

Intervención del diputado Joaquín Badillo Escamilla, con la iniciativa de decreto por el que se adiciona la fracción XIV, recorriendo la actual fracción XIV a la fracción XV del artículo 53 de la Ley número 849 de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Guerrero.

El presidente:

En desahogo del inciso “d” del punto número dos del Orden del Día, se concede el uso de la palabra al diputado Joaquín Badillo Escamilla, hasta por un tiempo de 10 minutos.

El diputado Joaquín Badillo Escamilla:

Nuevamente procuraré ser breve, compañeros, compañeras.

Gracias por la oportunidad nuevamente de compartirles esta exposición de motivos en otra iniciativa de Ley que también consideramos de gran relevancia y de alto impacto y beneficio en nuestro estado de Guerrero.

Con el permiso de la Mesa Directiva.

Compañeras, compañeros diputados.

Medios de Comunicación en todas sus modalidades.

Buenas tardes nuevamente a todos y a todas.

En este caso hablaremos y estamos proponiendo en base al artículo 53 de la Ley Número 849 de Movilidad y Seguridad Vial, el uso de las motocicletas en todo el País y nuestro Estado ha crecido de forma exponencial en los últimos años por ser vehículo de bajo consumo de combustible, mayor maniobrabilidad en el tráfico y con un

costo menor en la mayoría de los casos en comparación con un automóvil.

Según las estadísticas revelan que el 99.4% de las motos en circulación pertenecen a particulares, mientras que apenas el 0.6% corresponden a vehículos oficiales o públicos.

Este predominio de propietarios privados subraya la naturaleza individualista y personalizada de la movilidad en motocicleta en México.

Guerrero entre sus municipios como lo son Chilpancingo de los Bravo, Acapulco de Juárez, Taxco de Alarcón, Iguala de la Independencia y Tlapa de Comonfort se establecen como las ciudades de mayor y más graves problemas de movilidad, con un transporte público limitado frente a la demanda de servicios y el aumento de la población, así como la pérdida de varias horas al día en el tráfico por una planeación deficiente de semáforos, controles y límites de velocidad.

Por ello, el gran crecimiento en la utilización de motocicletas como una

forma económica y más rápida de transportarse, cada vez es más común encontrar a nuestros jóvenes, muchos de ellos mujeres, que utilizan la motocicleta para ir al trabajo, las escuelas e incluso adultos para transportar a sus hijos, lamentablemente las ciudades ante citadas no están 100% diseñadas para estos vehículos y sumémosle la poca cultura vial que existe entre la mayoría de los conductores.

Esto genera sin duda, un aumento en los accidentes viales provocados por la carencia de carriles especiales para estos vehículos, la nula aplicación de las restricciones para que esos vehículos no transiten por las vías de acceso restringido, así como el manejo inexperto o temerario de muchos conductores que rebasan por la derecha o los conductores de automóviles que tampoco respetan a los y las motociclistas.

Sumémosle que la gran mayoría de motociclistas que circulan en nuestro Estado no utilizan su casco protector y sólo una cantidad mínima de los

pasajeros de motocicletas lo llevan puesto.

En los últimos meses y años se ha convertido en un problema de índole social grave, ya que el aumento en la circulación de motocicletas pone en riesgo la integridad de peatones, motociclistas y automovilistas, pero sobre todo a las y a los menores de edad, ya que los usuarios utilizan motocicletas de menos de 250 cilindros. y motonetas, es decir, vehículos pequeños para transportar a los menores sin ninguna restricción.

Asimismo, no se respeta el de llevar a bordo sólo la cantidad de personas para las que exista las plazas disponibles y determina su ficha técnica, pudiendo causar un mayor número de víctimas mortales en los accidentes viales y tomando en consideración lo que se diseñó en el plan mundial del decenio de acción para la seguridad vial. 2021-2030 dirigido a quienes tienen la responsabilidad de la formulación de políticas públicas en la materia y la creación de sistemas normativos, lanzado el 28 de octubre del 2021 por la

Organización Mundial de la Salud, por sus siglas OMS y de reunirme con diversos sectores y organizaciones de la sociedad de Acapulco y otros municipios, surge esta iniciativa con el único objetivo de disminuir los accidentes viales y salvaguardar la vida e integridad de los menores, que son los más vulnerables, ya que no tienen la capacidad de medir por sí mismos los riesgos que implica ser pasajeros en una motocicleta y físicamente no son lo suficientemente aptos para sujetarse por sí mismos al vehículo que los transporta, por lo cual los expone en mayor grado que cualquier otro tipo de pasajero.

