
ROBERTO SANROMÁN ARANDA
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE MÉXICO, MÉXICO
rsanromana@uaemex.mx

LA ATENCIÓN DE LA AUTORIDAD ANTE LOS ACCIDENTES Y LAS GRANDES AGLOMERACIONES DEL TRÁFICO TERRESTRE

THE ATTENTION OF THE AUTHORITY IN THE FACE OF ACCIDENTS AND THE GREAT AGGLOMERATIONS OF LAND TRAFFIC

Cómo citar el artículo:

Sanromán R, (2025). “La atención de la autoridad ante los accidentes y las grandes aglomeraciones del tráfico terrestre”.Derecho Global. Estudios sobre Derecho y Justicia, X (30) <https://DOI.org/10.32870/dgedj.v10i30.621> pp. 105-125

Recibido: 23/03/2023 Aceptado: 23/09/2023

RESUMEN

México es un país con una situación complicada en lo que se refiere a los accidentes y grandes congestionamientos viales que enfrentan los automovilistas. En el día a día la ciudadanía está cansada de la falta de vialidades ante el exceso vehicular en calles y avenidas de la ciudad de México y del Estado de México. Es una problemática que sin duda afectará gravemente a la tranquilidad del ciudadano. Se deben implementar políticas públicas que minimicen el problema de los aglomerados y el número de accidentes. El presente artículo tiene como objetivo crear conciencia de una cultura de manejo y un actuar ético, activo y moral por parte de las autoridades. Se busca un paradigma que este sustentado en la cultura del correcto comportamiento de las personas que utilizan automotores en las calles y avenidas. Así como la necesidad de crear políticas públicas que minimicen la problemática actual.

PALABRAS CLAVES

Autoridad, tráfico, cultura, derecho, accidentes.

KEYWORDS

Authority, traffic, culture, law, accidents.

ABSTRAC

Mexico is a country with a complicated situation in terms of accidents and large road congestion faced by motorists. On a day-to-day basis, citizens are tired of the lack of roads in the face of vehicular excess on the streets and avenues of Mexico City and the State of Mexico. It is a problem that will undoubtedly seriously affect the tranquility of the city dweller. Public policies must be implemented to minimize the problem of crowds and the number of accidents. This article aims to create awareness of a culture of management and ethical, active and moral action by the authorities. A paradigm is sought that is based on the culture of correct behavior of people who use cars on the streets and avenues. As well as the need to create public policies that minimize the current problem.

Sumario: I. Introducción. II. La cultura vial ante el problema de los accidentes que ocurren. III. Sobre cifras de accidente. IV. Sobre políticas públicas en materia de vialidad. V. Conclusiones. Bibliografía.

I. INTRODUCCIÓN

Existen muchas causas por las cuales el tráfico ha aumentado, naturalmente se deba al exceso de automotores en circulación y la insuficiencia de vialidades, así como la falta de control por parte de las autoridades encargadas de dirigir el tráfico, vgr. En los puentes de algunas vialidades en donde entroncan distintas avenidas, son embudos que incrementan el tráfico, en las que no existe en el día a día una autoridad que controle el tránsito, los automovilistas se enfrentan al caos vial. Cabe mencionar que, así como este espacio, existen en el Estado de México y en la Ciudad de México muchos más que se encuentran en la misma situación, en incluso en otros lugares de la República Mexicana, sin embargo, nuestro enfoque principal, no será para toda la república.

La falta de cultura cívica, paciencia y orden por parte de los automovilistas predomina, también el diseño de las vialidades muchas veces es parte del problema de movilidad, además posiblemente por el poco tiempo con el que cuentan para llegar a sus labores u hogares, debido a la falta de planeación en sus actividades, en que incurrir algunas personas, lo que les hace desesperar y cometer conductas que no benefician el tránsito vial; en otros casos las autoridades de tránsito brillan por su ausencia. Podrán existir regulaciones sobre materia de tránsito, sin embargo no se hacen efectivas por múltiples razones y ante el exceso de automóviles que existen en circulación, lo que refleja un control deficiente y falta de interés por solucionar el problema.

Considero que se debe concientizar a la población sobre lo importante que es el respeto por las reglas de vialidad para con sus semejantes conductores, también la autoridad debe tomar cartas en el asunto, ya que su fin principal es el logro de la convivencia y del bien común o general de la población a la que se debe su existencia. En la medida que los conductores se hagan responsables de sus actos viales, en ese tenor se logrará una mejor convivencia al momento de conducir, la cortesía debe prevalecer sobre la agresión y la falta de paciencia o desorden.

En el presente artículo, como ya se ha mencionado, se pretende hablar sobre la cultura vial ante la situación de los accidentes que ocurren en el día a día de los conductores de la Ciudad de México y del Estado de México, por ser uno de los espacios más poblados y con mayor índice de problemas en estos aspectos, claro sin olvidar que otros Estados de la República Mexicana que ya se encuentran viviendo esta situación, como Guadalajara o Monterrey. Así como se hará mención al seguimiento que le han dado otros países, para tomar las mejores regulaciones de ellos.

