

**HONORABLE ASAMBLEA**  
**P r e s e n t e.**

Los suscritos, Diputados integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional de la 58 Legislatura del Congreso del Estado de Sonora, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 53, fracción III, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Sonora, y 32, fracción II, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Sonora, sometemos a la consideración de esta Asamblea la siguiente INICIATIVA DE LEY QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE TRÁNSITO DEL ESTADO DE SONORA Y DE LA LEY DE TRANSPORTE PARA EL ESTADO DE SONORA, para el efecto de que todos los vehículos automotores que circulan en carreteras de jurisdicción estatal y municipal deban contar con cinturón de seguridad en cada uno de los asientos, la cual justificamos conforme a la siguiente:

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

Según la enciclopedia libre, un cinturón de seguridad no es más que un arnés para sujetar a un ocupante de un vehículo si ocurre una colisión y mantenerlo en su asiento.

Los cinturones de seguridad comenzaron a utilizarse en aeronaves en la década de 1930. En vehículos automotores su uso inició en 1956 por parte de la compañía armadora de vehículos de la marca Ford y, tras años de polémica, su uso en automóviles es actualmente obligatorio en muchos países.

En nuestros días, el cinturón de seguridad está considerado como el sistema de seguridad pasivo más efectivo jamás inventado, Su objetivo es minimizar las heridas en una colisión, impidiendo que el pasajero se golpee con los elementos duros del interior o contra las personas en la fila de asientos anterior, y que sea arrojado fuera del vehículo.

Cuando un vehículo sufre un impacto al chocar contra un objeto en reposo se presentan tres impactos. El primero es cuando el automóvil choca, el segundo cuando el conductor se impacta contra el volante y el tercero cuando los órganos internos se impactan contra la cavidad abdominal y torácica. Si estos impactos se realizaran a la misma velocidad en la que viajaba el auto, es decir, si

el automóvil iba a una velocidad de 90 kilómetros por hora, los tres impactos serán a 90 kilómetros.

Evidentemente, si el vehículo chocara contra otro vehículo en movimiento, las fuerzas se sumarían, resultando de esto mayores unidades de energía que a su vez se transformaría en mayores daños a los ocupantes. A mayor velocidad mayores daños.

Según un estudio de la Fundación RACC Automóvil Club sobre seguridad, la utilización de cinturones de seguridad en los autobuses podría reducir el 80% de las muertes producidas en accidentes.

Este mismo estudio resalta también que el riesgo de fallecer en este tipo de siniestros es más elevado si se produce un vuelco que en las colisiones frontales.

El estudio señala adicionalmente que el principal peligro en los accidentes de autobuses es el de salir proyectado del asiento hacia el exterior del vehículo. Más del 80% de las víctimas mortales se producen por esta causa y el posterior aplastamiento por el propio vehículo. Por ello consideran que el único elemento que puede minimizar este efecto es el uso del cinturón de seguridad.

Para elaborar su informe, la Fundación RACC realizó una simulación de dos accidentes reales por vuelco e impacto frontal, en los que se produjeron siete y tres muertos respectivamente. Si en ambos siniestros los pasajeros hubieran llevado puesto el cinturón de seguridad, no se habría producido ningún muerto.

Desde luego que este estudio representa un simple ejercicio estadístico que no representa a la generalidad, además que cada accidente en que se involucran autobuses es distinto y presenta características propias; sin embargo no podemos ignorar que científicamente ha quedado demostrado que existe menor riesgo de morir en este tipo de siniestros si los pasajeros llevan puesto un cinturón de seguridad.

Como simple punto de referencia y para darnos cuenta del retraso en que nos encontramos con otros países, sobre todo de la Unión Europea, actualmente España es el país europeo que acumula más muertos en accidentes de autobús en los últimos diez años, ya que entre 1994 y 2004 murieron en carreteras de dicho país un total de 404 personas por accidentes en que se involucraron autobuses.

Dicha cifra que en Europa es alarmante, 404 muertos en 10 años, en México parece una cifra normal pero en accidentes ocurridos tan sólo en un año.

