

Villahermosa, Tabasco a 15 de noviembre de 2023.

Asunto: Proposición con Punto de Acuerdo para exhortar a los 17 municipios del Estado de Tabasco, así como al Gobierno del Estado, a través de la Policía Estatal de Caminos a reforzar las acciones que aseguren el cumplimiento de la regulación de las motos-motocicletas que circulan en el Estado de Tabasco; implementar acciones para la prevención de accidentes, incluyendo incentivos y subsidios para la adquisición a bajo costo de cascos y otras protecciones para este medio de transporte; así como hacer las adecuaciones necesarias al entorno vial con el objeto de dar cabal cumplimiento a las disposiciones de la Ley General de Tránsito y Vialidad del Estado de Tabasco, así como al Reglamento de la Ley General de Tránsito y Vialidad del Estado de Tabasco.

DIP. EMILIO ANTONIO CONTRERAS MARTÍNEZ DE ESCOBAR
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
H. CONGRESO DEL ESTADO DE TABASCO
LXIV LEGISLATURA
PRESENTE

La suscrita Diputada Soraya Pérez Munguía integrante de la LXIV Legislatura al H. Congreso de Tabasco, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 28, párrafo segundo, 36, fracción XLIII, de la Constitución Política del Estado, 78,79 y 89, primer párrafo; fracción II, fracción segunda del artículo 65 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Tabasco, me permito someter a consideración de esta soberanía, una **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO**, para exhortar a los 17 municipios del Estado de Tabasco, así como al Gobierno del Estado, a través de la Policía Estatal de Caminos a reforzar las acciones que aseguren el cumplimiento de la regulación de las motos-motocicletas que circulan en el Estado de Tabasco; implementar acciones para la prevención de accidentes, incluyendo incentivos y subsidios para la adquisición a

bajo costo de cascos y otras protecciones para este medio de transporte; así como hacer las adecuaciones necesarias al entorno vial con el objeto de dar cabal cumplimiento a las disposiciones de la Ley General de Tránsito y Vialidad del Estado de Tabasco, así como al Reglamento de la Ley General de Tránsito y Vialidad del Estado de Tabasco.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

PRIMERO. Las **motos-motocicletas** en el mundo se han convertido en una alternativa de movilidad para miles de mexicanos, y por ende de tabasqueños, en particular de la clase trabajadora, ya que se ven beneficiados en cuanto a tiempos de desplazamiento, evitar embotellamientos y tráfico, además de ser una opción con menor gasto de combustible.

En la pandemia de Covid-19 las motocicletas fueron también una alternativa para miles de empresas que se dedican al servicio de entregas a domicilio, mismas que aceleraron la compra de las moto-motocicletas, con el argumento de ser una alternativa más segura como comprador para la adquisición de comida, herramientas y productos del hogar.

Según la **plataforma Statista**, en México las aplicaciones que brindan estos servicios suman ventas de más de cuatro mil 800 millones de dólares, mismos que incentiva a compra de motocicletas de parte de quienes buscan autoemplearse y de los que generan empleos.

En las tiendas departamentales en el territorio nacional, venden **motos-motocicletas** con descuentos atractivos para quienes buscan emprender o buscan economizar sus traslados y economía familiar, mismas que pueden acceder con descuentos, pagos en parcialidades o de contado (sin ninguna restricción), que ronda entre 18,000 a 20,000 pesos mexicanos, entre las marcas más económicas y accesibles del mercado mexicano se encuentran; Honda CGL, Vento Rapid 125, Vento Atom 150 ZX, Suzuki Let`s, Italika

DT150 Delivery, Yamaha T110C, Vento Workman 125, Bajaj Boxer 150, Vento Blast 125, Italika XS 125.

Según la **Organización Mundial de la Salud (OMS)**, han fallecido en el mundo más de 1.35 millones de personas debido a siniestros de tránsito, es la 8ª causa de muerte, pero para el grupo de 5 a 29 años es la primera causa de muerte. En ese sentido, los motociclistas y sus acompañantes pertenecen al conjunto de los usuarios vulnerables del tránsito. Cuando un usuario se ve involucrado en un siniestro, es probable que las lesiones sufridas sean múltiples. Las lesiones a nivel de la cabeza, comunes cuando el choque es de frente, son las más frecuentes en este tipo de siniestros con consecuencias mortales y están presentes en alrededor de la mitad de dichas situaciones, las segundas más frecuentes en el pecho y la zona abdominal.

