

**CC. DIPUTADOS SECRETARIOS
DEL H. CONGRESO DEL ESTADO.
P R E S E N T E S**

Quien suscribe, diputada Karla Guadalupe Toledo Zamora del grupo parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, con fundamento en lo dispuesto por la fracción II del artículo 46 de la Constitución Política del Estado de Campeche y la fracción I del artículo 47 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo de Estado de Campeche, vengo a someter a la consideración de esta Soberanía una Iniciativa para reformar la fracción XIX y adicionar las fracciones XX y XXI al artículo 10 de la Ley de Vialidad, Tránsito y Control Vehicular del Estado de Campeche, de conformidad con la siguiente

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Desde la invención de la motocicleta como medio alternativo de transporte, no se dimensionaron los fenómenos emergentes que se presentarían ante su inadecuado uso por parte de conductores. En la actualidad los accidentes de motocicletas tienen impacto social y económico con repercusiones para el sector salud. En el mundo 1,2 millones de personas pierden la vida como consecuencia de traumatismos causados por el tránsito vehicular, lo que significa que a diario mueren más de 3000 personas por esta causa.

El 23% de todas estas muertes se concentra en los motociclistas, el 22% en peatones, y 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 la Organización Mundial de la Salud en el informe sobre la situación mundial de la seguridad vial.

Durante el 2013-2015, la muerte de conductores de motocicleta aumentó 34%, mientras que de 2000 a 2015 el número de motocicletas se incrementó 875%, según mediciones. El aumento en gran medida se debe a los costos cada vez más accesibles para adquirir este tipo de vehículos, que permiten evadir congestamientos viales y llegar con mayor rapidez al destino.

En México, aproximadamente 16 mil personas fallecen en la vía pública como consecuencia de accidentes automovilísticos: 49% son peatones, 33% ocupantes de vehículos de motor 18% motociclistas y ciclistas, según la Dirección de Prevención de Lesiones y Accidentes de la Secretaría de Salud Federal. En cuanto a las defunciones de conductores de motocicletas la mayor parte de ellas se concentra en personas de entre 20 y 39 años.

Es preciso señalar que nuestra entidad no es ajena a tales cifras, pues según información proporcionada por la Secretaría de Seguridad Pública del Estado, tan sólo en el año 2018 en la ciudad de Campeche se suscitaron un total de 290 accidentes de tránsito con motivo de la conducción de motocicletas, y existen datos según registros periodísticos proporcionados por los medios de comunicación, que en los últimos seis meses del presente año se han producido en la Entidad 2,411 accidentes que dejaron saldo de 76 muertos, 1,411 personas lesionadas y pérdidas materiales por 80 millones de pesos, de los cuales el mayor número de percances en lo que va del 2019, se han suscitado en el Municipio de Campeche con 1,024 accidentes, lo que dio como resultado 566 heridos y 13 personas fallecidas, de los cuales en 373 hechos de tránsito se vieron involucrados motociclistas. Destacándose además que el Municipio de Carmen se ubicó como el segundo con más accidentes, pues ocurrieron 884, que dejaron 477 lesionados y 9 personas fallecidas, y en 288 de los casos se vieron involucrados motociclistas. En cuanto a la incidencia por mes, en marzo se registró la mayor cantidad de accidentes en el Estado al acumular 435, con 265 heridos y 18 fallecidos de los cuales 167 fueron conductores de motocicletas. También, en los

primeros seis meses de 2019 perdieron la vida 46 motociclistas, para un promedio de 7 cada mes.

Datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía en México señalan que conducir una motocicleta representa un riesgo seis veces mayor de sufrir lesiones graves, y tres veces más riesgo de morir en comparación con conducción de automóviles. Sólo el 71% de motocicletas que circulan utilizan casco protector adecuado y sólo 16% de los pasajeros de motocicletas llevan puesto un casco. El uso del casco en conductores de motocicleta reduce 42% el riesgo de morir, disminuye 70% la posibilidad de presentar lesiones graves en la cabeza, y 40% de sufrir lesiones cervicales.

