

2024 “Año de Felipe Carrillo Puerto, Benemérito del Proletariado, Revolucionario y Defensor del Mayab”

Asunto: Iniciativa con Proyecto de Decreto que propone reformar y adicionar el artículo 50 de la Ley General de Vialidad y Tránsito del Estado de Tabasco.

El que suscribe, diputado Miguel Ángel Moheno Piñera, Coordinador de la Fracción Parlamentaria del Partido Verde en la LXV Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso del Estado, en ejercicio de mi derecho de iniciativa y formación de leyes, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 33, fracción II y 36 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Tabasco; 4 fracción XI, 21, fracción I y 114, fracción II de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado Tabasco, somete a consideración de esta soberanía la iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona un párrafo sexto al artículo 54 la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, considerando lo siguiente.

EXPOSICION DE MOTIVOS

En México, el uso de la motocicleta como medio de transporte ha aumentado en los años recientes, debido al menor costo de adquisición y como respuesta al congestionamiento vial. Con base en los datos oficiales publicados por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía en 1998 se registraron 222 100 motocicletas circulando, pero esta cifra aumentó 922% para un total de 2 270 458 en 2014. De acuerdo con estimaciones de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, en 2013 el mercado de motocicletas en el país fue de 473 676 unidades y la variación en el primer semestre de 2014 en comparación con el año anterior, fue de 31.6% y para 2018 son un poco más de 4 millones motocicletas nuevas.

Como bien se establece en la Norma Oficial Mexicana NOM-206-SCFI/SSA2-2018, “el aumento del uso de la motocicleta ha traído consigo un aumento de accidentes viales y del año 2003 al 2014, lo heridos graves aumentaron más de seis veces, en donde una cuarta parte sufrió lesiones en la cabeza. De estos lesionados, el 75% requirieron hospitalización de hasta una semana y hubo casos en los que permanecieron hasta seis meses hospitalizados en una institución de salud. Las lesiones a consecuencia de accidentes en motocicleta en el año 2014 sumaron 59,205 días de estancia hospitalaria. El 58.3% de los lesionados graves correspondió a adolescentes y adultos jóvenes entre 15 años y 29 años de edad. En 2014, los muertos por accidentes viales en motocicleta aumentaron en más de seis veces desde el año 2003.

2024 “Año de Felipe Carrillo Puerto, Benemérito del Proletariado, Revolucionario y Defensor del Mayab”

Con base en mediciones realizadas durante los años 2014 y 2015, el uso del casco de seguridad entre motociclistas fue de 81.9% en conductores y 61.1% en acompañantes, sin embargo, sólo el 45.1% fueron cascos de seguridad que cumplen con las especificaciones técnicas de alguna norma técnica extranjera o regional.

Con base en ello, ante la necesidad de una norma que estableciera las especificaciones técnicas que deben reunir los cascos de seguridad, la información comercial y las acciones de promoción para la utilización de los mismos, ya que utilizar un casco de seguridad certificado, disminuye el riesgo y severidad de las lesiones en 72%, disminuye la posibilidad de muerte hasta en 39% dependiendo de la velocidad del impacto, asimismo, disminuyen los costos en salud relacionado con estos accidentes.” El Gobierno de México publicó la referida Norma Oficial Mexicana “Cascos de seguridad para la prevención y atención inmediata de lesiones en la cabeza de motociclistas-acciones de promoción de la salud-especificaciones de seguridad y métodos de prueba, información comercial y etiquetado”. Cuyo objetivo es establecer las especificaciones, métodos de pruebas para los cascos de seguridad para usuarios de motocicleta (motociclistas) y otros usuarios de vehículos a motor, así como promover su uso para prevenir y disminuir la gravedad de las lesiones en la cabeza, y establecer la información comercial y etiquetado que ostentan los cascos de seguridad para motociclistas en los Estados Unidos Mexicanos...”. Sin embargo, la creación de la Norma Oficial, no contempla al casco de seguridad como un elemento de seguridad inherente a la motocicleta, aquí cabe poner de ejemplo que los automóviles o carros, cuentan con cinturón de seguridad y hoy no se puede vender un automóvil si no cuenta con cinturón de seguridad, no dejando de omitir que las características de forma son diferentes, pero bien vale referir esta situación.