Hoy se debe adaptar a un entorno en el que las avenidas han dejado de ser exclusivas de los autos para dar paso a las motocicletas, ciclistas y carriles confinados para el transporte público.

De lo anterior se advierte que sólo a través de la comprensión mutua podremos revertir las tasas de mortalidad y de accidentes graves que pueden resultar en incapacidades permanentes.

Por lo que esta propuesta busca garantizar que las disposiciones jurídicas regulen de mejor manera la seguridad vial y la prevención de accidentes en beneficio de la población en general, en el que se establezca un nuevo camino, una nueva visión sobre cómo debería verse la movilidad en el futuro, en la que la seguridad debe estar en el centro de todo, salvaguardando los bienes jurídicamente tutelados por excelencia, que es la vida y la salud, establecidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Por ello, compañeras y compañeros diputados, pongo a su consideración que con estos motivos podamos sumarnos a estos esfuerzos, cerraré diciendo que las estadísticas en este transporte que entendemos puede ser una necesidad para las familias guerrerenses, las estadísticas marcan que un niño o una niña hasta los 10 años si tienen un accidente son lamentablemente los que llevan pues la peor parte, pueden quedar inválidos de por vida o bien, lamentablemente perderla. No basta un casco, no basta

una protección contra un impacto de esa magnitud.

Considero por ello en esta reforma que habría que enfrentar esta situación como debe de hacerse, privilegiando la vida de nuestro presente y futuro, que son nuestros hijos e hijas, cuanto pudiera valer la vida de alguno o alguna de ellas, no lo pagamos con absolutamente nada.

Por ello, considero que Guerrero debe dar el paso para prohibir la transportación de menores de 10 años para evitar que estos pierdan la vida.

Por su atención, compañeros, muchas, muchas gracias.

Versión Íntegra

CC. DIPUTADAS Y DIPUTADOS INTEGRANTES DE LA MESA DIRECTIVA DEL H. CONGRESO DEL ESTADO.-PRESENTES.

El suscrito Diputado Joaquín Badillo Escamilla, Integrante del Grupo Parlamentario del Movimiento de

Regeneración Nacional (MORENA), de la Sexagésima Cuarta Legislatura al Honorable Congreso del Estado Libre y Soberano de Guerrero, en uso de las facultades que me confiere el artículo 65, fracción I, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Guerrero y demás relativos y aplicables, pongo a la consideración de esta Soberanía Popular, la presente Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adiciona la fracción XIV, recorriendo la actual fracción XIV a la fracción XV del artículo 53 de la Ley número 849 de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Guerrero, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El uso de las motocicletas en todo el país y nuestro Estado ha crecido de forma exponencial en los últimos años por ser vehículos de bajo consumo de combustible, mayor maniobrabilidad en el tráfico y con un costo menor, en la mayoría de los casos a la compra de un automóvil.

Según la Encuesta de Vehículos de Motor Registrados en Circulación realizada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) en el año 2000 había únicamente 293 mil 924 motos registradas en las 32 entidades del país. Para 2021 la cifra subió a 5.9 millones, lo que representa un incremento de 359.3%.

Las diez entidades del país que registraron el mayor número de motocicletas durante este año fueron el Estado de México, Ciudad de México, Jalisco, Nuevo León, Baja California, Michoacán, Chihuahua, Veracruz, Guanajuato y Sonora.

Según las estadísticas revelan que el 99.4% de las motos en circulación pertenecen a particulares, mientras que apenas el 0.6% corresponden a vehículos oficiales o públicos. Este predominio de propietarios privados subraya la naturaleza individualista y personalizada de la movilidad en motocicleta en México.

