



FICHA INFORMATIVA

LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN SINALOA

PALACIO LEGISLATIVO, DICIEMBRE 12 DE 2016

Junta de Coordinación Política

Dip. Irma Leticia Tirado Sandoval

Presidenta/Coordinadora del Grupo Parlamentario del PRI

Dip. Carlos Humberto Castaños Valenzuela

Coordinador del Grupo Parlamentario del PAN

Dip. Víctor Antonio Corrales Burgueño

Coordinador del Grupo Parlamentario del PAS

Dip. Crecenciano Espericueta Rodríguez

Coordinadora del Grupo Parlamentario del Partido Nueva Alianza

Dip. Merary Villegas Sánchez

Coordinadora del Grupo Parlamentario del Partido Movimiento Regeneración Nacional

Dip. Misael Sánchez Sánchez

Partido Verde Ecologista de México

Dip. Efrén Lerma Herrera

Partido de la Revolución Democrática

Dip. Roberto Ramsés Cruz Castro

Presidente de la Mesa Directiva

Lic. Simón Rafael Betancourt Gómez

Secretario General

Instituto de Investigaciones Parlamentarias

MC Francisco Javier Lizárraga Valdez

Director del Instituto de Investigaciones Parlamentarias

Lic. Leandro Meyer Castañeda

Jefe del Departamento de Sistemas de Informática Legislativa

Lic. Héctor Enrique Valenzuela Urías

Jefe del Departamento de Documentación y Análisis

Lic. Miguel Fernando Peregrina Peraza

Jefe del Departamento de Capacitación y Desarrollo

M.C. Soledad Astrain Fraire

Jefa del Departamento de Estadística e Indicadores Parlamentarios

Responsable de la Investigación:

Lic. Miguel Fernando Peregrina Peraza

Las opiniones expresadas en el presente documento no constituyen un posicionamiento del Congreso del Estado, ni del Instituto de Investigaciones Parlamentarias, éstas son responsabilidad del investigador encargado del proyecto.



Una de las importantes aspiraciones de los individuos es la seguridad, entendida como la situación en la cual no existe riesgo y peligro, siendo una de las necesidades que llevó a generar el pacto social que sustentó la creación del Estado.

El Estado genera normas jurídicas orientadas a brindar certidumbre sobre bienes, derechos y en especial, el desarrollo y la preservación de la vida de los individuos dentro de un entorno de paz y en caso de hechos violentos o fortuitos, garantizar su cese y el resarcimiento de los daños.¹

Un Estado eficiente preserva el derecho humano a estar a salvo de peligro dentro de su entorno socioeconómico, político y jurídico.

Sin embargo, todo Estado moderno que diseña sus mandatos y prohibiciones está condicionado por los principios de su constitución y por la disponibilidad de recursos públicos que se definen en los presupuestos de egresos correspondientes.

Es así que el poder del Estado se materializa mediante las normas y decisiones jurídicas, tanto del legislador que las crea, como del juzgador que las aplica, cuidando ambos que deben ser vinculadas con los principios constitucionales.²

¿Qué hacer con los individuos que incurren en conductas u hechos antisociales? Es una pregunta contemporánea que alimenta el debate sobre la utilidad o la necesidad de la cárcel, así como la justificación ética de la pena.³

Para los países que contemplan la privación de libertad de un ser humano, en virtud de sentencia firme dictada por un tribunal competente, no solo como un castigo, como una mera retribución al mal causado por el delito, sino primordialmente, como un medio que

¹ Fernández Ruíz Jorge, *Seguridad Pública Municipal*, Fundación Universitaria de Derecho, Administración y Política, S.C., México, 2003.

² Videgaray Verdad Jorge Enrique, *Hacia una Visión Integral de la Seguridad Pública*. Congreso del Estado de Guanajuato, Serie Sociales, México, 2014.

³ Racionero Carmona Francisco. *Derecho Penitenciario y Privación de la Libertad, Una perspectiva judicial*. Dykinson, Madrid, España, 1999.



permita al condenado, tras el cumplimiento de su pena, reintegrarse en condiciones más favorables a la sociedad de la que fue segregado.

Sin lugar a dudas que el crecimiento de las ciudades, la construcción de vías rápidas para facilitar el recorrido en las grandes urbes y en las zonas suburbanas, así como el constante aumento del parque vehicular, aunado al desconocimiento de la normatividad por parte de conductores, pasajeros y peatones, contribuyen a la colisión entre vehículos y al atropellamiento de peatones.

Las pérdidas económicas que producen los accidentes de tránsito, el número de lesionados y de fallecimientos presentados en un tiempo determinado son elementos a considerar a fin de mejorar la seguridad vial, tanto en las zonas urbanas, suburbanas como en las principales carreteras que interconectan por vía terrestre a una región o una nación.

