



Con fecha 24 de septiembre del año corriente la y los CC. Diputada y Diputados María Elena González Rivera, Juan Carlos Maturino Manzanera, José Antonio Ochoa Rodríguez y David Ramos Zepeda integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional de la LXVIII Legislatura del estado, presentaron Iniciativa de Decreto, que contiene REFORMAS A LA *LEY DE TRÁNSITO PARA LOS MUNICIPIOS DEL ESTADO DE DURANGO*; misma que fue turnada a la Comisión de Tránsito y Transportes integrada por los CC. Diputados: Cinthya Leticia Martell Nevárez, Luis Iván Gurrola Vega, Ramón Román Vázquez, María Elena González Rivera y Sonia Catalina Mercado Gallegos, Presidenta, Secretario y Vocales respectivamente, los cuales emitieron su dictamen favorable con base en los siguientes:

DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA

Con fecha 24 de septiembre del año corriente la y los CC. Diputada y Diputados María Elena González Rivera, Juan Carlos Maturino Manzanera, José Antonio Ochoa Rodríguez y David Ramos Zepeda integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional de la LXVIII Legislatura presentaron la iniciativa de reformas a la Ley de tránsito para los Municipios en materia de seguridad para niños, niñas y adolescentes.

CONSIDERANDOS

PRIMERO.- La y los iniciadores motivan su iniciativa de la siguiente manera:



El uso y circulación de vehículos motorizados en general ha visto un incremento significativo en los últimos años por lo que, en particular el uso de la motocicleta como medio de transporte, herramienta de trabajo o como artículo para la recreación es uno que no se ha quedado al margen de ese aumento.

Si bien, conducir cualquier tipo de vehículo implica un riesgo por sí solo, la conducción de motocicletas nos presenta riesgos mayores que el uso de un automóvil, lo que hace necesario que los usuarios cuenten con una pericia particular al momento de su conducción y se entrenen técnicamente para considerarse aptos para un uso seguro de aquellas.

Las motocicletas se han convertido en uno de los medios más usados en nuestros días para el transporte por variados factores como son el económico, dada su capacidad de recorrido de mayores distancias por un bajo consumo de combustible y su facilidad en el desplazamiento para moverse en las calles y avenidas de cualquier ciudad.

Además, el aumento de la popularidad de dichos vehículos se debe al menor costo de compra en comparación con otros y el poco espacio que ocupan dadas las dimensiones que la mayoría de los modelos y diseños ofrecen al mercado.

Por otro lado y por el solo el hecho de no poseer una carrocería que revista al motor y resguarde la integridad física del conductor y en su caso de su acompañante, la motocicleta se convierte en un medio de transporte de mayor riesgo que otros pues, en cualquier percance siempre será el cuerpo de quienes viajen en ella el que reciba el impacto, como todos sabemos.

A pesar de que el conductor de una motocicleta siempre tenga las precauciones adecuadas, respete las señales de tránsito, use equipo de protección y actúe con la mayor pericia, sigue corriendo un alto riesgo ya que en cualquier colisión, aun provocada por otro vehículo y



este sea cerrado, siempre tendrá una alta probabilidad de salir peor librado que el conductor de este último, como desgraciadamente es muy común que ocurra.

La estabilidad, fuerza de gravedad y la fricción que, entre otras circunstancias, se presentan al momento de utilizar una motocicleta juegan un papel importante y se presentan con particularidades especiales y diversas a comparación de la manera en que se verifican cuando se conduce un automóvil.

Por otra parte, cada inicio de ciclo escolar conlleva el que miles de niñas y niños, entre muchos otros, regresen a sus centros educativos, lo que resulta muy notorio para todos los habitantes de cada ciudad, ello por la cantidad de personas y de vehículos de todo tipo, incluyendo motocicletas, que se observan en las calles y avenidas dado el incremento en los desplazamientos que requieren para acceder a las zonas escolares; siendo muy común el que en las motocicletas se transporten más de las personas para las que el vehículo fue diseñado y que se traslade a niños que no cuentan con la protección adecuada o incluso en brazos de alguna de las personas a bordo de la motocicleta.

La integridad física de una niña o niño, independientemente del tiempo o época del año en el que se realice el traslado, corre un riesgo muy alto y mucho mayor que un adulto al viajar en una motocicleta, dada su menor estatura y complexión; su menor desarrollo físico y el menor alcance que tienen sus brazos y piernas para asirse o sujetarse de manera adecuada; derivando en un peligro real.

Debido a ello y no obstante la necesidad económica que tienen las familias que habitualmente usan el multicitado medio de transporte, consideramos que no se debe permitir que se transporte a niños en motocicletas que no puedan sujetarse adecuadamente, pues la vida, salud e integridad física de nuestras niñas y niños es un bien mucho mayor que se debe privilegiar por encima cualquiera otro.



Por lo anteriormente expuesto y mediante la presente iniciativa se propone la prohibición para los dueños y usuarios de motocicletas, trimoto, cuatrimoto o motocarro de llevar como acompañante a un menor de edad que no pueda sujetarse por sus propios medios y alcanzar el posapiés o aparato que tenga el vehículo para ese efecto.

SEGUNDO.- Como Poder encargado de dictar las normas que rigen nuestro actuar en sociedad, estamos obligados a implementar medidas que permitan a todas las personas vivir con seguridad, entre ellos destaca el de formar el entramado legal que permita una movilidad no solo eficiente sino también segura.