El Inter- American Development Bank, en un artículo denominado “**La motocicleta en América Latina: actualidad y buenas practicas recomendadas para el cuidado de sus usuarios**” publicado en el año 2022¹, muestra estadística relacionada con estos siniestros, 75-80% de las muertes son de personas que no usaron casco, el uso del mismo aumenta las probabilidades de sobrevivir en un 42% y no sufrir lesiones graves en un 69%, además menciona los principales factores de riesgo y los cataloga en los siguientes puntos:

- **El usuario**, para su mayor seguridad requiere el casco, y otras protecciones como guantes, calzado adecuado y protecciones con materiales que resistan la fricción.
- **La velocidad**, mayor velocidad mayores posibilidades de falta de reacción y accidentes más graves. Errores de frenado, el freno de una motocicleta es diferente al frenado de un automóvil, las motos poseen frenos independientes en ambas ruedas, y ambos deben ser activados para no perder el control del rodado. Conducción temeraria (velocidad, circular entre carriles, adelantar por la derecha,

¹ <https://publications.iadb.org/en/publications/spanish/viewer/La-motocicleta-en-America-Latina-actualidad-y-buenas-practicas-recomendadas-para-el-cuidado-de-sus-usuarios.pdf>

circular con más de un pasajero), no utilizar luces diurnas (en colisiones de motocicleta, dos tercios de los automóviles participantes declararon no haber visto la motocicleta, o haberlos visto muy tarde.

- **El consumo de alcohol o drogas de los usuarios:** riesgo de siniestro es cinco veces mayor
- **El entorno vial:** condiciones del pavimento o baches, lo cual se incrementa en días lluviosos o con caminos mojados. Diseño de la infraestructura vial y tráfico mixto, falta de carriles exclusivos o circular a borde de las banquetas.
- **La falta regulación en la entidad:** luz frontal encendida incluso durante el día (sólo está vigente para carreteras federales). Si se requiere una licencia para motociclistas, pero no se requiere una capacitación específica obligatoria teórica y práctica.
- **La gestión de la velocidad máxima para motociclistas:** Carriles exclusivos para motociclistas. Inspecciones técnicas al sistema de frenado. Falta una hoja de ruta para reducir la siniestralidad vial en este tipo de vehículos.
- **Rapidez en la reparación de baches y en la limpieza de derrames,** puesto que la existencia de baches en una vía afecta la estabilidad y la trayectoria de todos los vehículos que circulan por la misma. A bordo de un vehículo de dos ruedas, la estabilidad puede verse más afectada aún, lo que representa un riesgo de que el usuario sufra una caída, con consecuencias negativas ante posibles impactos o atropellamientos por parte de otros vehículos, y recomienda **espacios exclusivos para motociclistas, barreras de protección, reductores de velocidad, obstáculos en los laterales de las vías intersecciones, especialmente rotondas y diseño de curvas.**
- **Tipos de materiales en el pavimento.** En el caso de cruces peatonales y zonas de pavimento coloreado, la recomendación es la utilización de pintura antideslizante, así como el fresado periódico de las bandas pintadas. Se recomienda que todas aquellas intervenciones de demarcación horizontal, se realicen con materiales conformes normas vigentes, con el objetivo de obtener adecuados niveles de resistencia al deslizamiento.

- **Barreras laterales.** El diseño de las barreras laterales debe contemplar a los usuarios de motocicletas y ciclomotores. El diseño "clásico" de barreras, representa un alto riesgo para ellos. El riesgo de muerte de un motociclista ante el impacto contra una barrera lateral es 80 veces superior que, para los ocupantes de un automóvil, incluso utilizando adecuadamente un casco de seguridad (Ferrer & Rubino, 2017).

