acompañantes. Adicionalmente, tiene mayor

estabilidad al contar con cuatro ruedas, y debido a su tamaño, es más visible. Una motocicleta, en comparación con los automóviles, carece de características que contribuyen directamente con la seguridad del ocupante, por ello en la presente iniciativa propongo la prohibición para que niños menores de 10 años viajen en motocicletas, en razón de que es muy común que adultos conduzcan motocicletas acompañados de menores que aún carecen físicamente de las habilidades para sujetarse con firmeza y seguridad al conductor, dicha prohibición, es una medida eficaz contra accidentes y decesos en menores de edad, y demás acompañantes en este tipo de vehículos. La presente iniciativa no está en contra del uso de las motocicletas, por el contrario incentiva su buen uso en pro del medio ambiente como medio de transporte, pero si se requiere su regulación, para evitar accidentes y por consecuencia tragedias en las que se vean involucrados menores de edad.

En Tlaxcala, en relación con las defunciones por tipo de usuario, el 56.6% corresponden a jóvenes de 20 a 44 años, el 58.2% corresponde a defunciones en los ocupantes y el 36.7% a peatones.

Así mismo es indispensable regular el uso de la vía pública, para su buen funcionamiento, es común que en diversos municipios del Estado, se lleven a cabo acciones tales como, el irregular apartado de lugares, estacionamiento permanente de vehículos para su venta o el abandono prolongado de estos, cuando se encuentran descompuestos deteriorados e inservibles, sin que exista una regulación efectiva al respecto, generando contaminación visual

Finalmente quiero hacer mención que en nuestro marco jurídico, carecemos de una ley secundaria en materia de tránsito, vialidad y/o

educación vial, en virtud de que la única norma similar es la Ley de Comunicaciones y Transportes que data de 1983, pues únicamente se encuentra el reglamento de la ley de comunicaciones y transportes en el estado de Tlaxcala en materia de transporte público y privado, expedido en 2008, con un capítulo sobre la circulación de bicicletas, bicimotos, trimotos, tetramotos, motonetas y motocicletas que únicamente contempla sanciones de carácter administrativo, sin abordar temas esenciales, sirva pues este espacio también para exhortar a ustedes compañeros a impulsar una norma que se encuentre a la altura de las exigencias de nuestra realidad.

Por lo anteriormente expuesto y con fundamento en los artículos 45, 46 fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano del Estado de Tlaxcala; 9 fracción II y 10 apartado A fracción I de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Tlaxcala; 114 fracción I y del Reglamento Interior del Congreso del Estado, me permito presentar la siguiente iniciativa con:

PROYECTO

DE

DECRETO

ARTÍCULO UNICO: SE ADICIONA: El Titulo segundo denominado Disposiciones en materia de Tránsito y Vialidad, así como el Capítulo I denominado De la Educación Vial, los Peatones y Ciclistas, un Capitulo II denominado De los Conductores y un Capítulo III denominado De la Vía Pública, todos de la Ley de Comunicaciones y Transportes en el Estado de Tlaxcala, para quedar como sigue:

Titulo Segundo

Disposiciones en materia de Tránsito y Vialidad

Capítulo I

De la Educación Vial, los Peatones y Ciclistas.

Artículo 56. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes del Estado y las autoridades municipales, en materia de educación vial, tendrán las siguientes obligaciones:

I.- Llevar a cabo en forma permanente campañas y programas de educación vial, destinados a crear conciencia de corresponsabilidad en la ciudadanía;

II.- La adquisición, instalación, operación y mantenimiento de la señalización vial y dispositivos para el control de tránsito;

III.- Instrumentar las medidas necesarias para proteger a los peatones, a los menores de edad, a las personas con discapacidad y a los adultos mayores, en su carácter de usuarios de la vía pública; y Promover el trato preferente que se debe dar en las vías de tránsito a los adultos mayores y personas con discapacidad;

IV.- Fomentar el uso del transporte no motorizado, como la bicicleta, como medida ecológica para propiciar el uso racional del automóvil particular;

V.- Promover una circulación adecuada de los vehículos;

VI.- En coordinación con las autoridades educativas del Estado, promoverán planes del estudio, de materias que contengan temas de seguridad y educación vial.

VII. El control y vigilancia de las zonas de estacionamiento en la vía pública y el servicio público de guarda de vehículos para su estacionamiento en edificios y locales abiertos al público;

VII. Establecer medidas de operación para que los peatones transiten con seguridad;

VIII. La operación del servicio de depósito de vehículos y grúas, conforme a las normas legales correspondientes.;

IX. Establecer las políticas de vialidad y tránsito peatonal y vehicular en su respectivo ámbito de competencia con apego a la normatividad federal, estatal y los reglamentos correspondientes;

Artículo 57. Las campañas y programas de educación vial deberán referirse cuando menos a los siguientes temas:

I. Uso adecuado de las vialidades;

II. Comportamiento y normatividad para el peatón;

III. De los riesgos, daños y sanciones por hablar por teléfono celular, textear o utilizar cualquier dispositivo móvil mientras se conduce vehículos motorizados y no motorizados;

IV. Prevención de accidentes y primeros auxilios;

V. Dispositivos para el control de tránsito;

VI. Promoción del uso de medios de transporte no contaminantes como la bicicleta;

VII. Conocimientos básicos de esta Ley, su reglamento y los reglamentos de tránsito de los municipios;

Artículo 58. Las personas que en calidad de peatones transiten por las vías públicas están obligadas a cumplir las disposiciones de esta Ley y su

Reglamento, así como las de los ordenamientos municipales que, en su caso, se expidan.

