

AÑO: 2014

EXPEDIENTE: 8751/LXXIII

H. Congreso del Estado de Nuevo León



LXXIII Legislatura

PROMOVENTE: DIP. JESÚS EDUARDO CEDILLO CONTRERAS

ASUNTO RELACIONADO A: INICIATIVA DE REFORMA POR ADICION Y MODIFICACION A LAS FRACCIONES II Y IV DEL ARTICULO 39, DE LA LEY DE TRANSPORTE PARA LA MOVILIDAD SUSTENTABLE DEL ESTADO DE NUEVO LEON.

INICIADO EN SESIÓN: 26 de Mayo del 2014

SE TURNÓ A LA (S) COMISIÓN (ES): Transporte

Lic. Baltazar Martínez Montemayor

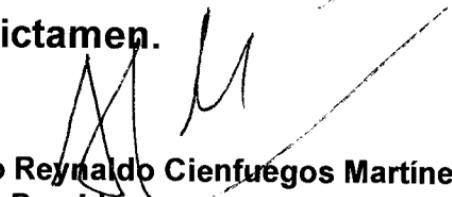
Oficial Mayor



H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
LXXIII LEGISLATURA
SECRETARÍA DE LA MESA DIRECTIVA

Fecha: 26 Mayo 2014
No. de Expediente asignado: 8751/LXXIII

De enterado y de conformidad con lo establecido en el artículo 24 fracción III del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso, me permito turnar este asunto a la Comisión de TRANSPORTE para los efectos del artículo 39 fracción IX a) del mismo ordenamiento legal, para su estudio y dictamen.


Dip. Francisco Reynaldo Cienfuegos Martínez
Presidente


Dip. José Adrián González Navarro
Secretario



**DIP. FRANCISCO REYNALDO CIENFUEGOS MARTINEZ
PRESIDENTE DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
PRESENTE.-**

Los suscritos diputados Luis David Ortiz Salinas y Jesús Eduardo Cedillo Contreras integrantes del Grupo Legislativo Independiente perteneciente a la LXXIII Legislatura al Congreso del Estado, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 68 y 69 de la Constitución Política del Estado de Nuevo León, y con fundamento además en los artículos 102, 103 y 104 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado, nos permitimos proponer iniciativa de reforma de ley, al tenor de la siguiente:

EXPOSICION DE MOTIVOS

OBJETIVO

La presente iniciativa de reforma por adición y modificación tiene por objeto garantizar la seguridad de los usuarios del transporte público, así como el acceso a un transporte público eficiente y adecuado.

RAZONES

El transporte público debe tratarse como un bien social y cultural, y no como un bien económico. El modo en que se ejerza este derecho debe ser sostenible, de manera que pueda ser disfrutado por las generaciones actuales y futuras.

Si bien lo adecuado del derecho puede estar determinado en parte por factores económicos, sociales, culturales o ecológicos, algunos elementos esenciales que deben ser tomados en cuenta en cualquier contexto determinado son: Disponibilidad, Accesibilidad, Asequibilidad, Sin discriminación, Calidad, **Seguridad**, Equidad y Sostenibilidad.



ANTECEDENTES

El transporte debe desarrollarse en función de intereses colectivos y promover la inclusión social de sus habitantes a través de un acceso equitativo a los diferentes espacios de la ciudad.

La Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y Desarrollo (principios 1, 3, 4, 5); El Programa 21 de la ONU (capítulos 3, 6,7, 9); y el Protocolo de Kyoto (Artículo 2, VII), VIII)), contemplan entre sus objetivos a mediano y largo plazo, la necesidad de implementar un transporte de carácter sostenible.

El artículo XIII de la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad estipula que el transporte público y la movilidad urbana constituyen un derecho que es necesario garantizar a través del uso de vehículos no contaminantes y el establecimiento de áreas reservadas a los peatones, entre otros puntos.

Así mismo en 2007, la declaración de Stuttgart sobre movilidad sustentable reconoció esta última como un derecho universal e indispensable para acceder a otros derechos básicos como son la salud, el trabajo, la vivienda, la educación, etcétera. Se resaltó la idea de una movilidad socialmente equitativa y respetuosa con el medio ambiente y se señaló la importancia de cambiar las prácticas sociales relativas al uso del automóvil.

Considerando la movilidad como “el derecho al libre desplazamiento en condiciones óptimas de relación entre el medio ambiente, espacio público e infraestructura”, el automóvil ha demostrado que no es una opción viable de transporte.

Pese a ello nuestras autoridades siguen asignando una parte importante de los recursos públicos a obras que buscan “agilizar la circulación vehicular”, como la construcción de vías rápidas, distribuidores viales, puentes vehiculares, túneles y pasos a desnivel.

Así, mientras por un lado se está apostando por el transporte público, por otro se perpetúan las obras que incentivan el uso del automóvil y, a largo plazo, agravan el problema de congestionamiento vial.

En consecuencia, los esfuerzos emprendidos para mejorar la movilidad urbana no conducen a ningún cambio significativo; las diversas iniciativas pierden su potencialidad, dejan de responder a los intereses colectivos y terminan por perjudicar la calidad de vida de las y los ciudadanos.



