Iniciativa con Proyecto de Decreto para reformar y adicionar diversas disposiciones de la **Ley de Tránsito y Movilidad Sustentable para el Estado de Coahuila.**

* Con el objeto de salvaguardar la integridad física de los menores que viajan en vehículos en el territorio del Estado de Coahuila.

Planteada por la **Diputado Jesús Andrés Loya Cardona,** del Grupo Parlamentario “Gral. Andrés S. Viesca”, del Partido Revolucionario Institucional, conjuntamente con las demás Diputadas y Diputados que la suscriben.

Fecha de Lectura de la Iniciativa: **08 de Mayo de 2019.**

Turnada a las **Comisiones Unidas de Desarrollo Urbano Infraestructura y Transporte y Comisión Especial para la Garantía de los Derechos Humanos de Niñas, Niños y Adolescentes.**

**Fecha del Dictamen:**

**Decreto No.**

Publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado:

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE PRESENTAN LAS DIPUTADAS Y DIPUTADOS INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO “GRAL. ANDRÉS S. VIESCA”, DEL PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL, POR CONDUCTO DEL DIPUTADO JESÚS ANDRÉS LOYA CARDONA, PARA REFORMAR Y ADICIONAR DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD SUSTENTABLE PARA EL ESTADO DE COAHUILA DE ZARAGOZA, CON EL OBJETO DE SALVAGUARDAR LA INTEGRIDAD FÍSICA DE LOS MENORES QUE VIAJAN EN VEHICULOS EN EL TERRITORIO DEL ESTADO DE COAHUILA DE ZARAGOZA.**

**H. PLENO DEL CONGRESO DEL ESTADO**

**DE COAHUILA DE ZARAGOZA.**

**P R E S E N T E.-**

El suscrito Diputado Jesús Andrés Loya Cardona, conjuntamente con las diputadas y diputados integrantes del Grupo Parlamentario “Gral. Andrés S. Viesca” del Partido Revolucionario Institucional, en ejercicio de las facultades que nos otorga la fracción I del artículo 59 fracción I de la Constitución Política del Estado de Coahuila de Zaragoza, así como los artículos 21 fracción IV, 152 fracción I y 167 de la Ley Orgánica del Congreso del Estado Independiente, Libre y Soberano de Coahuila de Zaragoza, nos permitimos someter a este H. Pleno del Congreso, la presente Iniciativa mediante la cual se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Transporte y Movilidad Sustentable para el Estado de Coahuila de Zaragoza, con el objeto de incorporar como requisito para la circulación de vehículos, el uso de sistemas de retención infantil cuando entre sus ocupantes se encuentren menores de doce años de edad, misma que se presenta bajo la siguiente:

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

Cada tres minutos un menor muere prematuramente en el mundo por un siniestro vial. Otros cientos sufren traumatismos severos. Éstos, son datos de la Organización Mundial de la Salud (OMS), expuestos en el Informe sobre el estado mundial de la seguridad vial 2018, que estima que cada año 186,300 menores mueren en accidentes de tránsito en el mundo, o sea más de 510 muertes por día. De hecho, los traumatismos por accidentes de tránsito son la primera causa de muerte en niños de 5 a 14 años y adultos de 15 a 29 años.[[1]](#footnote-1)

En México, el estudio “Resultados de la primera medición de los principales factores de riesgo para la seguridad vial en México. Saltillo, Coahuila”, indica que cada año, por la inseguridad vial, en promedio 16,500 mexicanos pierden la vida y más de un millón de niños, jóvenes y adultos sufren discapacidad, lesiones u orfandad.[[2]](#footnote-2) En efecto, la tasa de accidentes viales convierte a México en uno de los países más riesgosos de Iberoamérica. La probabilidad de morir en las calles y carreteras del país es casi tres veces más alta que España y dos veces mayor que Guatemala.

Este informe también señala que los accidentes de tránsito son un riesgo para todos los mexicanos, pero particularmente para los niños y jóvenes. Son la primera causa de muerte en niños entre 5 y 14 años y la segunda causa en jóvenes entre 15 y 34 años.

De cada 10 víctimas fatales, ocho son hombres y dos son mujeres.[[3]](#footnote-3) Los usuarios más vulnerables de sufrir estas consecuencias son los peatones, los ciclistas, las personas de la tercera edad y los niños.