Con el objetivo de crear conciencia entre la población sobre lo importante que es la solución a los aglomerados del tráfico, así como los accidentes que se ocasionan y la mala infraestructura vial, por falta de visión en los asentamientos humanos o urbanos y con ello sugerir posibles soluciones que mejoren la vialidad; y el trato sobre autoridades y conductores que deben tener ante dicha problemática que tanto afecta a la sociedad y que lleva ya tiempo afectándoles. Vgr: “De acuerdo con datos del Instituto Nacional de Salud Pública (INSP), nuestro país ocupa el séptimo lugar a nivel mundial y el tercero en la región de Latinoamérica en muertes por siniestros viales, con 22 decesos de jóvenes de entre 15 y 29 años al día, y 24 mil decesos en promedio al año. Los siniestros viales constituyen la primera causa de muerte en jóvenes entre 5 y 29 años de edad y la quinta entre la población general.” (INSP, 2020:1)

Proseguiremos con la sugerencia de posibles soluciones, para continuar con unas conclusiones concretas que reflejen el resultado de la investigación, para terminar con un oportuna y actualizada bibliografía con sustento legal, doctrinal y estadístico

II. LA CULTURA VIAL ANTE EL PROBLEMA DE LOS ACCIDENTES QUE OCURREN

En principio se debe buscar una capacitación y adiestramiento de las autoridades viales quienes han de respetar y hacer valer las leyes y reglamentos respectivos respecto a la movilidad, deben de ganarse la confianza que se ha perdido; la población muchas veces se siente intimidada por parte de la autoridad vial, en la medida que tanto conductor como agente de tránsito se traten respetuosamente y con principios éticos y valores en esa medida se logrará un eficaz y eficiente cumplimiento a las leyes y reglamentos viales. A mayor detalle: “Es urgente implementar medidas de control de velocidad, como la revisión de los diseños de infraestructura vial y la

promoción de leyes integrales de exceso de velocidad para reducir la exposición a este importante factor de riesgo.” (INSP, 2014:1)

Como ya se ha mencionado, es alarmante la situación en que se encuentra México, que lógicamente incluye al espacio de nuestro análisis, ante las muertes por accidentes de tránsito: “Datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía muestran que en 2018 se registraron casi 44 muertes diarias por accidentes de tránsito.” (Masse, 2020: 1). Como nos podemos dar cuenta no solo está de por medio la seguridad y su integridad física de los transeúntes y ciudadanos que transitan en bicicleta sino también su vida, parece la cifra exagerada, sin embargo, son datos estadísticos, por lo que en la medida de que no se den soluciones, la vulnerabilidad en que se encuentran los transeúntes y ciclistas será un riesgo constante. Continúa afirmando: “Todo esto se traduce en pérdidas económicas. La Organización Panamericana de la Salud estima que, a nivel nacional, la falta de seguridad vial genera costos que ascienden a 150,000 millones de pesos, equivalentes a casi el 1% del PIB.” (Masse, 2020:1) Por lo que se puede observar, que no solo se trata de la pérdida de vidas, sino también de una afectación económica enorme, por ello, sin duda ha faltado implementar medidas para dar seguridad vial, así como una cultura de vialidad e incremento en la infraestructura vial y mejorar las distintas vialidades del país y su diseño desde su origen. Las vialidades deben ser mantenidas en buen estado, incluso: “En junio de 2022, 78.1 % de la población de 18 años y más manifestó que los baches en calles y avenidas son uno de los problemas más importantes en su ciudad.” (INEGI2022:1)

La civilización que se forma por seres humanos racionales y congruentes con sus necesidades materiales e intelectuales, viven bajo una cultura que se ha entendido o compuesto de acuerdo a lo siguiente: “La cultura se integra por una serie de prácticas muy arraigadas e interiorizadas que impregnan la forma de comportarse de un grupo de personas o de un pueblo o de un país.” (Reynoso, 2019:18). De conformidad con lo anterior, existe un comportamiento por parte de las personas que utilizan automotores o transporte para trasladarse, que presentan un comportamiento cuestionable frente a las grandes poblaciones como la Ciudad de México o del Estado de México, por lo que deben llevarse a cabo políticas públicas que implementen infraestructuras idóneas para la cantidad de automotores

y transporte que se encuentran circulando y llevar a cabo la concientización de la población de una cultura ejemplar en la utilización y manejo de dichos automotores.

Por otra parte, el comportamiento de las autoridades de tránsito ha contribuido a una desconfianza por parte de la población, ante tal situación se deben implementar cursos de capacitación y exámenes que midan el aspecto de moralidad y buen trato que deben presentar dichas autoridades frente a la población automotora, por lo que, tanto conductor como autoridad deben actuar con amabilidad y valores que reflejen un comportamiento positivo en caso de algún incidente vial, con el propósito de beneficiar a la sociedad y con ello lograr una sinergia ejemplar entre la población que transita en calles y avenidas, ya que en la medida que un conductor observe buen comportamiento los demás lo irán haciendo también, hasta que todo el grupo de conductores lo realicen, por ser una especie de cultura vial, con la que la población se va educando en conveniencia a la colectividad. Y que si esto lo aplicamos en todo el mundo sería llevado a una comunidad internacional con gran sentido de respeto, del orden y de los valores que harían trascender a los habitantes de dicha comunidad, aunque parezca una utopía, todo es posible si tenemos la intención de hacerlo y el propósito firme de lograrlo en beneficio de todos sus integrantes, que además sería una manera muy loable de trascender.