Es de reconocer los esfuerzos de las autoridades parlamentarias europeas, quienes ante esta realidad determinaron que la mejora de la seguridad vial en un asunto importante que incumbe a todos los ciudadanos y que la seguridad del transporte en Europa debería constituir una prioridad absoluta para lo cual deberían definirse medidas capaces de contribuir a reducir la mortalidad y el número de heridos de gravedad en las carreteras.

De acuerdo al estudio *"La política Europea de Transportes de Cara al 2010: La Hora de la Verdad"*, en dicho continente desde 1970 más de 1, 640,000 ciudadanos han muerto en carreteras. En el 2000 los accidentes de carretera causaron la muerte a más de 44,000 personas y más de 1, 700,000 heridos.

Un dato por demás alarmante es que en promedio, una de cada tres personas resultará herida durante su vida en un accidente.

Por ello propusieron desde hace casi 5 años el uso de cinturones de seguridad en todo tipo de vehículos, incluidos los autobuses o camiones de transporte.

Con esta medida, se estima que suponiendo que el 80% de los pasajeros en autobuses utilice realmente el cinturón de seguridad, cabe pensar que 120 pasajeros podrían salvar la vida en accidentes de carretera.

Teniendo en cuenta que el beneficio económico para la sociedad que resulta de salvar una vida se calcula en un millón de euros, si todos los autobuses en Europa estuvieran equipados con cinturones de seguridad, el beneficio potencial para la sociedad sería de 120 millones de euros anuales.

Según datos de la Unión Europea, el no uso del cinturón de seguridad es la segunda causa de muerte en accidente de tráfico, por detrás de la velocidad excesiva y por delante de la conducción bajo los efectos del alcohol.

En conclusión, lograr que los ocupantes de un vehículo que vuelca permanezcan en el interior del vehículo puede resultar clave para que sobrevivan. En general, la mayoría de los pasajeros que salen despedidos mueren como resultado de las heridas sufridas, mientras que los ocupantes que permanecen en el interior del vehículo generalmente sobreviven.

Otro ejemplo claro de que cada vez son más las autoridades gubernamentales de diversos países que pugnan por la implementación de cinturones de seguridad en autobuses o camiones de pasajeros se da en los Estados Unidos de Norteamérica.

En noviembre de 2007, la Secretaría de Transporte del Gobierno Federal anunció que las autoridades federales quieren que los 474,000 autobuses escolares que circulan a diario por las calles y carreteras de dicho país, se doten con asientos con cinturones de seguridad. El objetivo de esta medida es proteger mejor a los niños al ayudar a evitar que salgan despedidos en caso de accidente, lo que significará más seguridad para los niños, dejará a los padres más tranquilos y dará a las comunidades una imagen más clara de cómo proteger a los estudiantes.

Hay quienes se oponen a dicha medida argumentando que ante un posible accidente, el automóvil puede incendiarse y quizás el cinturón no permitirá salir rápido a las personas y morir quemadas.

La realidad es que en un accidente automovilístico severo, las posibilidades de que se encienda el auto es del 13%, pero las posibilidades de salir disparado del auto es del 33%. Una persona (adulto o niño) que sale proyectada de un vehículo durante un accidente tendrá 200 veces más posibilidades de sufrir traumatismos craneoencefálicos mortales.

Una vez hecha la propuesta, diversos medios de comunicación manifestaron que dicha medida es una cuestión de sentido común, y lo más extraño es que no haya sido adoptada con anterioridad cuando más de 25 millones de estudiantes viajan en esos autobuses escolares.

Sin duda alguna, una de las principales motivaciones para presentar esta iniciativa lo fue el número de siniestros que en los últimos años se han presentado a lo largo de las carreteras de nuestra Entidad, tanto de jurisdicción federal como estatal, en que se ven involucrados autobuses y en los que, desafortunadamente, no pocas personas han perdido la vida y muchas más han resultado lesionadas.