Dada la importancia que tiene este tema, la Organización de las Naciones Unidas conmemora del 6 al 12 de mayo, la Quinta Semana Mundial de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, una estrategia que tiene como propósito servir de exhorto a los Estados para concientizar acerca de las medidas legislativas y políticas necesarias para salvar vidas.[[4]](#footnote-4)

Dentro de estas acciones destaca el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, que constituye un exhorto a los Estados Miembros, los organismos internacionales, las organizaciones de la sociedad civil, las empresas y los líderes comunitarios a garantizar mejores condiciones de seguridad vial. Entre ellas, se busca impulsar en los parlamentos de todo el mundo, un liderazgo eficaz para aprobar políticas y leyes relativas a la seguridad vial, que responsan a las necesidades de sus habitantes y logren una reducción significativa del número de defunciones y traumatismos graves generados por accidentes de tránsito.

Surge así el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020,[[5]](#footnote-5) que tiene la finalidad de servir de documento de orientación para los países y, al mismo tiempo, de facilitar la aplicación de medidas coordinadas y concertadas destinadas al logro de las metas y objetivos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020.

Entre las intervenciones eficaces analizadas por la Organización Mundial de la Salud para prevenir los decesos y traumatismos causados por el tránsito destaca el establecimiento y observancia de leyes armonizadas a escala internacional que exijan el uso del cinturón de seguridad, del casco y de los sistemas de retención para niños, entre muchas otras.[[6]](#footnote-6)

Lo anterior en razón a que uno de los factores que incrementan el riesgo de lesiones es la falta de uso del cinturón de seguridad y de dispositivos de protección necesarios para su ajuste de acuerdo a la edad de cada menor (sillas protectoras). Cabe señalar que el uso del cinturón de seguridad disminuye entre un 45% y un 50% el riesgo de defunción de los ocupantes delanteros de un vehículo, por otro lado, el cinturón de seguridad reduce en un 25% el riesgo de muerte y traumatismos graves a los ocupantes de los asientos traseros.[[7]](#footnote-7)

Tratándose de niños que viajan en un vehículo, existen diversos dispositivos de protección para vehículos que incluyen asientos de coches para lactantes y niños, elevadores y cinturones de seguridad, y su uso depende de la edad, el peso y la altura del niño. En comparación con el uso de cinturones de seguridad, se estima que los elevadores reducen en un 59% el riesgo para los niños de cuatro a siete años que sufren traumatismos importantes en un accidente de tránsito.[[8]](#footnote-8)

La importancia de estos dispositivos de seguridad radica de la misma manera tanto en los asientos delanteros como en los asientos traseros de un vehículo. Esta acción es considerada como la herramienta número uno de seguridad; es eficaz e indispensable para proteger la vida y prevenir de las consecuencias que pueden ocasionar los accidentes viales, pues la persona que lo utiliza cuenta con cinco veces más posibilidades de sobrevivir que una persona que no lo utiliza, evitando que seas desprendido del automóvil en caso de sufrir un accidente, asimismo evita el impacto contra los cristales, los asientos, el volante o incluso entre los propios pasajeros. En el caso de los dispositivos de retención para niños, el uso de sillas portainfantes puede reducir las muertes de lactantes en choques vehiculares en aproximadamente 71% y las de niños pequeños en 54%.[[9]](#footnote-9)

En este sentido, la Ley de Transporte y Movilidad Sustentable para el Estado de Coahuila de Zaragoza, es el ordenamiento que tiene por objeto establecer las bases y directrices para planificar, ordenar, regular, administrar y gestionar la movilidad de las personas y del transporte de bienes dentro de las vías públicas urbanas y metropolitanas del Estado.

Esta normativa establece una serie de condiciones y requisitos que deben cumplirse para circular vehículos en el territorio de Coahuila, clasificándose en su mayoría según la modalidad del vehículo de que se trate, sea éste de pasajeros, de carga o entre particulares. En su Título Sexto, establece directrices para la circulación y el tránsito de los vehículos en el Estado, tales como la licencia de conducir, los tarjetones de identificación para los operadores del servicio público de transporte, la constancia o póliza de seguro vial vigente, así como las placas de circulación y las calcomanías que permitan identificar al vehículo conforme a su tipo y características, entre otros.

En ese sentido, la presente iniciativa tiene como propósito incorporar en este apartado, como requisito para circular en la vía pública, el uso de sistemas de retención infantil o asiento elevador, para el caso de los vehículos cuando alguno de sus ocupantes sea un menor de doce años de edad o que, por su condición física, así lo requiera, mismo que deberá situarse en el asiento trasero, salvo que no cuente con uno, y ser acorde a la talla y peso del menor.

Este requisito se propone se aplique a los vehículo de uso particular, así como aquellos de servicio de transporte de pasajeros con modalidad escolar, cuando se preste a personas menores de doce años.