Los peatones

Artículo 59.- Los peatones gozarán de los siguientes derechos:

I. Siempre tendrán preferencia al cruzar las vías públicas, o al hacer uso de ellas, así como los ciclistas.

II. Que los centros urbanos ofrezcan la posibilidad de desplazamiento peatonal, con las condiciones óptimas de comodidad, habitabilidad, seguridad y el uso de medios de transporte acordes.

II. Disfrutar del espacio público y de un medio ambiente sano, en condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad adecuadas para su salud física, emocional y mental;

III. Acceder a un sistema de movilidad libre, seguro e incluyente, a través de un servicio de transporte público debidamente equipado, así como de zonas seguras para todo tipo de movilidad urbana y la disposición de áreas de aparcamiento que no afecten su movilidad;

IV. Derecho de paso en todas las intersecciones, en las zonas con señalamiento para tal efecto y en aquellas en que el tránsito vehicular esté controlado por dispositivos electrónicos o por agentes de tránsito;

V. Derecho de paso libre sobre las aceras y zonas peatonales;

VI. Derecho de preferencia al cruzar las calles, cuando el señalamiento de tránsito permita el paso simultáneo de vehículos y peatones, en los cruces peatonales con señalamiento específico en vuelta continua de los vehículos a la derecha o a la izquierda o con señalamiento manual o electrónico, cuando

habiéndoles correspondido el paso de acuerdo con el ciclo del semáforo no alcancen a cruzar totalmente la vía, cuando transiten en formación, desfile, filas escolares o comitivas organizadas y cuando transiten por la banqueta y algún conductor deba cruzarla para entrar o salir de alguna cochera, estacionamiento o calle privada;

Artículo 60. Son obligaciones de los peatones:

I. Respetar las indicaciones de los agentes de tránsito;

II. Obedecer los dispositivos para el control del tránsito;

III. Transitar por las banquetas y las áreas destinadas para el tránsito y paso de peatones;

IV. Cruzar las calles, avenidas, calzadas y caminos, por las esquinas y accesos a desnivel ascendentes o descendentes destinados o señalados para tal efecto;

V. Dar preferencia de paso y asistencia a las personas que utilicen ayudas técnicas o tengan movilidad limitada;

VI. Abstenerse de caminar por la vía de rodamiento de vehículos;

VII Evitar usar el teléfono celular o cualquier dispositivo móvil que distraiga su atención al cruzar por las calles, avenidas, calzadas y caminos, y

Artículo 61. Los ciclistas deberán observar de manera preferente los siguientes lineamientos:

I. Respetar las señales de tránsito y las indicaciones del personal de la dirección de tránsito municipal;

II. Circular en el sentido de la vía;

III. Llevar a bordo de la bicicleta sólo al número de personas para las que exista asiento disponible;

IV. Circular solamente por un carril;

V. Rebasar sólo por el carril izquierdo;

VI. Usar aditamentos o bandas reflejantes para uso nocturno;

VII. Circular preferentemente por las ciclovías y los carriles destinados para la bicicleta;

VIII. Indicar la dirección de su giro o cambio de carril, mediante señales con el brazo y mano;

IX. Compartir de manera responsable con los vehículos y el transporte público, la circulación en carriles de la extrema derecha;

X. El conductor de la bicicleta preferentemente deberá usar casco e implementos de seguridad;

XI. Evitar usar el teléfono celular o cualquier dispositivo móvil que distraiga su atención al conducir, y

XII. Las demás disposiciones que establezca el reglamento respectivo.

Artículo 62. En los cruceros o zonas marcadas para el paso de peatones, donde no haya semáforos o agentes que regulen la circulación, así como en las vías de doble circulación donde no exista camellón central, los conductores harán alto para ceder el paso a los mismos que se encuentren en el arroyo de la calle.

Artículo 63. Los niños y niñas, personas adultas mayores, personas con discapacidad y los escolares, tendrán derecho de paso en todas las intersecciones y zonas señaladas, por lo que:

I. Los escolares realizarán el ascenso y descenso de los vehículos que utilicen para trasladarse, en lugares previamente autorizados, en las inmediaciones del plantel, y

II. Los agentes de tránsito deberá proteger la circulación de los menores, personas adultas mayores, personas con discapacidad y los escolares.

