

QUE REFORMA Y ADICIONA EL ARTÍCULO 36 DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, A CARGO DEL DIPUTADO JORGE ALCIBÍADES GARCÍA LARA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO

El suscrito, diputado Jorge Alcibíades García Lara, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, de la LXIV Legislatura de la Cámara de Diputados, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y en los artículos 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, pone a consideración de esta asamblea la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma y adiciona el artículo 36 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

De acuerdo con información de la Organización Mundial de la Salud: “Cada año mueren cerca de 1,3 millones de personas en las carreteras del mundo entero, y entre 20 y 50 millones padecen traumatismos no mortales. Los accidentes de tránsito son una de las principales causas de muerte en todos los grupos etarios, y la primera entre personas de entre 15 y 29 años.”¹

Los accidentes de tránsito en carreteras tienen diversas causas, que van desde una distracción del conductor o una falla mecánica del vehículo, hasta la irrupción de ganado en el camino o la presencia de algún agente natural. Son muchas las vidas que se pierden y se registran pérdidas económicas de millones de pesos.

Al señalar como causa del accidente la distracción del conductor, habrá que precisar que cualquier descuido o desatención de un conductor al circular en cualquier vialidad, ya sea urbana o en carretera, puede ser provocada, a su vez, por diversos factores. En efecto, al realizar actividades paralelas a la conducción se incrementa significativamente la posibilidad de colisiones con otros vehículos o desvíamos de la vía, con daños materiales y humanos que afectan a conductores, pasajeros y peatones.

Sin duda alguna, los accidentes en carreteras representan un problema significativo para los gobiernos y para la sociedad, por lo que las autoridades de los tres órdenes de gobierno hacen esfuerzos y llevan acciones, dentro de su esfera de competencias, encaminadas a contrarrestar y disminuir su ocurrencia. Cabe subrayar que, en este esfuerzo, una responsabilidad determinante corresponde a los conductores, tanto de transporte privado como público.

México actualmente cuenta con una red de carreteras y caminos con una longitud de, aproximadamente, 374 mil 262 kilómetros por la que circulan más de 485 millones 502 mil toneladas de carga y 3 mil 264 millones de pasajeros. Del total de la red carretera, 80 mil 774 kilómetros son carreteras alimentadoras; 40 mil 643 son de caminos libres; 8 mil 459 de autopista de cuota; y 169 mil 72 kilómetros de caminos rurales. Hoy día esta modalidad de transporte da servicios a 96.9% del movimiento nacional de pasajeros y más de 81.7% de carga terrestre.²

Ante esta infraestructura carretera, en la que circula todo tipo de vehículos automotores, la probabilidad de ocurrencia de accidentes se acrecienta, aunque habrá que señalar y reconocer que, de acuerdo con reportes de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) del gobierno federal, en los últimos años se registra una tendencia a la baja en accidentes en carreteras federales.

En 2012, se tuvo registro de 23,748 accidentes, que provocaron 3,308 muertos; 11,030 heridos y 1,353 millones de pesos en pérdidas; destacando que en el 92.8% el causante del accidente fue el conductor. En tanto, en el año 2017, hubo 11,873 accidentes, con 2,919 pérdidas de vidas humanas, 8,905 heridos y se tuvieron pérdidas del orden de los 1,061 millones de pesos; en este periodo, el 87.38% el causante del accidente fue el conductor.³

Como se puede apreciar, en 5 años hubo una disminución considerable, cercana al 50% de accidentes. Sin embargo, también es evidente que se deben redoblar los esfuerzos para disminuir los accidentes en la red carretera, toda vez que, de acuerdo con las cifras correspondientes a 2017, ese año hubo un promedio diario de 32.5 de accidentes, fallecieron 8 personas, 24 personas resultaron heridas y se perdieron 2.9 millones de pesos. Todo lo cual sigue siendo preocupante y exige reforzar los trabajos que hace la SCT, así como los que, eventualmente puedan realizar los gobiernos estatales y municipales.