La inclusión de este tipo de vehículos de servicio escolar se da en razón a que diariamente miles de estudiantes se dirigen a sus centros de enseñanza ubicados a lo largo y ancho del territorio coahuilense, mediante la utilización de un servicio de transporte escolar; algunos menores se dirigen a instituciones educativas de nivel preescolar en edades muy tempranas y, otra parte de la población estudiantil, se dirige a instituciones de nivel básico, medio o superior.

Para cubrir esta necesidad, la Ley de Transporte y Movilidad Sustentable para el Estado de Coahuila de Zaragoza regula en sus disposiciones el servicio de transporte especializado escolar, haciendo referencia en su artículo 82 a los requisitos que deben cumplir las unidades destinadas a brindar este servicio, como por ejemplo, estar pintadas en color amarillo tráfico, con rótulos en las partes frontal y posterior, contar con un lugar de fácil acceso, botiquín para primeros auxilios, extintores contra incendios en condiciones de uso y herramientas necesarias para efectuar reparaciones de emergencia, tener salidas de emergencia por la parte trasera y, de ser el caso, por las dimensiones y tipo de unidad, en las partes laterales y en el toldo, así mismo, requiere que cada asiento de la unidad cuente con cinturón de seguridad individual, entre muchos otros.

Aunado a los requisitos anteriores, esta iniciativa también propone adicionar que, tratándose de unidades que presten el servicio especializado de transporte escolar a personas menores de doce años, deberán contar además con sistemas de retención infantil adecuados al peso y estatura de los menores, que cumplan con los requisitos y características que dispongan las disposiciones reglamentarias aplicables.

Las defunciones y los traumatismos por accidentes de tránsito son sumamente prevenibles. Propagando acciones positivas en todas las unidades de transporte escolar se contribuye a mejorar la seguridad vial en nuestro Estado y a crear mayor conciencia en los estudiantes sobre la prevención de sufrir daños en casos de accidentes viales, asimismo, otorga mayor confianza y tranquilidad de los padres de familia que recurren a estos medios de transporte para garantizar el derecho a la educación de sus menores hijos.

Seguros estamos que a través de las verificaciones a este servicio de transporte se promoverán las buenas prácticas de la seguridad vial, como el uso adecuado de los cinturones de seguridad o, en el caso de niños menores, la instalación de aditamentos que procuren el adecuado ajuste y uso del mismo, evitando los principales factores de riesgo asociados con la concurrencia de accidentes viales y garantizando un sistema de transporte escolar más seguro para todos los usuarios de este servicio.

En virtud de lo anterior, es que pongo a consideración de este Honorable Congreso del Estado para su revisión, análisis y en su caso aprobación, la siguiente iniciativa de:

**PROYECTO DE DECRETO**

**ARTÍCULO ÚNICO.-** Se modifica la fracción II del artículo 82 y se adicionan la fracción XXXIII del artículo 3°, recorriéndose las ulteriores y el artículo 263 Bis de la Ley de Transporte y Movilidad Sustentable para el Estado de Coahuila de Zaragoza, para quedar como sigue:

**ARTÍCULO 3.** …

**I. a XXXII. …**

**XXXIII. Sistema de retención infantil**: implementos o dispositivos que cumplen la función de proteger la seguridad de los menores de edad, en cualquier tipo de viaje que se realice e independientemente de la distancia que se recorra, adecuados a su peso y estatura del menor.

**XXXIV. Sitio:** Espacio físico ubicado en propiedad privada, o en la vía pública, autorizado por la autoridad competente, destinado al estacionamiento temporal de vehículos del servicio público de taxi y especial de carga para el ofrecimiento de sus servicios;

**XXXV. Tarifa:** La contraprestación que pagan los usuarios en efectivo, o a través del medio electrónico autorizado, por la prestación del servicio de transporte público;

**XXXVI. Unidad:** Todo vehículo autorizado para prestar el servicio de transporte en los términos de esta Ley;

 Por Año o fecha de fabricación se entenderá el modelo del vehículo señalado en la factura de compra del mismo;

**XXXVII. Usuario:** Persona que utiliza el servicio público de transporte en cualquiera de sus modalidades, así como del equipamiento auxiliar y de las vialidades;

**XXXVIII. Vehículo:** Todo medio automotor que se usa para transportar personas o bienes;

**XXXIX. Vialidad:** Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana de una ciudad o centro de población, cuya función es facilitar el tránsito eficiente y seguro de personas y vehículos;

**IL. Vía pública:** Acera, avenida, boulevard, calle, callejón, calzada, caminos, carreteras, carril confinado, ciclovía, circuito, corredor, corredor de transporte masivo, paseo, periférico, viaducto en la que circulen personas, semovientes, vehículos y bicicletas.