III. SOBRE LAS CIFRAS DE ACCIDENTES

Como ya se ha mencionado, existen muchas razones por las cuales se ocasionan los accidentes, además de que el número de accidentes es alto, por lo que es necesario tomar medidas correctivas ante el alarmante acontecimiento: “El promedio anual de accidentes de vehículos de motor, registrado entre 2011 y 2017 es de 379,121 casos, lo que implica un total de 2.65 millones de accidentes en el periodo señalado. De esa cifra, el INEGI informa que en 2.47 millones de casos, el responsable del accidente fue el conductor del vehículo; en 24,458 casos la responsabilidad fue del peatón o pasajero; en 22,241 casos la causa del accidente fue alguna falla mecánica del vehículo; mientras que en 72,590 casos la causa fue el mal estado del camino.” (México social, 2019:1)

Deben existir políticas públicas que busquen minimizar los accidentes viales, ya que es un problema que afecta a toda la población, en especial a los automovilistas, por lo que considero que se deben inculcar valores que refuercen los medios de

comunicación que se difunden sobre la prevención de los accidentes, además de que una educación vial es fundamental en nuestro país, por lo que no se debe de dejar en segundo término la problemática que día con día crece.

Una medida que puede ser de gran ayuda, es que en las escuelas se impartan cursos sobre el comportamiento correcto que debe existir por parte de los conductores y ciclistas al momento de conducir y que esto se vaya replicando entre los distintos grupos, para con ello lograr una conducta positiva en la sociedad conductora y así las nuevas generaciones mejoren su manera de comportarse en dicha actividad. Parece una medida ambiciosa, sin embargo considero que será de gran utilidad, así como una buena razón para que el índice de accidentes disminuya. Como se afirmó en la propuesta de iniciativa, de la Comisión de Movilidad Sustentable en el Distrito Federal, para reforma de la Ley de Educación del Distrito Federal en materia de educación vial, aplicable para la Ciudad de México, que entre otras cosas dice: “Creemos que la educación vial es el comportamiento para lograr el objetivo de reducir los accidentes de tránsito, así como el número de lesionados y defunciones. Es un medio para aprender las conductas tendientes a una seguridad vial.” (Comisión de Movilidad Sustentable; 2019;9)

Cabe aclarar que la educación vial en algunos países de Europa se inculca desde temprana edad, lo que ha permitido la disminución de accidentes viales, ya que al contribuir las escuelas con la educación a los alumnos, fomentarán una cultura de correcta vialidad entre toda la población joven y que continuará una vez que sean mayores de edad: vgr: “(...) motivar a las escuelas a adoptar una política de movilidad y seguridad vial; seleccionar a uno de los profesores para que sirva de mediador entre Tráfico y la escuela e imparta esta educación vial en su centro (en Dinamarca existe uno en todos los centros de enseñanza para alumnos entre los 6 y los 16 años); y fortalecer la competencia de los docentes y apoyarlos. Fundación Mapfre destaca en España desarrollando guías para docentes que están adaptadas a diferentes grupos de edad: hay guías para niños de 3 a 5 años; de 6 a 8 años; de 9 a 11 años y de 12 a 16 años.” (Gutiérrez, 2020:1)

Cabe mencionar que también existen los accidentes por falta de conservación del transporte en buen estado, tanto público como privado, como en el caso de los camiones que no les dan mantenimiento las empresas o sus dueños y como

consecuencia causan accidentes en las distintas vialidades. El exceso de transporte público y sus malas condiciones al circular, así como la imprudencia con que conducen los choferes. Además de dicha problemática la mala visión que se ha tenido del crecimiento urbano sin una planeación presente ni futura, por lo que son una causa más de accidentes y congestionamientos en las vialidades mal diseñadas e insuficientes.

Es importante mencionar que la Ley de movilidad para el Estado de México, en su artículo 9, habla sobre las atribuciones que tienen los municipios para regular lo referente al tránsito que entre otras cosas menciona:

“ (...)

V. Hacer los estudios necesarios para conservar y mejorar los servicios de vialidad y tránsito, conforme a las necesidades y propuestas de la sociedad.

VI. Dictar medidas tendientes al mejoramiento de los servicios de vialidad y tránsito.

VII. Realizar las tareas relativas a la ingeniería de tránsito y al señalamiento de la vialidad en los centros de población.

VIII. Realizar los estudios necesarios sobre tránsito de vehículos, a fin de lograr una mejor utilización de las vías y de los medios de transporte correspondientes, que conduzcan a la más eficaz protección de la vida humana, protección del ambiente, seguridad, comodidad y fluidez en la vialidad.