Guerrero, entre sus municipios como lo son Chilpancingo de los Bravo,

Acapulco de Juárez, Taxco de Alarcón, Iguala de la Independencia y Tlapa de Comonfort, se establecen como las Ciudades de mayor y graves problemas de movilidad, con un transporte público limitado frente a la demanda de servicios y el aumento de la población, así como la pérdida de varias horas al día en el tráfico por una planeación deficiente, de semáforos, controles y límites de velocidad, por ello el gran crecimiento en la utilización de motocicletas como una forma económica y más rápida de transportarse.

Cada vez es más común encontrar a nuestros jóvenes, muchos de ellos mujeres, que utilizan la motocicleta para ir al trabajo, las escuelas e incluso adultos para transportar a sus hijos. Lamentablemente las ciudades antes citadas no están cien por ciento diseñadas para estos vehículos y sumémosle la poca cultura vial que existe entre la mayoría de los conductores.

Esto genera sin duda, un aumento en los accidentes viales provocados por la

carencia de carriles especiales para estos vehículos, la nula aplicación de las restricciones para que esos vehículos no transiten por las vías de acceso restringido, así como el manejo inexperto o temerario de muchos conductores que rebasan por la derecha o los conductores de automóviles que tampoco respetan a los motociclistas.

El Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (CONAPRA) indica que las muertes entre motociclistas aumentaron 43.5% de 2014 a 2019. Algunas causas de accidentes en moto son por falta de pericia o inexperiencia, como mal trazado de curvas, técnica de frenado, circular entre autos o a altas velocidades y no usar el casco.

En el mismo sentido, de acuerdo con datos del Salón Internacional de la Motocicleta México (IMM), los motociclistas presentan las tasas más altas de muertes por accidentes, “la media nacional, desde 2021 hasta principios de 2023, es aproximadamente del 38%”. Ante esta

situación, urge incentivar cursos de manejo para automovilistas, ciclistas y motociclistas, que les permitan conocer el reglamento de tránsito y los protocolos de seguridad, mejorar sus habilidades al volante y fomentar la empatía entre los diferentes usuarios de la vía asfaltada.

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS), los accidentes de tránsito causan 1.3 millones de defunciones anuales en el mundo y representan la principal causa de muerte entre jóvenes de 5 a 29 años en todo el mundo, casi un tercio de todas estas muertes se concentra en los motociclistas. En el caso de Guerrero, la mortalidad entre motociclistas alcanza el 7.5% del total de defunciones por accidentes de tránsito, además conducir una motocicleta representa un riesgo seis veces mayor de sufrir lesiones graves, y tres veces más riesgo de morir en comparación de conducir un automóvil, según el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).

Sumémosle que la gran mayoría de motociclistas que circulan en nuestro Estado no utilizan su casco protector y sólo una cantidad mínima de los pasajeros de motocicletas lo llevan puesto; en los últimos meses y años se ha convertido en un problema de índole social grave, ya que el aumento en la circulación de motocicletas pone en riesgo la integridad de peatones, motociclistas y automovilistas, pero sobre todo a los menores de edad; ya que los usuarios utilizan motocicletas de menos de 250 cilindros y motonetas, es decir vehículos pequeños, para transportar a los menores sin ninguna restricción, asimismo no se respeta el de llevar a bordo sólo la cantidad de personas para las que exista plaza disponible y determina su ficha técnica, pudiendo causar un mayor número de víctimas mortales en los accidentes viales.

Y tomando en consideración lo que se diseñó en el Plan mundial del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-

2030, dirigido a quienes tienen la responsabilidad de la formulación de políticas públicas en la materia y la creación de sistemas normativos, lanzado el 28 de octubre de 2021 por La Organización Mundial de la Salud (OMS) y de reunirme con diversos sectores y organizaciones de la sociedad de Acapulco y otros municipios, surge esta iniciativa con el único objetivo de disminuir los accidentes viales y salvaguardar la vida e integridad de los menores que son los más vulnerables, ya que no tienen la capacidad de medir por sí mismos los riesgos que implica ser pasajeros en una motocicleta y físicamente no son lo suficientemente aptos para sujetarse por sí mismos al vehículo que los transporta, por lo cual los expone en mayor grado que cualquier otro tipo de pasajero. Hoy se debe adaptar a un entorno en el que las avenidas han dejado de ser exclusivas de los autos para dar paso a las motocicletas, ciclistas y carriles confinados para el transporte público.