Los accidentes de tránsito son hechos que se presentan sin desearlo, sin pensarlo- y como consecuencia producen un daño; cuando este afecta solo a nuestras pertenencias o a nuestra integridad física, asimilamos las consecuencias, pero cuando el accidente involucra bienes ajenos o a terceras personas se convierte en un ilícito.⁴

Cuando no hay un agravante prevista en la normatividad se consideran como delitos imprudenciales.

Son muchos factores para que los vehículos automotores se conviertan en instrumentos letales, entre ellos, la falta de educación vial, la ausencia de conciencia sobre el riesgo asumido por los conductores (madurez cognoscitiva), la alta velocidad, el permisivo acceso a una licencia de conducir (sin la aplicación de exámenes de conocimientos viales), la ausencia de controles adecuados por parte de las autoridades competentes (ausencia de agentes viales en arterias principales y rutas con alta afluencia vehicular), entre otros.

⁴ Flores Cervantes Cutberto. *Los Accidentes de Tránsito*- Editorial Porrúa, México, 1998.



Sin lugar a dudas, la etapa educativa es primordial para contrarrestar la actual problemática de los accidentes de tránsito, dado que se debe privilegiar las políticas preventivas a las medidas represivas.⁵

Por lo que la aplicación de sanciones se orienta más a corregir los efectos, cuando en realidad debe atenderse las causas de los accidentes de tránsito y para ello es más recomendable una adecuada educación vial como medida preventiva y que debe impartirse en todos los niveles de escolaridad.

La prevención a través de la educación vial, de campañas de concientización de conductores, pasajeros y peatones, así como operación de agentes de tránsito suficientes y capacitados para la regulación del tráfico vehicular, son estrategias válidas para reducir el índice de accidentes viales.

Ante la opinión pública o de comunicadores sociales que inducen una solución al problema de los accidentes de tránsito a través de reformas del derecho penal, mediante el aumento de las escalas penales de los delitos culposos, confiando en las supuestas “dotes mágicas” del derecho penal para solucionar este problema, cuando hay otros instrumentos a emplear antes de recurrir al último extremo del derecho punitivo.⁶

El aumento de la penalidad nos lleva a esta interrogante ¿El incremento de las penas disminuirá el índice de delitos culposos?

Para atender esta interrogante se debe analizar la historia y la evolución del derecho penal de cualquier clase de delito, sea doloso o culposo, y encontraremos que no ha

⁵ Edwards Carlos Enrique. *Accidentes de Tránsito y otros delitos culposos, Análisis de la Ley 25.189*. Ediciones Depalma, Buenos Aires, Argentina, 2000.

⁶ Ídem, pág. 8.



implicado necesariamente una disminución de los porcentajes de criminalidad, ni siquiera en casos de ilícitos castigados con pena de muerte.⁷

Por lo tanto, el aumento de penalidad no necesariamente implicará la disminución o desaparición de los delitos imprudenciales o dolosos.

Una derivación a este problema puede ser la fijación de sanciones severas para los conductores imprudentes, como multas, suspensión temporal o definitiva de licencia de conducir, trabajos comunitarios, acciones que deben tener una orientación no recaudatoria sino de reeducación vial del conductor.

Cabe señalar que la moderna tendencia penal es el uso de medidas alternativas a las penas privativas de la libertad, reservando el encierro para supuestos sumamente graves.

La finalidad principal debe ser la resocialización del implicado en accidentes de tránsito, cuya imprudencia provocó lesiones graves o un homicidio culposo.

Más aún cuando se tiene un sistema penitenciario colapsado por la sobrepoblación de reclusos (cuyo perfil criminológico es muy diferente a un inculcado de un homicidio) ya que purgan en su mayoría condenas por delitos graves y cuya plena rehabilitación social está en tela de duda.

DATOS ESTADÍSTICOS

Conforme a datos del documento digital “*Perfil Estatal Sinaloa 2013*” formulado por el Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes y el Observatorio Nacional de Lesiones, Sinaloa con una población de 2 millones 932 mil 313 habitantes, cuenta con 1 millón 038 mil 837 vehículos.⁸