IX. Indicar las características específicas y la ubicación que deberán tener los dispositivos y señales para la regulación del tránsito, conforme a las normas generales de carácter técnico.

X. Apoyar y participar en los programas de fomento a la cultura y educación de movilidad que elabore el Estado.”

Por lo que se puede apreciar que falta mucho por hacer por parte de los municipios para que cumplan cabalmente con sus funciones, así como crear políticas públicas que mejoren la vialidad en el Estado de México y en particular en todos los municipios, tienen las atribuciones, sin embargo, deben hacerlas efectivas de la

manera más correcta, ya que es importante resaltar que es un derecho humano la movilidad¹ por lo que es un aspecto prioritario para que circulen correctamente las personas, en sus distintos medios de transporte.

La Ley General de Educación para el Estado de México, establece en lo respecta a la educación vial de acuerdo a lo siguiente:

“Artículo 30. Los contenidos de los planes y programas de estudio de la educación que impartan el Estado, sus organismos descentralizados y los particulares con autorización o con reconocimiento de validez oficial de estudios, de acuerdo al tipo y nivel educativo, serán, entre otros, los siguientes:

(...)

XXIV. El fomento de los principios básicos de seguridad y educación vial, y

(...)“

Cabe mencionar que la Ley General de Educación establece lo mismo en su artículo:

“Artículo 29. En los planes de estudio se establecerán:

(...)

XXIV. El fomento de los principios básicos de seguridad y educación vial, y”

De alguna manera ya se establece la inclusión de la educación vial en los programas de estudio, sin embargo, debe dársele mayor importancia y hacer real la educación vial en las escuelas de manera completa, ya que la educación es una parte fundamental para un país, naciones de primer mundo ya lo llevan a cabo, por lo que México no se debe quedar atrás. Un pueblo con educación es un pueblo con avance en todos los aspectos que influyen de manera positiva con su entorno nacional e internacional.

Es importante mencionar, que en México y en especial en los municipios existen muchas regulaciones en los reglamentos de tránsito: “En México existen al menos

¹ Artículo 4ºDe la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos: “Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.”

50 reglamentos de tránsito diferentes, pues, de acuerdo a la Constitución política de nuestro país, en su Artículo 115(e), cada municipio tiene la atribución del tránsito vehicular. En la mayoría de los estados ya se ha tomado el acuerdo de tener reglamentos de tránsito estatales. (Saavedra et al, 2021:58).

De conformidad con lo anterior, encontramos distintas normas en cuanto a lo que se refiere a la vialidad en los reglamentos de tránsito, vgr. “Ante la existencia de una gran diversidad de reglamentos de tránsito, hay una disparidad de los procesos para el otorgamiento de licencias de conducir, desde lugares donde es necesario mostrar conocimiento y habilidades, hasta lugares donde lo único que se precisa es el pago por el trámite.” (Saavedra et al, 2021:59). Sin duda es una cuestión importante, ya que son regulados con criterios distintos lo que hace más riesgoso el conducir en algunos logares con respecto a otros. Al existir una normatividad más uniforme traerá como consecuencia mayor seguridad la materia de vialidad.

Sin duda los cambios han ido en avance: “ En diciembre de 2020(j) se decreta el cambio constitucional al artículo 4, mismo que ya había mencionado y que dice “Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad”, además de dar atribuciones al congreso federal para legislar en temas de movilidad y de seguridad vial en el artículo 73, así como ordenar a estados y municipios a que atiendan los temas de movilidad y de seguridad vial en los artículos 115 y 122. El decreto de cambio constitucional establece en su artículo transitorio segundo que el Congreso de la Unión deberá expedir, en un plazo que no excederá de ciento ochenta días contados a partir de la entrada en vigor de dicho Decreto, la Ley General en Materia de Movilidad y Seguridad Vial, plazo que venció el 16 de junio de 2021. (...), - también el transitorio señala la entrada de manera armonizada de la, - Ley a que se refiere el artículo anterior, la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano” (Saavedra et al, 2021: 60). Como nos podemos percatar, se unifican criterios al establecer dicha disposición legal, para que realmente exista mayor seguridad debe existir certidumbre en la reglamentación jurídica y en la medida de que se vayan estableciendo normas similares, sobre todo en busca de un bienestar social vial, se irán mejorando las condiciones en dicha materia. Tanto el ámbito de la vialidad como los asentamientos humanos en el desarrollo urbano deben coexistir, ya que son un factor trascendental para la mejoría de la vialidad entro otros aspectos que mencionamos y a lo que haré alusión.