**ARTÍCULO 82.** …

**I.** …

**II.** Cada asiento de la unidad deberá contar con cinturón de seguridad individual. Tratándose de unidades que presten el servicio especializado de transporte escolar a personas menores de doce años o que midan menos de 1.45 metros, deberán contar además con sistemas de retención infantil adecuados al peso y estatura de los menores, que cumplan con los requisitos y características que dispongan las disposiciones reglamentarias aplicables;

**III.** **a XI.** …

…

…

**ARTÍCULO 263 BIS.-** Los vehículos utilizarán sistemas de retención infantil en el caso de que alguno de sus ocupantes sea un menor de doce años de edad, que midan menos de 1.45 metros o que por su constitución física lo requiera, el cual deberá estar situado en el asiento trasero y será acorde a la talla y peso del menor.

Excepcionalmente podrán viajar en el asiento del acompañante del conductor, cuando por la naturaleza constructiva el vehículo no cuente con asientos traseros, siempre y cuando cuenten con espacio suficiente para instalar sobre el mismo un sistema de retención infantil acordes al peso y talla del menor, debiendo desactivar en su caso la bolsa de aire frontal del pasajero.

Se exceptúan de la utilización de los sistemas de retención infantil, los vehículos de transporte público de pasajeros, salvo en el servicio especializado en modalidad escolar cuando se preste a personas menores de doce años.

El Reglamento de esta ley establecerá los procedimientos que permitan asegurar el cumplimiento de las disposiciones de este artículo.

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

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

**ARTÍCULO SEGUNDO.-** Se concede un plazo de noventa días naturales, a partir del día siguiente a la publicación, para que se realicen las adecuaciones reglamentarias necesarias para el cumplimiento de lo dispuesto en el presente Decreto.

**A T E N T A M E N T E**

**Saltillo, Coahuila de Zaragoza, a 08 de mayo de 2019**

|  |
| --- |
|  |
| **DIP. JESÚS ANDRÉS LOYA CARDONA** |
| **DEL GRUPO PARLAMENTARIO “GRAL. ANDRÉS S. VIESCA”,** **DEL PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL** |

**CONJUNTAMENTE CON LAS DEMAS DIPUTADAS Y LOS DIPUTADOS INTEGRANTES DEL**

**GRUPO PARLAMENTARIO “GRAL. ANDRÉS S. VIESCA”,**

**DEL PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL.**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  |  |
| **DIP. MARÍA ESPERANZA CHAPA GARCÍA** |  | **DIP. JOSEFINA GARZA BARRERA** |
|  |  |  |
| **DIP. GRACIELA FERNÁNDEZ ALMARAZ** |  | **DIP. LILIA ISABEL GUTIÉRREZ BURCIAGA** |
|  |  |  |
|  **DIP. JAIME BUENO ZERTUCHE** |  | **DIP. LUCÍA AZUCENA RAMOS RAMOS**  |
|  |  |  |
| **DIP. VERÓNICA BOREQUE MARTÍNEZ GONZÁLEZ**  |  | **DIP. JESÚS BERINO GRANADOS** |
|  |
| **DIP. DIANA PATRICIA GONZÁLEZ SOTO** |

ESTA HOJA DE FIRMAS CORRESPONDE A LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO PARA REFORMAR Y ADICIONAR DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD SUSTENTABLE PARA EL ESTADO DE COAHUILA DE ZARAGOZA.

1. <https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/Infographic-ES.pdf?ua=1> [↑](#footnote-ref-1)
2. <http://www.conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Linea_base/COA/Saltillo/2013.pdf> [↑](#footnote-ref-2)
3. <http://www.conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Linea_base/COA/Saltillo/2013.pdf> [↑](#footnote-ref-3)
4. <https://www.unroadsafetyweek.org/es/home> [↑](#footnote-ref-4)
5. <https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_spanish.pdf?ua=1> [↑](#footnote-ref-5)
6. <https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_spanish.pdf?ua=1> [↑](#footnote-ref-6)
7. <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries> [↑](#footnote-ref-7)
8. <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/162336/WHO_NMH_NVI_15.3_spa.pdf?sequence=1&isAllowed=y> [↑](#footnote-ref-8)
9. <http://www.conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Linea_base/COA/Saltillo/2013.pdf> [↑](#footnote-ref-9)