Sumémosle que la ONU, señala la seguridad vial como una prioridad política, en ese sentido México, está obligado a establecer normas y reglamentaciones técnicas basadas en pruebas científicas respecto a la infraestructura vial, vehículos y sus componentes, comportamiento de los usuarios de las vías, entre otros; también deben formularse y aplicarse políticas favorables a la mejora de la seguridad vial, por lo que se espera que los países refuercen sus legislaciones para fortalecer su capacidad de elaborar y aplicar planes de seguridad vial.

Por último, el derecho a la movilidad, está reconocido en el artículo 13 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos, como “el derecho de toda persona a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un Estado”, y en el artículo 4°, (CPEUM), establece que “toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.” De lo anterior, se

advierte que sólo a través de la comprensión mutua podremos revertir las tasas de mortalidad y de accidentes graves que pueden resultar en incapacidades permanentes, por lo que esta propuesta busca garantizar, que las disposiciones jurídicas regulen de mejor manera la seguridad vial y la prevención de accidentes en beneficio de la población en general, en el que se establezca un nuevo camino, una nueva visión sobre cómo debería verse la movilidad en el futuro, en la que la seguridad debe estar en el centro de todo, salvaguardando los bienes jurídicamente tutelados por excelencia que es la vida y la salud, establecidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

En consecuencia, de lo expuesto y con fundamento en lo dispuesto por el artículo 5, fracción XI, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Guerrero y los artículos 23 fracción I, 229, y demás relativos y aplicables de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guerrero Número 231, me permito someter a la consideración del

Pleno, la siguiente iniciativa con Proyecto de:

DECRETO NÚMERO____POR EL SE ADICIONA LA FRACCIÓN XIV, RECORRIENDO LA ACTUAL FRACCIÓN XIV A LA FRACCIÓN XV DEL ARTÍCULO 53 DE LA LEY NÚMERO 849 DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE GUERRERO.

Artículo 53. Los gobiernos estatal y municipales incluirán en sus reglamentos de tránsito las medidas mínimas de seguridad vial, así como su aplicación y supervisión de éstas, atendiendo y salvaguardando la seguridad, protegiendo la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible, observando las siguientes características mínimas:

I a la XIII. Queda igual.

XIV. La prohibición de circular en motocicleta con pasajeros menores de

diez años de edad, exceptuando las motocicletas que se utilicen como transporte público y que cuenten al menos con cabina y cinturones de seguridad para pasajeros;

XV. Medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo.

Los gobiernos estatal y municipales podrán prever en los convenios de coordinación la armonización de los reglamentos aplicables, así como evaluarán la medida y proporcionalidad de las sanciones de tránsito que se establezcan.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guerrero.

SEGUNDO. Los Municipios deberán establecer sanciones en sus reglamentos a los usuarios que no respeten el contenido de este artículo.

TERCERO. Que la autoridad competente, actualícese la tabla de infracciones, sanciones, medidas de seguridad y amonestaciones, señalada en el artículo 291 del Reglamento de la Ley de Transporte y Vialidad del Estado de Guerrero, para establecer la multa y medida de seguridad que corresponda al caso en concreto, en un término improrrogable de 60 días hábiles.

CUARTO. La Comisión Técnica de Transporte y Vialidad del Estado en conjunto con los Municipios promoverán y llevarán a cabo, campañas de cultura y seguridad vial que garanticen la concientización y seguridad de las personas motociclistas, además de implementar acciones y cursos de capacitación especializada para facilitar las mejores prácticas en la conducción de motocicletas, el apego a las disposiciones de jerarquía de la movilidad, de la seguridad vial, la movilidad del cuidado y conocimiento general de las disposiciones legales, reglamentarias y demás normativas aplicables.

QUINTO. Publíquese el presente Decreto para el conocimiento general, en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado, en el Portal Web del Congreso del Estado y difúndase a través de los medios de comunicación.

Dado en el Salón de Sesiones del Honorable Congreso del Estado Libre y Soberano de Guerrero, al día dieciocho del mes de agosto del año dos mil veinticinco.

Atentamente.