H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
LXXIII Legislatura

México se encuentra entre los 10 países donde ocurre el mayor número de muertes por accidentes de tránsito. Alrededor de 16 mil decesos al año, según las estadísticas oficiales, pero el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (Conapra) estima que, debido al subregistro de información, la cifra asciende, en realidad, a unas 24 mil muertes.

En nuestro país, el informe del Observatorio, creado a instancias de Conapra, indica que circulan alrededor de 30 millones de vehículos entre particulares, camiones de pasajeros, de carga y motocicletas. Esta cifra representa un incremento de 68 por ciento en sólo ocho años (2001-2008) y significa –dice– que 27.3 por ciento de la población utiliza vehículo para transportarse.

Al año se reportan unos 470 mil accidentes de tránsito, lo que equivale a una tasa de 437 percances por cada 100 mil habitantes. Por entidades, el promedio nacional es de 16 por cada mil vehículos. Sin embargo, en Nuevo León el indicador es de 37 por mil, Colima 35.3, Chihuahua 34.6, Tamaulipas 28.5 y Coahuila 28.4.

En el país, según reveló recientemente la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS) ocho de cada 100 vehículos tienen un accidente al año, de los cuales los taxis, microbuses y autobuses urbanos son los que reportan el mayor número de percances, con hasta 25 por ciento.

Los estados donde se reporta el mayor número de accidentes de autos son Nuevo León con 8.8 por ciento, Sinaloa con 8.7 por ciento, Jalisco con 8.3, Tabasco con 7.5 y Distrito Federal con una frecuencia de 7.4 por ciento.

En cuanto a los camiones, el Estado de México y el Distrito Federal tienen el primero y segundo lugar, en ese orden, con mayor número de accidentes, con porcentajes de 17.4 y 14.4 por ciento, respectivamente, en tanto que la tercera posición la ocupa Nuevo León con 13.5 por ciento.

El Gobierno de Nuevo León reconoce a través de la Agencia para la Racionalización y Modernización del Sistema de Transporte Público de Nuevo León un total de 5 mil 355 de Accidentes Mensuales del Transporte Urbano como Responsable en el Periodo 2011 a febrero de este año. Un promedio aproximado de 1785 percances anuales.



H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
LXIII Legislatura

Hace unos días, justo en el horario de mayor afluencia de pasajeros, un camión con 60 pasajeros que viajaban en la Ruta 38 pasaron el susto de sus vidas.

La unidad con número económico 1960, fue consumida por el fuego que se originó aparentemente por un cortocircuito, en el kilómetro 16 del Libramiento Noroeste, en García.

Solo unos días antes, el 06 de mayo, un camión de pasajeros ardió en llamas tras salirse de la carretera libre a Saltillo. Los hechos se reportaron cerca de las ocho de la noche del lunes en el kilómetro 46 más 500, con dirección a Saltillo, Coahuila.

Más de 20 pasajeros resultaron lesionados cuando el conductor de la unidad de la línea Fraile Tour, perdió el control aparentemente cuando otro camión de pasajeros lo impactó y provocó que cayera hacia la cuneta que divide los carriles de circulación.

Esto sin duda nos invita a reflexionar amplia y urgente, sobre la importancia de establecer políticas públicas que garanticen la seguridad de los usuarios del transporte público, que deben tener derecho a ser transportados con respeto y dignidad, lo que significa que se mantengan las velocidades autorizadas, que la empresa respete las horas de descanso mínimas del conductor, que se respete la cantidad máxima de pasajeros y que la unidad en la que viaja se encuentre en perfectas condiciones físico-mecánicas para evitar riesgos.

Los pasillos no fueron creados para atiborrar de usuarios las unidades, fueron diseñados para el correcto abordaje y el desahogo oportuno de los usuarios ante cualquier eventualidad.

Este burdo invento de los choferes de: "pásele por la fila de en medio" debe encontrar pronto un "¡Ya basta!"

De todos es sabido que el exceso de pasajeros en las unidades del transporte ocasiona incomodidad, robos, atentados al pudor y por supuesto inseguridad vial, al ponerse en riesgo a un mayor número de personas a un accidente.

Un principio de acceso a un transporte público eficiente y adecuado, es sin duda el de "boleto pagado, asiento asegurado"



Por lo anteriormente expuesto es que me permito proponer el siguiente proyecto de:

DECRETO

Único.- Del Capítulo V De los Usuarios y Conductores de SITRA (Sistema Tradicional de Transporte) y SITME (Sistema Integrado de Transporte Metropolitano) Se reforman por adición y modificación a las fracciones II y IV del Artículo 39, de la Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León para quedar como sigue:

Artículo 39. Los conductores de vehículos destinados a la movilidad de pasajeros deberán:

I.- ...

II.- Subir y bajar pasaje en los lugares autorizados por el Reglamento, haciendo alto total hasta que el usuario haya tomado asiento o bien haya descendido por completo de la unidad;

III.-...

IV.- No exceder la cantidad de plazas con las que cuenta la unidad, dejando en todo momento los pasillos libres, a fin de garantizar la seguridad de los usuarios;

X
IV.-...



H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
XXVI LEGISLATURA

Transitorio

Único.- El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente al de su publicación en el Periódico Oficial del Estado.

Atentamente,
Monterrey, Nuevo León, mayo de 2014.
Grupo Legislativo Independiente


DIP. LUIS DAVID ORTIZ SALINAS


DIP. JESUS EDUARDO CEDILLO CONTRERAS