Artículo 64. Las personas con discapacidad, personas adultas mayores, y escolares, tienen derecho de preferencia sobre el tránsito vehicular, para garantizar su integridad física cuando:

I. En los pasos peatonales, la señal del semáforo así lo indique;

II. Habiéndoles correspondido el paso de acuerdo con el ciclo del semáforo no alcancen a cruzar la vía;

III. Los vehículos vayan a dar vuelta para entrar a otra vía y haya peatones cruzando ésta;

IV. Los vehículos deban circular sobre el acotamiento y en éste haya peatones transitando aunque no dispongan de zona peatonal;

V. Transiten por la banqueta y algún conductor deba cruzarla para entrar o salir de una cochera o estacionamiento, y

Capítulo II De los Conductores

Artículo 65. El conductor tiene las siguientes obligaciones:

I. Abstenerse de circular sobre banquetas, camellones, andadores, ciclovías y demás rutas peatonales;

II. Portar consigo la licencia o permiso de conducir y la tarjeta de circulación vigente.

III. Contar con el seguro al menos por daños a terceros;

IV. Revisar las condiciones mecánicas y eléctricas, así como la funcionalidad del vehículo a conducir;

V. Permitir que los elementos o agentes de tránsito revisen sus documentos y los del vehículo cuando se le solicite, en la comisión de un delito, o una infracción a los reglamentos de tránsito;

VI. Tomar las precauciones necesarias al abordar o bajar del vehículo para evitar accidentes;

VII. Respetar los límites de velocidad que marcan los señalamientos viales, y las zonas de estacionamiento destinadas para las personas con discapacidad;

VIII. Evitar dar marcha a su vehículo hasta que aquellos la hayan cruzado, cuando le corresponde el paso a los peatones, ciclistas, escolares, personas adultas mayores y personas con discapacidad y estos no alcancen a cruzar la calle.

IX. Conservar la distancia de seguridad entre vehículo y vehículo, la cual es directamente proporcional a la velocidad de desplazamiento, tomando en cuenta las condiciones del camino y del vehículo;

X. Abstenerse de conducir vehículos en estado de ebriedad, con aliento alcohólico, o en cualquier estado de intoxicación;

XI. Evitar usar el teléfono celular o cualquier dispositivo móvil que distraiga su atención al conducir.

XII. En las vías públicas obligatoriamente, dar paso preferente a los vehículos de emergencia, y no seguirlos, ni detenerse o estacionarse a una distancia que pueda significar riesgo o entorpecimiento de la actividad del personal de auxilio, limitándose solamente a disminuir o detener la velocidad para cederles el paso y

XIII. Se prohíbe a los conductores o propietarios de cualquier tipo de motocicletas, trimoto, cuatrimoto, o motocarro, transportar en calidad de pasajero a menores de diez años o que habiendo cumplido esa edad no puedan sujetarse por sus propios medios y alcanzar el posapiés o pedal que tenga el vehículo para ese efecto.

Las autoridades competentes sancionaran en los reglamentos que correspondan la violación a esta disposición.

Se exceptúa en este caso los menores de edad con discapacidad, que lo requieran para su traslado, aunque el medio de transporte debe contar con las medidas de seguridad que garanticen su protección.

Para transportar a menores de edad en alguno de los vehículos señalados, se deberán tomar todas medidas de seguridad, tales como el uso de casco apropiado, así como algún aditamento que los sujete con firmeza a la persona que conduce.

XIV. Abstenerse de equipar vehículos con señales luminosas o audibles reservadas a vehículos oficiales o de servicio social, así como a sus conductores seguir a vehículos en servicio de emergencia, detenerse o

estacionarse a una distancia que pueda significar riesgo o entorpecer la actividad del personal de dichos vehículos.

CAPÍTULO III

De la Vía Pública

Artículo 66. Por vía pública se entiende una superficie inmueble de dominio público y de uso común, que por disposición de la autoridad o por razón de su uso, esté destinado al tránsito de peatones, ciclistas y vehículos.

Artículo 67.- En la Vía Pública queda prohibido:

I.- La exhibición de vehículos para su venta

II.- Depositar objetos, materiales de construcción o de cualquier otra índole, que dificulten o impidan el tránsito vehicular y peatonal, excepto en casos previamente autorizados por escrito;

III.- Estacionar vehículos o remolques deteriorados, inservibles, que tengan indicios de no rodamiento por más de 72 horas;

IV.- Fijar anuncios, propaganda, promoción o carteles en los dispositivos para el control del Tránsito y la Vialidad y en el equipamiento urbano;

V.- Reparar vehículos cuando esta actividad se realice de manera habitual o permanente;

VI.- Instalar boyas, topes o cualquier objeto sin autorización de la autoridad competente, así como colocar objetos para apartar áreas de estacionamiento.

T R A N S I T O R I O S

ARTÍCULO PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente al de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado.

ARTICULO SEGUNDO. Se derogan todas aquellas disposiciones contrarias al presente Decreto.

AL EJECUTIVO PARA QUE LO SANCIONE Y MANDE A PUBLICAR

Dado en la sala de sesiones del Palacio Juárez, recinto oficial del Poder Legislativo del Estado de Tlaxcala a los catorce días del mes de septiembre de dos mil veinte.

A T E N T A M E N T E

Dip. Luz Guadalupe Mata Lara.
Representante del Partido Nueva Alianza.