⁷ *Ibíd*em, pág. 15

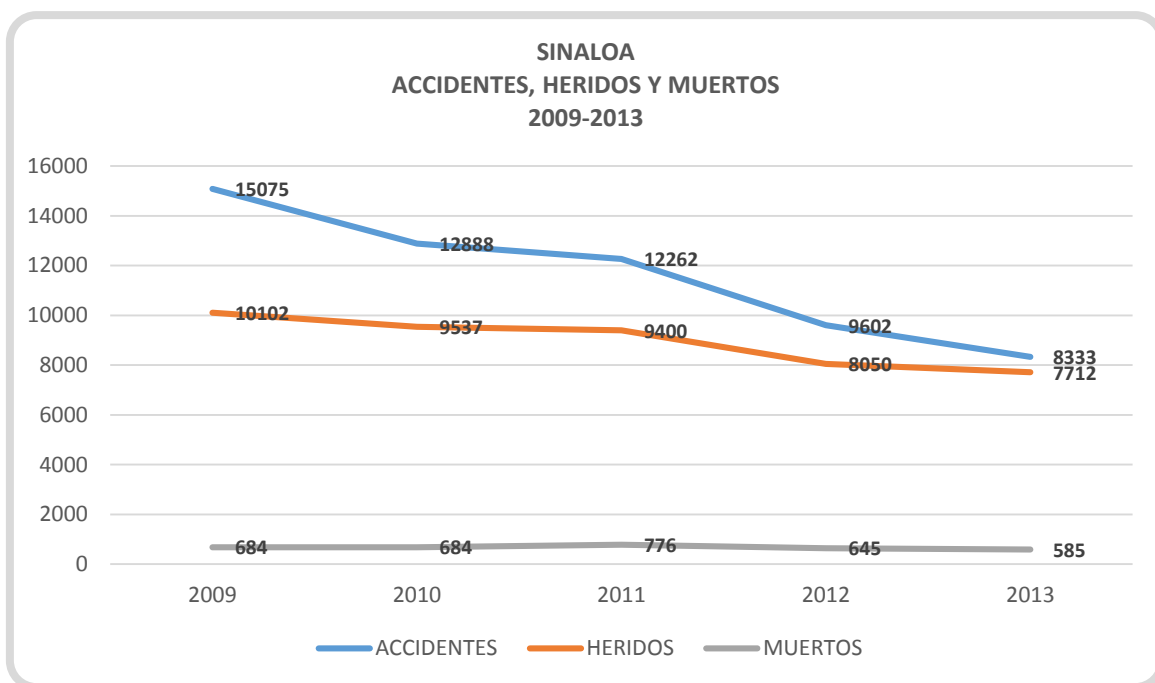
⁸ http://www.conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Observatorio/Perfiles/25_Sinaloa.pdf



Conforme a dicho perfil estatal, durante 2013 se registraron en Sinaloa 8 mil 333 accidentes viales, de los cuales 606 ocurrieron en carreteras federales y 7 mil 727 en zonas urbanas y suburbanas (no se tiene un registro por zonas hospitalarias o escolares).

El número de fallecidos ascendió a 585 personas, de los cuales 465 eran peatones, 9 ciclistas, 31 motociclistas y 80 ocupantes.

La cantidad de heridos fue de 7 mil 712 personas, teniendo heridas leves 6 mil 450 y graves 1 mil 262 personas.



FUENTE: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas. INEGI. Varios años.

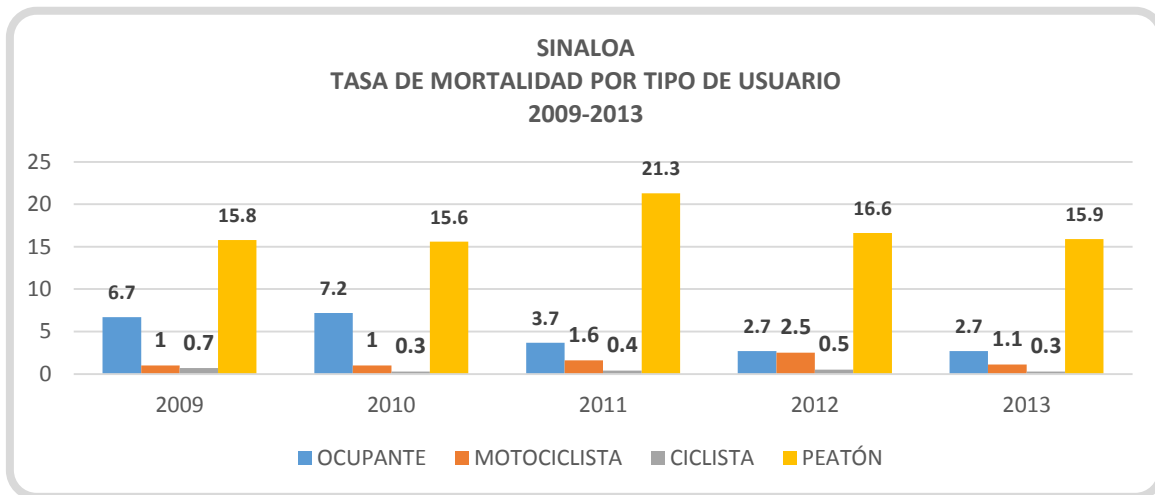
Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales. Policía Federal. Varios años

Defunciones y muertes fatales. INEGI/Salud. Varios años.