El gobierno de México refiere en un documento oficial que “De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS), los accidentes de tránsito causan 1.2 millones de defunciones anuales y representan la principal causa de muerte entre jóvenes de 15 a 29 años en todo el mundo. El 23% de todas estas muertes se concentra en los motociclistas, el 22% en peatones, y el 4% en ciclistas. Es decir, el 49% de todas las muertes por accidentes viales se concentra en los usuarios más vulnerables de la vía pública, según muestran las cifras de OMS en el Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015.

En el artículo “El estado de las lesiones causadas por el tránsito en México: evidencias para fortalecer la estrategia mexicana de seguridad vial”, publicado en Cuadernos de Salud Pública en el 2014. En este documento, los autores destacan el interés sobre las lesiones fatales y no fatales entre los motociclistas del país. De 1999 a 2009 las muertes entre los usuarios de motocicletas aumentaron 332.2%. Llama la atención que, durante el mismo periodo, el número de motocicletas en el país incrementó 312%. De acuerdo con el análisis de datos de la Encuesta Nacional de Salud y Nutrición 2012, los motociclistas constituyeron el 23% de los 1.4 millones de personas que reportaron haber sufrido un accidente vial sin consecuencias fatales en el país.

2024 “Año de Felipe Carrillo Puerto, Benemérito del Proletariado, Revolucionario y Defensor del Mayab”

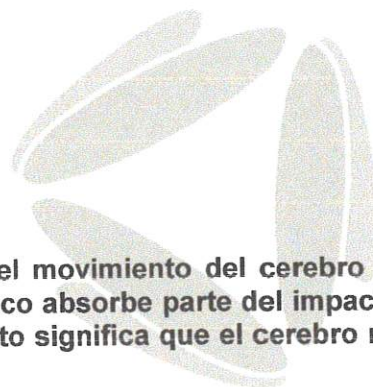
La OMS identifica cinco principales factores que aumentan el riesgo de las lesiones causadas por el tránsito:

- 1. El exceso de velocidad**
- 2. La conducción bajo los efectos del alcohol**
- 3. No usar de casco por los motociclistas**
- 4. No usar los cinturones de seguridad y**
- 5. No emplear medios de sujeción para los niños**

En el caso de los motociclistas, utilizar correctamente un casco certificado (por las normas DOT y ECE) reduce 40% el riesgo de morir durante un accidente y puede disminuir alrededor del 70% de una lesión severa. De ahí la importancia no sólo de usar el casco, sino de asegurarse que su calidad se encuentra certificada.

De acuerdo con la OMS, el casco cumple tres funciones:

- 1) Reduce la desaceleración del cráneo y, por lo tanto, el movimiento del cerebro al absorber el impacto. El material mullido incorporado en el casco absorbe parte del impacto y, en consecuencia, la cabeza se detiene con más lentitud. Esto significa que el cerebro no choca con el cráneo con tanta fuerza.**
- 2) Dispersa la fuerza del impacto sobre una superficie más grande, de tal modo que no se concentre en áreas particulares del cráneo.**



2024 “Año de Felipe Carrillo Puerto, Benemérito del Proletariado, Revolucionario y Defensor del Mayab”

3) **Previene el contacto directo entre el cráneo y el objeto que hace impacto, al actuar como una barrera mecánica entre la cabeza y el objeto.**

En Tabasco, los accidentes en motocicleta han mostrado un aumento significativo en los últimos años. Actualmente, un 35% de los casos de traumatismos atendidos por el Instituto de Seguridad Social del Estado de Tabasco (ISSET) provienen de accidentes en moto. Estos pacientes requieren, en promedio, entre 10 a 14 días de hospitalización y tratamientos que a menudo resultan costosos debido al uso de materiales especializados. Además, el número de motocicletas en la entidad ha crecido un 75% entre 2018 y 2022, lo que contribuye a la mayor frecuencia de incidentes viales

A este incremento en accidentes también se suman factores como el no uso de casco y la sobrecarga de pasajeros en motocicletas. Durante periodos festivos, como Semana Santa, se observa un repunte de hasta un 60% en estos incidentes, según datos de la Cruz Roja.