III. SOBRE POLÍTICAS PÚBLICAS EN MATERIA DE VIALIDAD

Además de los supuestos anteriores, es necesario crear políticas públicas en materia de vialidad para que se ataquen los problemas ambientales, sociales y económicos que causan la aglomeración de automotores y transportes en general en calles y avenidas; económicos como puede ser la pérdida de tiempo que tienen los automovilistas que se traduce en el desarrollo de una menor actividad y que se les ocasionan mayores gastos como puede ser el pago de combustible, la pérdida de tiempo para llegar a sus labores e iniciarlas; sociales la fatiga con que concurren a sus trabajos y también son causa de enfermedades; ambientales como el incremento en la contaminación debido al uso de los automotores y camiones en su caso. Ante dicha problemática el acuerdo sobre medio ambiente de Kioto, estableció la ayuda a los países para mejorar el ambiente en la atmósfera y como la aglomeración de automotores ocasiona mayor contaminación, resulta necesario su aplicación. “El Protocolo de Kioto, al igual que la Convención, también tiene por objeto ayudar a los países a adaptarse a los efectos adversos del cambio climático. Facilita el desarrollo y el despliegue de tecnologías que pueden ayudar a aumentar la resistencia a los impactos del cambio climático.” (United Nations, 2022:1) Por lo que con este protocolo se pretende disminuir los efectos de la contaminación por el cambio climático, es por ello que, es importante que los países adopten medidas para disminuir la contaminación, ya que las aglomeraciones de automotores la incrementan y por lo que se deben establecer programas y políticas públicas para mejorar el tráfico terrestre en la ciudad de México y en el Estado de México y se reducirá como consecuencia la contaminación ambiental.

Hay que recordar que con una política pública se busca solucionar problemas de importancia en un tiempo y lugar determinado y va dirigida a la población afectada y que además dicha política debe ser bien establecida y creada por el poder ejecutivo sea federal, estatal o municipal y puede involucrar al legislativo y al judicial respecto en lo que se refiere al sector público y también al privado como pueden ser los empresarios y por supuesto al particular como cualquier persona o ciudadano. Las políticas públicas pueden ser una forma de mejorar la situación vial, como, por ejemplo: el que se incluyan cursos de educación vial en las escuelas y que se refuercen con medios de comunicación informativos en los que se divulguen anuncios que contengan escenas beneficiosas para los conductores al visualizar una

correcta conducta vial. Además, se pueden exponer en algunas avenidas donde hay un alto índice de accidentes, vgr, autos que tengan un daño por una colisión.

Existe la posibilidad de hacer muchas cosas, para disminuir el tráfico vial, - ya que de conformidad con “el IMCO (Instituto Mexicano para la Competitividad) Resaltó que no existe ninguna ciudad en el país que mida el impacto de la congestión vehicular o sus efectos en la población. “(López, 2019:1), - así como para minimizar los accidentes y sobre todo que se repliquen entre los automovilistas las actividades que contengan aspectos positivos, ya que con ello se va adquiriendo una cultura distinta en el manejo y comportamiento con otros automovilistas, ciclistas o transportistas. Otra política pública sería mejorar el transporte público, incentivar e incrementar su uso para disminuir el tráfico, ya que personas que conducen solos en sus autos, generan mayor número de automotores y transporte en las calles, aunado a esto, otros problemas que ya se han mencionado, y que van en detrimento de la sociedad que vive tanto en el Estado de México como en la Ciudad de México.

No es nada nuevo la problemática del transporte en el Estado de México, ya desde hace años existe la inconformidad, en lo que se refiere a varios aspectos: “ Infraestructura, tarifas irregulares e inseguridad son los principales problemas del transporte público en el Estado de México, esto debido a la falta de regulación en las diferentes rutas que prestan servicio en coordinación con la Ciudad de México, y a no haber proyectos enfocados a la movilidad urbana, consideraron expertos” (Corona, 2017:1) Sin duda se hace necesario la atención prioritaria al transporte en el Estado de México y en la Ciudad de México, de alguna manera ha sido una bola de nieve que con los años ha crecido y se vislumbra complicado solucionarlo si no ponen de su parte, el sector público, privado y social, con la cohesión de los tres grupos será más factible dar solución al problema a mediano plazo; hay que recordar que existe una sobrepoblación en ambos lugares y una necesidad imperiosa por el transporte de calidad. No son muchas las opciones que se nos presentan, sin embargo, con el paso de los años la problemática continúa creciendo.

Aunado a lo anterior, el transporte público y concesionado en la Ciudad de México y en el Estado de México, continúa siendo un problema, debido a las conductas irregulares, y se les permite circular muchas veces incumpliendo las normatividades en materia vial y de medio ambiente, por lo que se deben realizar cambios de fondo,

drásticos, decisivos y verificaciones constantes a los distintos transportistas y sus líderes que sin importar causan un grave daño a la colectividad y el entorno donde se encuentran circulando. De conformidad con lo anterior se ha buscado disminuir el problema de la corrupción, en la Ciudad de México se ha tratado de minimizar la problemática, como vgr: “La Jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum Pardo, y la gobernadora de Baja California, Marina del Pilar Ávila Olmeda, realizaron la Firma de Convenio en materia de Movilidad y Gobierno Digital con el objetivo de generar mecanismos que permitan la digitalización de trámites, el combate a la corrupción y la mejora del transporte.” (Gobierno de la ciudad de México, 2022:1)