Para muestra un botón:

- |                       |   |
|-----------------------|---|
| <b>11 agosto 2002</b> | Carretera: Guaymas-Hermosillo.<br>Volcamiento: 6 muertos y 30 lesionados.           |
| <b>20 agosto 2006</b> | Carretera: Hermosillo-Guaymas.<br>Choque: 4 muertos.                                |
| <b>08 mayo 2007</b>   | Carretera: Hermosillo-Santa Ana.<br>Choque: 2 muertos y 10 lesionados.              |
| <b>21 junio 2007</b>  | Carretera: Caborca-Sonoyta.<br>Choque: 7 muertos y 18 lesionados.                   |
| <b>11 julio 2007</b>  | Carretera: Hermosillo-Benjamín Hill.<br>Volcamiento: 3 muertos y 29 lesionados.     |
| <b>27 julio 2007</b>  | Carretera: Hermosillo-Santa Ana.<br>Volcamiento: 3 muertos y 33 lesionados          |
| <b>03 agosto 2007</b> | Carretera: San Luís Río Colorado-Sonoyta.<br>Volcamiento: 7 muertos y 28 lesionados |
| <b>14 abril 2008</b>  | Carretera: Vícam-Guaymas.<br>Choque: 1 muerto y 4 lesionados.                       |
| <b>17 abril 2008</b>  | Carretera: Salida a Nogales.<br>Volcamiento: 5 muertos y 32 lesionados.             |

De acuerdo con información proporcionada por la Comandancia de la Región de la Policía Federal Preventiva, del 2000 a la fecha han ocurrido en carreteras federales ubicadas en el Estado de Sonora más de 300 accidentes en que se ven involucrados autobuses de pasajeros, con un saldo total de más 540 personas lesionadas y, lo más lamentable, con alrededor de 70 personas fallecidas.

¿Cuántas de estas personas lesionadas hubieran salido ilesas si hubieran tenido la oportunidad de abrocharse un cinturón de seguridad?

¿Cuántas de estas personas fallecidas hubieran salvado su vida si hubieran contado con un cinturón de seguridad sobre su cuerpo?

Es tiempo de que estas interrogantes no permanezcan más sin respuesta.

Es tiempo de que no existan los hubiera. Es tiempo de prevenir, de hacer algo.

Por ello los diputados del PRI SONORA proponemos que los autobuses, camiones y en general los vehículos automotores que presten el servicio de transporte de pasajeros en sus diferentes modalidades, urbano, suburbano, foráneo, exclusivo de turismo, automóvil de alquiler, automóvil de alquiler colectivo, especializado de personal, escolar, para trabajadores agrícolas, o bajo cualquier otra denominación, que transiten en calles y carreteras de jurisdicción estatal o municipal, deberán contar de manera obligatoria con cinturones de seguridad en cada uno de sus asientos.

Desde luego que para salvar vidas no basta simplemente con obligar a los autobuses o vehículos que prestan un servicio público de pasajeros a contar con cinturones de seguridad en cada uno de sus asientos si sus destinatarios, esto es, los usuarios, no utilizan de manera permanente y adecuada esta herramienta de seguridad; por ello es necesario adecuar nuestra legislación para implementar toda una campaña de concientización sobre los beneficios que implica usar dichos cinturones de seguridad, campaña en la que deberán involucrarse, tanto las autoridades de gobierno, como los concesionarios, prestadores del servicio y especialmente la sociedad civil.

Es lamentable como pese al aumento de seguridad que ofrece el uso del cinturón de seguridad, en diversas encuestas se encontró que en el 90% de los autobuses y terminales no se les advierte a los viajeros sobre la conveniencia de su uso, en tanto que el 82% de los pasajeros no hace uso de los cinturones instalados.