Es común observar que motonetas y motocicletas pequeñas que circulan, algunas incluso sin luces, van rebasando entre los carriles a los automóviles. Casos extremos, es el de algunos ciclistas que también utilizan estas vías rápidas para circular, lo cual pone en riesgo la vida de ellos y consecuentemente en riesgo también la libertad de conductores ante un eventual accidente.

Otra problemática se presenta con la conducta de los peatones al momento de cruzar una calle, pues la preferencia que la ley le reconoce al peatón es confundida por éste, equivocadamente como un privilegio, pues el peatón se debe detener y cerciorarse que los conductores disminuyan su velocidad y hagan su alto total como lo dispone el Reglamento de la Ley de Vialidad en su artículo 32. Además los peatones deben tomar en cuenta, que los vehículos no sólo circulan en un solo sentido, sino en varias direcciones, fundamentalmente en las glorietas y avenidas con mayor aforo vehicular. Adicionalmente a esto, ahora podemos observar con mucha frecuencia que hay personas que caminan en la vía pública sin prestar atención al tráfico vehicular y atraviesan las calles sin fijarse, por ir concentrados en sus teléfonos móviles y con audífonos puestos, circunstancia que los hace ponerse en situación de riesgo inminente y con ello también poner en riesgo a los automovilistas, motociclistas y ciclistas.

Ante toda esta problemática es de señalarse que nuestra legislación prevé medidas preventivas, como aquella que obliga a los motociclistas a usar casco, sin embargo, pocos son los que usan un casco adecuado que cumpla con las especificaciones apropiadas para la protección de los motociclistas. Aunado a lo anterior es común ver circular motocicletas con tres o cuatro pasajeros en ella, muchas veces integrantes todos de una misma familia, incluyendo menores de edad, cuando lo permisible por el Reglamento de la ley es de dos personas por motocicleta.

Es por ello que por este conducto me permito proponer modificaciones a la Ley de Vialidad, Tránsito y Control Vehicular del Estado, para efecto de que la autoridad correspondiente cuente con las herramientas legales necesarias que le permitan generar las condiciones adecuadas para prevenir, en la medida de lo posible, accidentes viales en los que se vean involucrados motociclistas, ciclistas y peatones, y disminuir con ello el índice de este tipo de percances que ponen en riesgo la integridad física e incluso la vida de los ciudadanos.

Por lo antes expuesto y fundado, someto a la consideración de esa Soberanía para su revisión, análisis y, en su caso aprobación, el siguiente proyecto de:

DECRETO

La LXIII Legislatura del H .Congreso del Estado de Campeche decreta:

Número _____

ÚNICO.- Se reforma la fracción XIX y se adicionan las fracciones XX y XXI al artículo 10 de la Ley de Vialidad, Tránsito y Control Vehicular del Estado de Campeche, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 10.-

I. a XVIII.

XIX. Implementar campañas de educación vial específica dirigidas a los conductores de motocicletas y bicicletas, para observar las disposiciones de vialidad a que se refiere el presente ordenamiento y su reglamento, con el propósito de evitar accidentes que pongan en riesgo la vida de las personas.

XX. Difundir entre los peatones las disposiciones de vialidad orientadas a la cultura de prevención de accidentes en la vía pública, a fin de ser observadas en todas las vialidades.

XXI. Las demás que le confiera esta Ley y los reglamentos que de ella emanen.

TRANSITORIOS

PRIMERO.- El presente decreto entrará en vigor quince días después de su publicación en el Periódico Oficial del Estado.

SEGUNDO.- Se derogan las disposiciones legales y reglamentarias en lo que se opongan al contenido del presente decreto.

ATENTAMENTE

San Francisco de Campeche, Campeche, a 17 de julio de 2019.

DIP. KARLA GUADALUPE TOLEDO ZAMORA.