Como se puede hacer notar una de las maneras que pueden ser de gran utilidad para combatir la corrupción es la digitalización de los procesos para trámites en materia de transporte, aprovechándonos de las bondades que ofrece la tecnología, así como la simplificación de los mismos que se realizan frente a las autoridades. La corrupción en dichos trámites frente al servidor público es realmente importante y es un cáncer para la sociedad, vgr: “De enero a junio de 2022, se estima que 13.0 % de la población de 18 años y más tuvo contacto con alguna autoridad de seguridad pública. 6 De estas personas, 43.1 % declaró haber sufrido, al menos, un acto de corrupción por parte del personal perteneciente a dichas autoridades.” (INEGI, 2022:1) Sin embargo también las plataformas tecnológicas donde se lleven a cabo los trámites deben tener suficiente capacidad y ser amigables para los ciudadanos que las utilicen, pues de lo contrario no se logrará ofrecer el servicio de modo eficaz y eficiente, sin duda la tecnología será de gran utilidad para combatir las conductas irregulares que tanto afectan a la colectividad y que en el día a día se practican en detrimento de la misma población.

Muchas veces los procesos que se siguen para obtener los permisos y distintos requerimientos, el ciudadano los realiza en ventanilla o frente al servidor público, enfrentándose a conductas indebidas que pueden fomentar la corrupción. Es necesaria la simplificación de los procesos y digitalización que puede ser positiva, lo importante es que no solo se queden en buenas intenciones y realmente debe realizarse la inversión respectiva, así como el seguimiento para el logro del objetivo propuesto, no hay que olvidar que con el servicio público debe buscarse ofrecer un servicio de calidad y a disposición del ciudadano, en esa medida estará cumpliendo

con su cometido. Los servidores públicos están para servir y prestar un servicio que sea digno para la ciudadanía.

Sin duda hace falta una medición, que sea real y verdadera, sobre los efectos de los congestionamientos viales, para determinar su exacto impacto, por lo que se deben crear sistemas con los que se hagan y la voluntad política de realizarlo, sobre todo en las grandes ciudades donde tiene un mayor impacto.

La solución a la problemática de los accidentes y el tráfico vial está en la creación de nuevas políticas públicas que sean efectivas,- que no sean populistas e inalcanzables o mal diseñadas y sin aportación de recursos tanto económicos como humanos, sino han de ser conforme a la realidad que estamos viviendo;- tales como: mejoramiento en el transporte público, educación vial de calidad en las escuelas, incentivar la disminución de uso del automóvil de no ser necesario, crear una logística en la que se reestructuren los recorridos de los automovilistas para concurrir a sus labores, buscando un acercamiento a sus trabajos y sus hogares, y de ser posible fomentar el home office, - trabajo en casa,- aumentar la inversión de las empresas en el mejoramiento de sus transportes, pudiendo ser incentivadas fiscalmente, fomentar el uso de la bicicleta en recorridos cortos, mayor información en los medios informativos sobre sus efectos y beneficios por su control, mejorar de la infraestructura vial existente y la nueva crearla con una visión moderna que sea de conformidad con las necesidades presentes y futuras.

Por lo que los asentamientos urbanos y humanos deben ser bien estudiados, diseñados y lograr así las anteriores posibles soluciones. Debe existir una cohesión entre los tres sectores, tanto público como privado y social y solucionar los conflictos, llamados también cortos circuito, que interfieren en el logro de la política pública, que puedan surgir entre alguno de ellos en búsqueda de un beneficio de la colectividad y en especial la Ciudad de México y del Estado de México, objeto de nuestro enfoque.

Las políticas públicas deben ser bien coordinadas y organizadas y con recursos, por lo que se han de establecer metas a corto, mediano y largo plazo, e invertirse lo necesario, tanto recursos económicos como humanos, para su logro y que no sea una

política partidista, o politizada, ya que estas son muy efímeras y se realizan con fines abanderados más que realistas, sino que deben ser en beneficio de todos los habitantes a los que se dirigen dichas políticas, debiendo tener un impacto social, económico, ambiental y de salud positivo para la colectividad y por supuesto en beneficio de las nuevas generaciones para dejarles un mundo limpio y ordenado en todos los aspectos.

Los accidentes y las aglomeraciones del tráfico vial son un verdadero problema, por lo que, como ya se ha mencionado, se deben buscar soluciones rápidas y drásticas, en esa medida se logrará desahogar la problemática vial y se tendrá una mejor cultura en la conducción de vehículos, dando una tranquilidad, tanto a los automovilistas, transeúntes, ciclistas, al transportista en general de la población de la Ciudad de México y del Estado de México, enfoque principal del análisis de nuestra investigación. En esa medida el gobierno a través de la autoridad justificará su existencia y se podría decir que es un modo de legitimarse con el pueblo.