Conforme a los datos del periodo analizado se observa una tendencia decreciente en el número de accidentes en Sinaloa, así como en el número de lesionados y de fallecidos.

La tasa de mortalidad en el 2013 fue de 20.0 por cada 100 mil habitantes y conforme a los datos de la siguiente gráfica, la tendencia es decreciente.



FUENTE: Defunciones y muertes fatales. INEGI/SALUD. Varios años.

Proyecciones CONAPO versión censo 2010. Varios años.

Durante el año 2013, el porcentaje de conductores involucrados en accidentes viales y bajo la influencia de alcohol fue de 10.1%, en 2012 era de 11.3%.

Atendiendo la siguiente tabla de datos, se aprecia una tendencia decreciente en cuanto a conductores involucrados en accidentes de tráfico en zonas urbanas y suburbanas, bajo la influencia de alcohol.

SINALOA

ACCIDENTES Y ALCOHOL

2009-2013

Estado del conductor	2009	2010	2011	2012	2013
Se ignora	3,766	5,286	3,643	2,345	2,120
No	8,837	5,883	6,965	5,661	4,823
Si	1,669	1,089	1,052	1,019	784
Total	14,272	12,188	11,660	9,025	7,727

FUENTE: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas. INEGI. Varios años.

Se considera solo los accidentes que ocurrieron en las zonas urbanas y suburbanas, no se considera los accidentes ocurridos en carreteras federales ya que el registro de este factor es muy limitado.

AVANCES NORMATIVOS

Es conveniente mencionar que en aras de reforzar las medidas para prevenir accidentes de tránsito, la Sexagésima Primera Legislatura del Congreso del Estado de Sinaloa con fecha 14 de julio de 2016 expidió el decreto número 585, por el que se reforman los artículos 161; las fracciones II y III del 170; se adiciona el artículo 161 Bis, 161 Bis A, la fracción IV al artículo 170, todos de la Ley de Tránsito y Transportes del Estado de Sinaloa. (Publicado en el Periódico Oficial No. 097 de fecha miércoles 10 de agosto del 2016).

Lo anterior para establecer operativos de alcoholimetría con el propósito de crear un efecto disuasivo sobre la ingesta de bebidas alcohólicas y la conducción de automóviles, así como para detectar a quienes se encuentren bajo el influjo de drogas estupefacientes o sustancias psicotrópicas o tóxicas, estableciéndose las sanciones económicas o de arresto administrativo, según corresponda.

Asimismo, se estableció un régimen especial de cero tolerancia para los menores de edad y para los conductores de unidades de transporte escolar, pasajeros, carga o de sustancias tóxicas peligrosas.

Bajo esta misma línea de normatividad preventiva, la Sexagésima Segunda Legislatura del Congreso del Estado de Sinaloa, con fecha 6 de diciembre de 2016 (Pendiente de publicación en el Periódico Oficial), aprobó la adición al artículo 89 Bis a la Ley de Tránsito y Transportes del Estado de Sinaloa, para establecer que los conductores de vehículos sean responsables de evitar realizar acciones que pongan en riesgo su integridad física y la de los demás usuarios de la vía pública; por lo cual prohibió a los conductores de vehículos no motorizados; motorizados; del transporte escolar, urbano y del sector público; policía y de emergencia; de empresas públicas y privadas, entre otros, manipular un teléfono celular o cualquier dispositivo de comunicación, de audio distractor mientras el vehículo esté en movimiento.

Con ello se reafirma más la tendencia en fortalecer el marco normativo para la toma de medidas preventivas para evitar accidentes de tránsito en Sinaloa, por encima de las punitivas.

BIBLIOGRAFÍA

- Edwards Carlos Enrique. *Accidentes de Tránsito y otros delitos culposos, Análisis de la Ley 25.189*. Ediciones Depalma, Buenos Aires, Argentina, 2000.
- Fernández Ruíz Jorge, *Seguridad Pública Municipal*, Fundación Universitaria de Derecho, Administración y Política, S.C., México, 2003.
- Flores Cervantes Cutberto. *Los Accidentes de Tránsito*- Editorial Porrúa, México, 1998.
- Racionero Carmona Francisco. *Derecho Penitenciario y Privación de la Libertad, Una perspectiva judicial*. Dykinson, Madrid, España, 1999.
- Videgaray Verdad Jorge Enrique, *Hacia una Visión Integral de la Seguridad Pública*. Congreso del Estado de Guanajuato, Serie Sociales, México, 2014.

Página web consultada

http://www.conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Observatorio/Perfiles/25_Sinaloa.pdf