Como se ha mencionado, uno de los factores que más determinan los accidentes vehiculares en carreteras es la distracción del conductor. Si bien es cierto el número de accidentes se ha reducido a la mitad en 5 años, no ha sido una proporción ni siquiera cercana en lo que respecta al porcentaje de accidentes en los que el conductor ha sido responsable, de 92.8% en 2012 sólo se redujo a 87.38% en 2017, como señalan los datos de la SCT.⁴

Dentro de las circunstancias que contribuyeron al accidente, y que son atribuibles al conductor, se encuentran la imprudencia, invadir carril contrario, no respetar señales de alto, no guardar distancia, no ceder el paso, estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas, entre otras, según el reporte de la SCT. Es importante destacar que en este reporte no se considera de manera puntual, como un factor provocador del accidente, el uso de teléfono celular o de algún otro dispositivo electrónico o digital, al momento de conducir.

La distracción en la conducción es un importante factor de riesgo de traumatismo por accidente de tránsito. Estudios realizados en distintos países indican que el porcentaje de conductores que utiliza el teléfono celular mientras conduce ha aumentado a lo largo de los últimos 5 a 10 años, y oscila entre un uno por ciento y un once por ciento. Existen estudios que señalan que los conductores que utilizan el teléfono celular durante la conducción corren un riesgo aproximadamente cuatro veces mayor de verse involucrados en un accidente.⁵ Un distractor adicional al uso del teléfono celular es el que ocasiona el navegador o los sistemas de información y/o entretenimiento con el que cuentan los vehículos de modelos recientes.

En efecto, cada vez se vuelve más común ver conductores con el celular mientras manejan, incluso aun cuando llevan pasajeros. Esta práctica no se encuentra lejos de desplazar al consumo de alcohol como la primera causa de accidentes viales.

Recientemente se hizo un estudio observacional, [concluyendo que] alrededor del 40% de la población utiliza un celular mientras conduce. Van hablando por el teléfono celular, van manipulando el teléfono celular, van utilizando o manipulando el aparato de manos libres. [...] el simple hecho de verificar la pantalla del celular mientras se conduce un auto puede incrementar hasta 23 veces las probabilidades de provocar un accidente.⁶

Hablar o mandar mensajes de texto mientras se maneja ocasiona que el conductor desvíe la mirada de la carretera, quiten las manos del volante y aparte la mente de la carretera y del acto de conducir, explica la Organización Mundial de la Salud (OMS). En el conductor, estas distracciones pueden:

aumentar el tiempo de reacción para frenar o ante señales de tránsito, como semáforos; acortar la distancia de seguridad con otros autos; y en general reducir la atención sobre el camino.

La información recopilada por la OMS en el reporte Uso del celular al volante: un problema creciente de distracción del conductor muestra que, a pesar de la dificultad metodológica para conocer el impacto de las distracciones por el celular en los accidentes de tránsito, la evidencia de algunos países permite afirmar que las distracciones ocasionadas por el uso del celular se relacionan con mayor riesgo de sufrir accidentes viales, hasta cuatro veces más.⁷

Como se puede apreciar, existen estudios que nos permiten tener un panorama muy claro sobre los riesgos que representa manipular el teléfono celular para hablar o textear mientras se conduce. Es innegable la importancia que tiene emprender acciones legislativas con el propósito de inhibir el uso de dispositivos que distraigan al conductor mientras se desplaza por la red carretera.

Movimiento Ciudadano se ha manifestado ya en este tema, como fue el caso del Congreso de Baja California, en donde nuestra representación en ese órgano legislativo propuso modificaciones al marco legal estatal para sancionar este tipo de conductas de los conductores de automóviles.

Es por todo lo anterior, que consideramos apremiante que se realicen las adecuaciones necesarias en el orden jurídico federal, con objeto de que los conductores que circulen por la red carretera federal, además de que deben abstenerse de conducir en estado de ebriedad o bajo los efectos de alguna droga, también se les prohíba leer y/o enviar mensajes de texto por medio de cualquier tipo de dispositivo electrónico, hablar por teléfono celular, salvo que lo haga con tecnología de manos libres.

De igual forma, se plantea que exista la posibilidad, cuando sea necesario, de colaboración interinstitucional entre los tres órdenes de gobierno, a fin de vigilar el cumplimiento de la restricción que se propone para los conductores; asimismo, se propone que la SCT podrá revocar el permiso para la operación y explotación de los servicios de autotransporte federal de carga, pasaje y turismo, cuando se violen las disposiciones que prohíben las distracciones por el uso de celulares.

Es fundamental señalar que las propuestas que se hacen, en modo alguno violentan disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Se respetan cabalmente la libertad y las garantías individuales consagradas en el texto del artículo 1º, así como en lo previsto en los artículos 14, 16, 17 y 21 de la propia Carta Magna.