Es interesante mencionar que, en México, se estudia la Ingeniería de Tránsito, como una fase de la Ingeniería de transporte, aunado a una ingeniería civil, lo que contribuye de modo positivo en la formación de los profesionistas y como una mejoría a las condiciones viales, entre muchos supuestos se pueden dar distintos escenarios que permitan mejorar la vialidad en los grandes asentamientos humanos y urbanos como lo son la Ciudad de México y el Estado de México. Vgr. En algunas vialidades se debe fortalecer la tecnología, y que los agentes de tránsito no controlen los semáforos y se sincronicen a través de sensores, o alguna otra tecnología,- de la inteligencia artificial,- y que con ello no se ocasionen congestionamientos o accidentes, además de esta medida se pueden mejorar otras en beneficio de la colectividad: por ello es importante hacernos valer de la tecnología como un medio para reorganizar la vialidad y la seguridad de los vehículos y transportes que circulan en las distintas calles y avenidas, así como erradicar las medidas obsoletas o que impidan el mejor funcionamiento.

V. CONCLUSIONES

- La aglomeración del tráfico en las vialidades ha ocasionado un mayor número de accidentes, tanto en la Ciudad de México como en el Estado de México.

- La falta de medidas preventivas y de cultura automovilística positiva ha ocasionado graves accidentes y el aumento de daños en los ocupantes de los automotores y sus bienes, así como en transeúntes y ciclistas.
- A la autoridad vial le hacen falta cursos de capacitación y exámenes de ética y códigos de conducta, para que se fomente un respecto entre autoridad y conductor. Los conductores deben observar una cultura automovilística que contribuya a un manejo ejemplar y se ocasionen un menor número de accidentes, que les traigan daños en su persona y en sus bienes. En la medida que un conductor observe buena conducta frente al manejo vial, otros conductores lo harán también hasta que todo el grupo lo haga, por ser una cuestión de cultura vial y con ello se logrará un bien general.
- La impartición de pequeños cursos en las escuelas sobre una cultura correcta de vialidad que deben seguir los conductores, haría disminuir el número de accidentes, tanto en la Ciudad de México, como en el Estado de México. Se puede hacer notar que en algunos países de Europa se inculca la educación vial desde temprana edad, lo que ha permitido la disminución de accidentes viales, ya que, al contribuir las escuelas con la educación a los alumnos, fomentarán una cultura de correcta vialidad y medidas de prevención entre la población joven que al momento de ser mayores la seguirán aplicando.
- Una política pública busca solucionar problemas de importancia en un tiempo y lugar determinado y va dirigido a la población afectada y que además dicha política debe ser bien establecida, ya es la que es creada por el poder ejecutivo sea federal, estatal o municipal. También la política pública podría ser el que se incluyan cursos de educación vial en las escuelas y que se refuercen con medios de comunicación informativos en los que se divulguen anuncios que contengan escenas beneficiosas para la sociedad a quien se destina. Otra política pública sería mejorar el transporte público para así incentivar e incrementar su uso para disminuir el tráfico y la contaminación ambiental.
- Es importante combatir la corrupción frente a las autoridades en lo que se refiere a trámites y procesos de obtención de determinados requisitos administrativos, mediante la simplificación administrativa y la digitalización de los procesos en lo que corresponde al sistema de transporte, tanto en la Ciudad de México como en el Estado de México.

- Muchas son las causas por las que se genera el tráfico y los accidentes viales, por lo que hay que tenerlas bien identificadas y buscar los mecanismos para solucionarlos, ya sea por políticas públicas y mandatos de gobierno que dan seguimiento a la toma de decisiones por parte de las autoridades en el ejercicio de sus actividades gubernamentales.
- La infraestructura vial, por la mala visión presente y futura ha representado un problema en las vialidades, tanto del Estado de México como la Ciudad de México, el gran crecimiento de la ciudad sin ninguna planeación ha sido una problemática constante para tal situación que día a día se complica más.
- La aglomeración de automotores genera importantes problemas: sociales, económicos, políticos, ambientales. Vgr. una manera de mejorar la situación ha sido por la convención de Kioto. Los grandes congestionamientos ocasionan contaminación, por lo que hay que considerar el acuerdo sobre medio ambiente de Kioto, que estableció la ayuda a los países para mejorar el ambiente en la atmosfera y como la aglomeración de automotores ocasiona mayor contaminación, de la que se ha pretendido darle solución a través de distintos programas o políticas públicas.
- La educación es una parte fundamental para un país, como una civilización con cultura y necesaria para las naciones, varias naciones de primer mundo como Dinamarca tienen una educación de calidad por lo que México no se debe quedar atrás. En la medida que se inviertan mayores recursos al sistema educativo nacional y estatal, se logrará mejorar las condiciones culturales de los mexicanos, un pueblo educado es signo de progreso.
- Muchos problemas se están viviendo con las conglomeraciones de automóviles, transporte en general y accidentes viales, sin embargo, no se han establecido mediciones y soluciones tangibles para su combate, por ello es importante buscar mecanismos o instrumentos para su medición y con ello la disminución de accidentes y congestionamientos de automóviles y el transporte.
- La solución a la problemática de los accidentes y el tráfico vial está en la creación de nuevas políticas públicas que sean efectivas, tales como mejoramiento en el transporte público, educación vial de calidad en las escuelas, incentivar la disminución de uso del automóvil de no ser

necesario, mayor inversión de las empresas en sus transportes, mejorar la logística de traslado del hogar al trabajo, incluso fomentar el home office, - trabajo en el hogar,- mayor información en los medios informativos sobre sus efectos y beneficios por su control, fomentar el uso de la bicicleta en recorridos corto, mejoramiento de la infraestructura vial con una visión a moderna y eficaz. Cabe mencionar que actualmente se imparte una ingeniería sobre materia del tráfico vial, que es significativa para lograr con mayor eficacia la mejoría del tráfico terrestre en la Ciudad de México y en el Estado de México.