Finalmente, sirva pues esta iniciativa que presentamos los Diputados del PRI SONORA para que hagamos conciencia del uso permanente del cinturón de seguridad, por lo que esperamos que nuestros compañeros Diputados de la 58 Legislatura del H. Congreso del Estado reciban con beneplácito la presente iniciativa que presentamos a su consideración.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, sometemos a la consideración de esta Honorable Asamblea Legislativa, la siguiente

**INICIATIVA DE LEY QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS  
DISPOSICIONES DE LA LEY DE TRÁNSITO DEL ESTADO DE SONORA  
Y DE LA LEY DE TRANSPORTE PARA EL ESTADO DE SONORA**

**ARTÍCULO PRIMERO.-** Se adiciona un artículo 69 BIS a la Ley de Tránsito del Estado de Sonora para quedar como sigue:

ARTICULO 69 BIS.- Los autobuses, camiones y en general los vehículos automotores que presten el servicio de transporte de pasajeros en sus diferentes modalidades, urbano, suburbano, foráneo, exclusivo de turismo, automóvil de alquiler, automóvil de alquiler colectivo, especializado de personal, escolar, para trabajadores agrícolas, o bajo cualquier otra denominación, que transiten en calles y carreteras de jurisdicción estatal o municipal, deberán contar de manera obligatoria con cinturones de seguridad en cada uno de sus asientos.

El incumplimiento de esta disposición se sancionará con multa de entre 100 y 1000 salarios mínimos.

Para los casos de reincidencia la sanción podrá consistir, en su caso, en la suspensión de la concesión para prestar el servicio público de pasaje hasta por un año.

Tratándose de incumplimiento reiterado de esta disposición, entendiéndose por ello contar con más de 5 infracciones en un año, la autoridad correspondiente podrá, en su caso, revocar la concesión para prestar el servicio público de pasaje.

**ARTICULO SEGUNDO.-** Se reforma la fracción XVI y se adiciona una fracción XVII del artículo 77 de la Ley de Transporte para el Estado de Sonora para quedar como sigue:

ARTÍCULO 77.- Son causas para la revocación de las concesiones de servicio público de transporte, las siguientes:

I a XV.-...

XVI.- El incumplimiento de lo establecido en el artículo 69 BIS de la Ley de Tránsito del Estado de Sonora.

XVII.- Las demás que se señalen en esta Ley y sus reglamentos respectivos.

## **ARTÍCULOS TRANSITORIOS**

**ARTÍCULO PRIMERO.-** La presente Ley entrará en vigor el día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado.

**ARTÍCULO SEGUNDO.-** Los propietarios, concesionarios, permisionarios o aquellos que bajo cualquier título o modalidad operen autobuses o camiones en los cuales se preste el servicio de pasajeros en la modalidad de urbano y que transiten por calles o carreteras de jurisdicción estatal y/o municipal, deberán instalar cinturones de seguridad en cada uno de los asientos dentro de un plazo de un año contado a partir de la entrada en vigor de esta ley.

**ARTÍCULO TERCERO.-** Los propietarios, concesionarios, permisionarios o aquellos que bajo cualquier título o modalidad operen autobuses o camiones en los cuales se preste el servicio de pasajeros en una modalidad distinta a la referida en el artículo transitorio anterior y que transiten por calles o carreteras de jurisdicción estatal y/o municipal, deberán instalar cinturones de seguridad en cada uno de los asientos dentro de un plazo de seis meses contado a partir de la entrada en vigor de esta ley.

Hermosillo, Sonora a 2 de diciembre de 2008

**A T E N T A M E N T E**  
**DIPUTADOS PRI SONORA**

**DIP. CARLOS DANIEL FERNÁNDEZ GUEVARA**

**DIP. CLAUDIA ARTEMIZA PAVLOVICH ARELLANO**

**DIP. IRMA VILLALOBOS RASCÓN**

**DIP. GUILLERMO PEÑA ENRÍQUEZ**

**DIP. SERGIO CUELLAR YESCAS**

**DIP. LUÍS MELECIO CHAVARÍN GAXIOLA**

**DIP. HÉCTOR SAGASTA MOLINA**

**DIP. HERMES MARTÍN BIEBRICH GUEVARA**

**DIP. JOSÉ VÍCTOR MARTÍNEZ OLIVARRÍA**

**DIP. MANUEL IGNACIO ACOSTA GUTIÉRREZ**

**DIP. JOSÉ LUÍS MARCOS LEÓN PEREA**

**DIP. JUAN LEYVA MENDÍVIL**

**DIP. PRÓSPERO MANUEL IBARRA OTERO**

**DIP. ROGELIO MANUEL DÍAZ BROWN RAMSBURGH**