Asimismo, esta Iniciativa se nutre también de experiencias que, en el mismo sentido, se tienen en otros Estados de la República, así como en otros países. Con ello se corrobora que la problemática que se aborda en esta propuesta no es privativa de nuestro país, aunque también es cierto que prácticamente todas esas experiencias se circunscriben a las zonas urbanas.

Estados y municipios en el país han emprendido adecuaciones legales y reglamentarias para sancionar, tanto administrativa como penalmente, el uso de celulares u otros dispositivos electrónicos mientras se conduce un vehículo automotor. “En la Ciudad de México se aplican multas de hasta 12 mil 500 pesos por hablar por teléfono o textear mientras se conduce un automóvil. Aun así, estos hábitos se han vuelto más comunes y ya rebasaron a la ingesta de alcohol como primera causa de accidentalidad vial.”⁸

En Estados Unidos, cada estado decide las leyes que aplica, aunque no hay una ley estatal que prohíba totalmente el uso de teléfonos portátiles al conducir. “[...] En 2007, Washington se convirtió en el primer estado en aprobar una ley para impedir el texteo mientras se maneja, y hoy son 46 estados los

que tienen esta restricción. Países como [Paraguay] Argentina y Colombia también establecen penalizaciones económicas por el uso de celulares al conducir, excepto si se usan los manos libres. [...] En Europa, el importe promedio de las multas por usar teléfonos portátiles al manejar ronda los 105 euros (2 mil 200 pesos mexicanos). Los países con sanciones más altas son Holanda y España.”

Por lo antes expuesto y fundado, se pone a consideración de esta soberanía la siguiente iniciativa con proyecto de

Decreto que reforma y adiciona el artículo 36 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal

Único. Se reforma y se adiciona un párrafo sexto, recorriéndose la numeración del párrafo subsiguiente, del artículo 36 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

Artículo 36. Los conductores . . .

[...]

[...]

[...]

Los conductores de vehículos que transitan en los caminos y puentes, deberán portar la licencia vigente que exijan las disposiciones jurídicas aplicables. Asimismo, se abstendrán de conducir en estado de ebriedad o bajo los efectos de drogas de abuso, **hablando por teléfono celular o cualquier otro dispositivo electrónico o de comunicación, salvo que lo haga con tecnología de manos libres, leyendo y/o enviando mensajes de texto por medio de cualquier tipo de dispositivo electrónico, o rebasar los máximos de velocidad, establecidos por la Secretaría.**

La Secretaría promoverá la suscripción de convenios de colaboración con las corporaciones policiales de los tres órdenes de gobierno, con objeto de implementar estrategias y operativos en carreteras y puentes federales para vigilar y supervisar el debido cumplimiento de las disposiciones señaladas en el párrafo anterior; y, en términos de lo dispuesto en el artículo 17, fracción XIV, de esta Ley, podrá revocar el permiso para la operación y explotación de los servicios de autotransporte federal de carga, pasaje y turismo.

[...]

Transitorios

Primero. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo. Los Estados deberán adecuar su legislación y hacer los ajustes normativos necesarios para cumplir con las disposiciones contempladas en la presente reforma.

Notas

1 Organización Mundial de la Salud (OMS), julio de 2017. Consulta en línea:
<https://www.who.int/features/factfiles/roadsafety/es/>

2 Los Retos de la Infraestructura en México. 2013 – 2018.- Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción.

3 <http://www.sct.gob.mx/carreteras/direccion-general-de-servicios-tecnicos/estadistica-de-accidentes-de-transito/>

4 Ídem

5 Organización Mundial de la Salud (OMS). - Uso del celular al volante: un problema creciente de distracción del conductor. Consulta en línea:

https://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/distracted_driving_pub/es/

6 Raúl Octavio Martínez Coronel. Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes. Consulta en línea:
<https://www.fayerwayer.com/2017/06/40-de-los-habitantes-en-la-cdmx-usa-su-celular-mientras-conduce/>

7 OMS. *Ibidem*

8 <https://www.excelsior.com.mx/comunidad/2015/04/25/1020632>

9 <https://www.eluniversal.com.mx/articulo/mundo/2017/02/24/las-leyes-en-el-mundo-contra-el-texteo-al-volante>

Palacio Legislativo de San Lázaro, a los 14 días del mes de marzo de 2019

Diputado Jorge Alcibíades García Lara (rúbrica)