Los motociclistas que no usan casco corren un riesgo mucho más alto de sufrir algún tipo de traumatismo craneoencefálico o una combinación de ellos.

Los cascos aportan una capa adicional a la cabeza y, de ese modo, protegen de alguna de las formas más graves de traumatismo cerebral, declara OMS en su manual de seguridad vial para decisores y profesionales sobre cascos.

“Es posible que en el futuro los motociclistas se conviertan en un grupo de mayor peso relativo en términos de mori-mortalidad. De ahí que la OMS ha llamado la atención sobre las necesidades particulares de los usuarios de la vía pública más vulnerables”, puntualizan los investigadores del INSP.



2024 “Año de Felipe Carrillo Puerto, Benemérito del Proletariado, Revolucionario y Defensor del Mayab”

Para prevenir lesiones y accidentes viales: promovamos el uso de cascos certificados, respetemos los límites de velocidad, no manejemos bajo el efecto del alcohol ni usemos el celular mientras conducimos. Usa la cabeza, ponte casco.

TEXTO ORIGINAL	PROPUESTA
Ley General de Tránsito y Vialidad del Estado de Tabasco	Ley General de Tránsito y Vialidad del Estado de Tabasco
ARTÍCULO 50.- Para poder circular con vehículo automotor es indispensable:	ARTÍCULO 50.- Para poder circular con vehículo automotor es indispensable:
Reformado P.O. 8026 Spto. H 7-agosto-2019	
X. Que, tratándose de una motoneta o motocicleta, sus ocupantes lleven puestos cascos normalizados, y si esta no tiene parabrisas, que su conductor use anteojos;	X. Que, tratándose de una motoneta o motocicleta, sus ocupantes deberán portar cascos de seguridad conforme a la NOM-206-SCFI/SSA2-2018 y si esta no tiene parabrisas, que su conductor use anteojos;

En el Reglamento de Tránsito y Vialidad del Estado de Tabasco, las multas para motociclistas que no utilizan casco adecuado son reguladas como una medida de seguridad vial. El monto de la multa por conducir sin casco actualmente es de aproximadamente \$806 pesos. Este reglamento busca que los motociclistas usen cascos certificados, pues se ha demostrado que el uso de cascos que no cumplen con normativas como DOT o ECE incrementa significativamente el riesgo de lesiones en accidentes.

Además, las sanciones en Tabasco se actualizan periódicamente conforme a las Unidades de Medida y Actualización (UMA), lo que significa que estos montos pueden variar. También existen multas adicionales para infracciones relacionadas con comportamientos peligrosos, como el exceso de velocidad o manejar en estado de ebriedad, que se incrementan en casos de reincidencia

2024 “Año de Felipe Carrillo Puerto, Benemérito del Proletariado, Revolucionario y Defensor del Mayab”

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO

ARTÍCULO ÚNICO.

Se reforma la fracción X del artículo 50 fracción de la Ley General de Tránsito y Vialidad del Estado de Tabasco, para quedar de la siguiente manera:

LEY GENERAL DE TRANSITO Y VIALIDAD DEL ESTADO DE TABASCO

ARTÍCULO 50...:

I a IX...

X. Que, tratándose de una motoneta o motocicleta, sus ocupantes **deberán portar cascos de seguridad conforme a la NOM-206-SCFI/SSA2-2018** y si esta no tiene parabrisas, que su conductor use anteojos;

XI a XII...

...

ARTÍCULO TRANSITORIOS

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

Segundo. - Se derogan las disposiciones que opongan al presente decreto.

Atentamente,

“Amor, Justicia y Libertad”

DIP. MIGUEL ÁNGEL MOHENO PIÑERA
COORDINADOR DE LA FRACCIÓN PARLAMENTARIA
DEL PARTIDO VERDE