LA MOTOCICLETA EN AMÉRICA LATINA

TABLA 15: RECOMENDACIONES DE POLÍTICAS EN TODOS LOS NIVELES GUBERNAMENTALES

	Planificación y gestión de datos	Licencias y formación	Vehículos	Cascos	Otros elementos de protección	Infraestructura y gestión de la velocidad
Nivel nacional/federal	Desarrollo de planes estratégicos nacionales de motocicletas, utilizando metodología participativa	Implementación de criterios para otorgamiento de licencias a motociclistas. Se sugiere un sistema gradual de licencias. Implementación de un programa de formación de capacitadores para uso seguro de motocicleta.	Implementación de reglamentos técnicos para mayor seguridad de las motocicletas. Implementación de un sistema de inspección técnica vehicular. Implementación de una política de seguros obligatorios vehiculares. Monitoreo continuo de estadísticas sobre tasa de adhesión a los seguros vehiculares a las motocicletas. Campañas nacionales para la adhesión a los seguros y realización de las inspecciones vehiculares.	Implementación de un marco normativo completo de cascos, que obligue su uso en todas las vías y que siga los mejores estándares técnicos internacionales. Proceso constante de mejora de las normativas técnicas de acuerdo con nuevos estudios sobre seguridad de este dispositivo. Implementación de un sistema de homologación y testeo de los cascos vendidos en el país. Incentivos para la producción de cascos que siguen los mejores estándares en el país y para su venta y consumo. Coordinación con las entidades subnacionales para campañas de promoción de uso de cascos.	Estudio de implementación de regulaciones para uso obligatorio de otros dispositivos de protección, como las ropas, boisas de aire e indumentaria reflectiva. Definición de estándares mínimos y sistema de homologación de estos productos, independiente de la obligación de uso. Incentivos para la producción de estos elementos que siguen los mejores estándares en el país y para su venta y consumo.	Sistema de auditorías e inspecciones de seguridad vial en las vías nacionales, que también mire la seguridad de la infraestructura a los motociclistas. Adaptación y rehabilitación de las infraestructuras viales para mayor seguridad de los motociclistas.
Nivel subnacional	Recolección constante de la información sobre el uso de motocicletas y elementos de seguridad, por medio de encuestas y observaciones. Desarrollo de planes locales de motocicletas, con la participación de todas las entidades. El desarrollo o actualización de políticas de movilidad urbana deben considerar los efectos que sobre la movilidad en moto se	Implementación y/o mejora en la formación y educación de motociclistas para el otorgamiento de licencias.	Campañas locales para la adhesión a los seguros y realización de las inspecciones vehiculares.	Mejora de los mecanismos de enforcement de uso de cascos, por medio de formación de la policía e inversión en personal. Implementación de campañas de uso de cascos en coordinación con la sociedad civil.	Implementación de campañas de uso de estos elementos de protección en coordinación con la sociedad civil.	Sistema de auditorías e inspecciones de seguridad vial en las vías provinciales y municipales, que también mire la seguridad de la infraestructura a los motociclistas. Adaptación y rehabilitación de las infraestructuras viales para mayor seguridad de los motociclistas. Implementación de política de gestión de velocidad en los puntos críticos de la ciudad, donde se observa altos índices de siniestros con motocicletas.

De acuerdo con la fuente de “**La motocicleta como generadora de desarrollo económico y bienestar social (2022)**”, elaborado por el **Tec de Monterrey**: 1) De 2000 a la fecha el **parque de motocicletas** en el país aumentó más de 17 veces, 2) La producción de motos en México se acerca a las 700 mil unidades al año, 3) El sector produce alrededor de 26 mil empleos, 4) La motocicleta todavía representa el 10% de la flota de vehículos en México, 5) Ahorra tiempos de traslado que equivalen a más de 25 días laborales al año, y; 6) La motocicleta no contribuye en forma importante a la emisión de Gases de Efecto Invernadero (GEI).

Contexto Local

El pasado 28 de octubre, la presidenta de la **Asociación Mexicana de Agentes de Seguro y Finanzas (Amasfac)** en Tabasco, dio a conocer que sólo 15 por ciento de las motocicletas en circulación en el estado están aseguradas.

De acuerdo con datos del **INEGI**, en Tabasco circulan 231 mil 851 motocicletas, pero sólo 34 mil 777 de ellas están protegidas por un seguro (15%). situación que es preocupante ya que las motocicletas se han convertido en las principales unidades de transporte donde más muertes se generan, con al menos 40 al mes en la entidad.

En tan sólo dos años, los accidentes de motocicletas en Tabasco se han incrementado en 60 por ciento, siendo Centro y Jalpa de Méndez los municipios que más accidentes reportaron en los primeros cuatro meses del presente año.