- La comunidad internacional, a través de sus organismos internacionales, - como la Organización de las Naciones Unidas, - debe fomentar y fortalecer el orden, el respeto, los valores entre sus integrantes sobre todo en una educación vial y cultura de convivencia ejemplar respecto a lo que se refiere a la movilidad en todos los países que la forman y tendiente a un bienestar general y global.

BIBLIOGRAFÍA

- Comisión de Movilidad Sustentable en el Distrito Federal para reforma de la Ley de Educación del Distrito Federal en materia de educación vial. (2019) Consultado el 10 de octubre de 2022 en el sitio: <https://www.congresocdmx.gob.mx/archivos/com-movilidad/CMS-OP-10SO-17-10-19.pdf> México.
- Salvador Corona. (2017) “Especialistas proponen a candidatos que se elabore un diagnóstico y después haya políticas públicas sobre movilidad.” El Economista. Consultado el 14 de octubre de 2022 en el sitio: <https://www.economista.com.mx/politica/Transporte-un-flanco-abierto-en-el-Edomex-20170409-0039.html>
- INSP. Instituto Nacional De Salud Pública, México. (2020) “México, séptimo lugar en accidentes viales.” Consultado el 14 de octubre de 2022 en el sitio: <https://www.insp.mx/avisos/4761-seguridad-vial-accidentes-transito.html> México.
- Fátima Masse. IMPOCO, (2020) “Movilidad segura para todos” Publicado por Expansión. Consultado el 7 de octubre de 2022 en el sitio: <https://imco.org.mx/movilidad-segura-para-todos/> México.
- México social. (2019) “Accidentes: Un grave problema que va en aumento.” Consultado el 7 de octubre de 2022 en el sitio: <https://www.mexicosocial.org/accidentes-de-transito-lesiones-seguridad-vial>
- Gobierno de la Ciudad de México. (2022) “ Celebran Ciudad de México y Baja California convenio en Materia de Movilidad y Gobierno Digital” Consultado el 13 de octubre de 2022 en el sitio: <https://jefaturadegobierno.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/celebran-ciudad-de-mexico-y-baja-california-convenio-en-materia-de-movilidad-y-gobierno-digital> México.
- Anavel Gutierrez. Informe ETSCE. (2020) “Educación vial en Europa.” Fundación Mapfre. Dirección General en Tráfico. Consultado el 10 de

- octubre de 2022 en el sitio: <https://revista.dgt.es/es/noticias/internacional/2020/01ENERO/0128etsc-informe-educacion-vial-en-Europa.shtml>
- INEGI. Comunicación Social. (2022) Comunicado de Prensa. Consultado en 13 de octubre de 2022 en el sitio: https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2022/ensu/ensu2022_07.pdf
- ISPN. (2014) “Exceso de velocidad en México”. Consultado el 7 de octubre de 2022 en el sitio: <https://www.insp.mx/avisos/exceso-de-velocidad-en-mexico>. México.
- Paloma López. (2019) Informador Jalisco. “Tapatíos pierden hasta cuatro días al año en tráfico de la ciudad”. Consultado el 14 de octubre de 2022 en el sitio: <https://www.informador.mx/jalisco/Tapatios-pierden-hasta-cuatro-dias-al-ano-en-trafico-de-la-ciudad-20191006-0065.html> México.
- José Reynoso Núñez. (2019) “La trilogía educación cívica, cultura cívica y participación ciudadana en la Enciclopedia 2017- 2023. Reflexiones con una perspectiva crítica. Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM.” Consultado el 7 de octubre de 2022. En el sitio: <file:///C:/Users/Dra.%20Jessica%20Arroyo/Downloads/%23%23common.file.namingPattern%23%23.pdf>. México.
- Salvador Saavedra Ceballos / Isaac Castañeda Alcántara / Arturo Cervantes Trejo (2021) “Comentarios sobre la estructura legal necesaria en México para una mejora significativa en la seguridad vial.” Congreso Intercisev. Revista técnica de la Asociación Española de la Carretera. Consultado el 8 de noviembre de 2022 en el sitio: <http://www.institutoivia.com/web-B%20CARRETERAS%20234.pdf>. España.
- United Nations Climate Change. (2022) “¿Qué es el Protocolo de Kioto?” Consultado el 11 de octubre de 2022 en el sitio: https://unfccc.int/es/kyoto_protocol.

LEGISLACIÓN CONSULTADA

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Vigente

Ley General de Educación. Vigente

Ley General de Educación para el Estado de México. Vigente

Ley de Movilidad para el Estado de México. Vigente.