Desafortunadamente muchas de las veces se privilegia la movilidad eficiente y se deja de lado la seguridad, es en el aspecto de seguridad en que se centra la presente iniciativa, en la seguridad de las niñas y niños.

Los instrumentos de movilidad requieren constante revisión, supervisión y en caso de necesitarse, la ejecución de sanciones, sobre todo cuando en ellos se ven involucrados las niñas y niños.

TERCERO.- Desafortunadamente es una realidad que en nuestro Estado resulta cotidiano que en las motocicletas sean transportados niños y niñas que no alcanzan los posapiés y en muchas ocasiones también sin el casco protector.



En un artículo publicado en la Gaceta Médica de México denominado *Análisis de los accidentes y las lesiones de los motociclistas en México*¹ se señala:

Respecto a la parte del cuerpo lesionada, al igual que en otras partes del mundo, la cabeza es la más importante; incluso las lesiones catalogadas como heridas múltiples están compuestas en gran medida por lesiones en la cabeza y traumatismos intracraneales. A pesar de los esfuerzos legislativos por normar el uso del casco, la cultura del mexicano es un fuerte componente en las lesiones. Paradójicamente, es común observar que el casco es empleado solo para cumplir con los reglamentos de tránsito, y se utiliza de tamaño o forma inadecuada; por ejemplo, niños con casco de adulto o personas que portan el casco en el brazo. La intención es evitar las sanciones y no proteger de las lesiones.

De igual manera, resulta pertinente citar el *Estudio sobre las condiciones del traslado de niños en motocicletas en América Latina* realizado por la Fundación Gonzalo Rodríguez² donde se destaca que:

Los niños tienen más probabilidades que los adultos de sufrir consecuencias severas. Esto es así porque el cerebro y el cráneo del niño son más vulnerables que los del adulto ya que no han alcanzado la maduración completa. A los cuatro años, el tamaño de la cabeza de un niño es 90% la de un adulto y a los doce años es el 95%. Recién a los veinte años las placas óseas del cráneo están completamente cerradas.

El cuello, en contraste con la cabeza, es solo el 75% del tamaño del adulto a los cuatro años y 85% a los doce años. Los músculos del cuello del niño son más débiles, los ligamentos pueden estirarse más y las articulaciones vertebrales del niño no registran tanto el movimiento

¹ <https://www.medigraphic.com/pdfs/gaceta/gm-2017/gm176c.pdf>

² http://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/1032/Estudio_Motos.pdf?sequence=1&isAllowed=y



hacia adelante como en los adultos. Además, la columna vertebral tiene más cartílago y menos hueso (Arbogast et al. 2013, en UNECE, 2016).

En América Latina los países aún no han enfrentado este asunto con firmeza y, por tanto, no se han tomado medidas fuertes al respecto. De ese modo, los niños son movilizados en este medio de transporte asumiendo riesgos muy importantes para la salud.

Algunos países como Bélgica, Dinamarca, Francia e Italia prohíben que menores de entre 3 y 10 años –que no llegan al posapié– se trasladen en motocicleta. Tanto la oferta de transporte público como la posibilidad de contar con automóviles privados hacen que esto pueda cumplirse y llevarse a la práctica.

CUARTO.- En atención a los motivos expuestos por las y los autores de la iniciativa y en virtud de los datos aportados por esta Comisión, estimamos como procedente la iniciativa, adicionando este órgano dictaminador un artículo transitorio a fin de que los municipios realicen las modificaciones atinentes en sus reglamentos municipales donde se establezca la sanción para quien violente lo dispuesto en este decreto.

En términos de lo anteriormente expuesto y considerado, esta Comisión que dictaminó, estima que es procedente.

Con base en los anteriores Considerandos, esta H. LXVIII Legislatura del Estado, expide el siguiente:

DECRETO No. 242

LA SEXAGÉSIMA OCTAVA LEGISLATURA DEL HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE DURANGO, EN



EJERCICIO DE LAS FACULTADES QUE LE CONFIERE EL ARTÍCULO 82 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA LOCAL, A NOMBRE DEL PUEBLO **DECRETA:**

ARTÍCULO ÚNICO: Se adiciona un párrafo cuarto al artículo 34 bis de la Ley de Tránsito para los Municipios del Estado de Durango, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 34 BIS.- -----

Se prohíbe a los conductores o propietarios de cualquier tipo de motocicletas, trimoto, cuatrimoto, o motocarro, llevar como acompañante a menores de cinco años o que habiendo cumplido esa edad no puedan sujetarse por sus propios medios y alcanzar el posapiés o pedal que tenga el vehículo para ese efecto. Los Ayuntamientos sancionaran en los reglamentos que correspondan la violación a esta disposición.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Durango.

SEGUNDO. En un plazo que no exceda de 45 días posteriores a la entrada en vigor del presente Decreto, los Ayuntamientos deberán expedir la reglamentación necesaria para dar cumplimiento a este decreto.



TERCERO. Se derogan todas las disposiciones que se opongan al presente Decreto.

El Ciudadano Gobernador del Estado, sancionará, promulgará y dispondrá se publique, circule y observe.

Dado en el Salón de Sesiones del Honorable Congreso del Estado, en Victoria de Durango, Dgo., a los (11) once días del mes de diciembre del año (2019) dos mil diecinueve.

DIP. GABRIELA HERNÁNDEZ LÓPEZ
PRESIDENTA.

DIP. ELIA DEL CARMEN TOVAR VALERO
SECRETARIA.

DIP. MA. ELENA GONZÁLEZ RIVERA
SECRETARIA.