De acuerdo con datos proporcionados por **Juan Antonio Torres Trejo** director del **Hospital de Alta Especialidad “Gustavo A Rovirosa”**, mueren hasta 40 pacientes al mes por traumatismos craneoencefálicos relacionados con el uso de la motocicleta, incluso, advirtió sobre el creciente número de accidentes relacionados a las **motos-motocicletas** pues existen entre 15 y 20 ingresos quincenales de pacientes traumatizados y policontundidos que sufrieron algún tipo de accidente con el uso de motocicletas, la

principal razón es que no usaban el equipo de protección adecuado o se encontraban bajo los efectos del alcohol.

Por su parte, **Pedro Pablo Uc Chi, Director del Sistema Estatal de Urgencias**, señaló que en lo que va de 2023 han atendido a aproximadamente 2 mil 600 personas en mil 305 percances de accidentes de **motos-motocicleta**, tan sólo en el mes de agosto del presente año atendieron 155 pacientes.

Los gastos de hospitalización e intervenciones quirúrgicas pueden costar al accidentado entre 20 mil y 100 mil pesos diarios, y por un promedio de tres semanas podrían gastar hasta un millón de pesos, mencionando lo siguiente:

"El costo por día de un paciente con traumatismo o un paciente con un trauma de cráneo grave. Estamos hablando de alrededor de 20 mil pesos diarios, porque son pacientes que requieren cuidados intensivos. Son pacientes que requieren una ventilación asistida con una sedación continua para que puedan ellos estar lo más comfortable con ese tubo endotraqueal".

SEGUNDO. Según lo establecido en la **Ley General de Tránsito y Vialidad del Estado de Tabasco**, corresponde a la Dirección General de la Policía Estatal de Caminos la expedición de licencias y permisos para conducir en el Estado, señalando los tipos de licencia que son para **motociclista**, automovilista y chofer.

En el **artículo 33** de esa misma Ley se señala sobre la conducción de vehículos y estar al corriente del **pago de impuestos de tenencias y refrendo de la unidad**, en el **artículo 40** establece que todo vehículo automotor, acoplado o semiacoplado para poder circular, debe estar **cubierto con un seguro vigente que cubra al menos la responsabilidad civil por daños causados a terceros**, señalando también las motocicletas; y finalmente, el **artículo 50** señala que para poder circular con vehículo automotor es indispensable que tratándose de una motocicleta, sus ocupantes **lleven puestos cascos normalizados y si la misma no tiene parabrisa, que su conductor use anteojos.**

En el **Reglamento de la Ley General de Tránsito y Vialidad del Estado de Tabasco**, en su **artículo 26 fracción IV** prevé el **uso obligatorio de casco protector al viajar en motocicleta**, bicicleta y otra unidad similar, en el **artículo 89** nos señala las obligaciones y prohibiciones de los conductores de motocicletas y similares como son que tanto el pasajero como el conductor de la motocicleta o similar deberán hacer **uso del caso de seguridad. Si la motocicleta no lleva parabrisas, el conductor deberá usar además anteojos o casco integran con visera.**

TERCERO. Por todo lo antes expuesto y estando facultado el Honorable Congreso del Estado de Tabasco, de conformidad con lo establecido en los artículos 28 y 36, fracción XLIII (cuadragésima Tercera) de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Tabasco, para aprobar y emitir puntos de acuerdos, se somete a la consideración del Honorable Pleno la siguiente:

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO

ARTÍCULO ÚNICO. Se exhorta a los 17 municipios del Estado de Tabasco, así como al Gobierno del Estado, a través de la Policía Estatal de Caminos a reforzar las acciones que aseguren el cumplimiento de la regulación de las motos-motocicletas que circulan en el Estado de Tabasco; implementar acciones para la prevención de accidentes, incluyendo incentivos y subsidios para la adquisición a bajo costo de cascos y otras protecciones para este medio de transporte; así como hacer las adecuaciones necesarias al entorno vial con el objeto de dar cabal cumplimiento a las disposiciones de la Ley General de Tránsito y Vialidad del Estado de Tabasco, así como al Reglamento de la Ley General de Tránsito y Vialidad del Estado de Tabasco.

*Recibido:
15 May 23*

ATENTAMENTE

SORAYA PÉREZ MUNGUÍA
DIPUTADA



Dip. Soraya Pérez Munguía
Plurinominal 1a. Circunscripción
Fracción PRI
LXIV LEGISLATURA