

INICIATIVA QUE ADICIONA EL ARTÍCULO 103 DE LA LEY GENERAL DE LOS DERECHOS DE NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES, A CARGO DEL DIPUTADO FÉLIX DURAN RUIZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA.

El que suscribe, Félix Durán Ruiz, diputado federal integrante del Grupo Parlamentario de Morena de la LXV Legislatura de esta honorable Cámara de Diputados, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, y 72, inciso H), de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, fracción I, 77, numerales 1 y 3, 78, 102, numeral 1 y 285 numeral 1, del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta soberanía la siguiente **iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona la fracción VIII Bis al artículo 103 de la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes**, conforme a la siguiente:

Durante las últimas tres décadas tanto en México como en el mundo se ha observado un incremento importante en el uso de vehículos compactos motorizados, tras los retos que implica la movilidad en las grandes poblaciones; tan solo entre el año de 1993 y 2014 el uso de estos se incrementó con una velocidad que duplico la del crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB) en los países de América Latina, el cual fue de aproximadamente 2.1 por ciento, de acuerdo con el estudio *La motocicleta en el tránsito en las Américas* de la Organización Panamericana de la Salud y de la Organización Mundial de la Salud, presentado en el año 2017.

Si bien, el uso de este tipo de vehículos reduce de manera considerable las congestiones de tráfico en las grandes ciudades, también es una realidad que este tipo de vehículos se ven involucrados en un gran número de accidentes viales. De acuerdo con el Informe más reciente de la Organización Mundial de la Salud “Global Status Report on Road Safety” destaca que las muertes por accidentes de tránsito continúan aumentando, con un promedio anual de 1.35 millones de muertes. El propio informe destaca que a nivel mundial las lesiones causadas por el tránsito son por ahora la principal causa de muerte de niños y jóvenes de 5 a 29 años. Si bien la región de América Latina concentra solo el 11 por ciento de las muertes por accidentes de tráfico en el mundo con casi 155 mil muertes por año. Los ocupantes de automóviles representan el 34 por ciento de las muertes por accidentes de tránsito en la región, y los motociclistas representan el 23 por ciento, lo que representa un incremento del 3 por ciento con respecto al informe global anterior. Este último rubro objeto de la presente iniciativa.

En el caso muy específico de México, de acuerdo con el “Informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2020”, de la Secretaría de Salud y el Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes. Durante el año 2019 fallecieron 14 mil 673 personas por siniestros viales; del este total las y los peatones son quienes concentraron el mayor porcentaje de fallecimientos con 3 mil 120 atropellamientos fatales (21.3 por ciento), le siguen las y los ocupantes de vehículos con 2 mil 283 fallecimientos (15.6 por ciento), las y los motociclistas con mil 952 (13.3 por ciento), las y los ciclistas con 128 (0.9 por ciento) y otras con 33 (0.2 por ciento).

El mismo informe destaca que si bien en comparación con el año 2014, el número de fallecimientos de las y los peatones se redujo de manera considerable en un 35.3 por ciento,

el de los ocupantes de vehículos se redujo en 22.4 por ciento y ciclistas un 32.6 por ciento. Por el contrario, en el caso de motociclistas, el número de decesos se incrementó en un 43.5 por ciento.

Otro dato importante por destacar del mismo informe es al analizar la evolución de la tasa de mortalidad por tipo de persona usuaria, para el año 2019 se observó una reducción del 13.9 por ciento en el caso de las y los peatones en comparación con el año anterior. En el caso de las y los ocupantes de vehículos hay una disminución del 14.3 por ciento con relación a 2018. En el caso de las y los usuarios de motocicletas, la tasa se incrementó en un 36 por ciento, en comparación con 2014 y en un 2.3 por ciento en comparación con el año anterior.

Adicionalmente, al analizar las defunciones relacionadas con accidentes viales por grupos etarios, para el año 2019 el 39.8 por ciento se concentraron en personas de entre 20 y 39 años, seguido del grupo de entre 40 y 59 años con un 25 por ciento y las personas adultas mayores con un 18.7 por ciento. Y solo el 16.5 por ciento se concentró en quienes tenían entre 0 y 19 años.

Si bien, se observa una reducción en el número de muertes de peatones, ciclistas y ocupantes de vehículos motorizados en todos los grupos etarios entre 2014 y 2019, en el caso de las y los motociclistas se observó un incremento del 71.4 por ciento en el caso de niñas y niños de 0 a 4 años, un 550 por ciento en niñas y niños de 5 a 9 años, un 27 por ciento en niñas, niños y adolescentes de 10 a 19 años, un 40.6 por ciento en personas adultas jóvenes de 20 a 39 años, un 53.9 por ciento en personas adultas de 40 a 59 años y un 119 por ciento en personas adultas de 60 y más años.

Derivado de lo anterior, es importante que México mejore su legislación en materia de seguridad vial y más cuando se ven involucradas niñas, niños y adolescentes en accidentes viales, principalmente en motocicletas.

Manejar una motocicleta puede considerarse una actividad de alto riesgo, toda vez que quien maneja el vehículo de motor en la mayoría de los casos no cuenta con protección, ni medio de retención que puedan servir como barrera de seguro para el conductor y en ocasiones para quien lo acompaña.

Es necesario considerar que el transporte de las niñas, niños y adolescentes en este tipo de vehículo en nuestro país se ha convertido en algo habitual, con lo que podemos observar hasta más de 4 personas a bordo de una motocicleta, ignorando la gravedad que representa el traslado para los menores.

Diversos han sido los investigadores que coinciden en que las personas que ostentan la tutoría o guardia potestad de los menores, en pleno uso del conocimiento, son quienes mayormente transportan a los menores en este tipo de vehículos sin los elementos mínimos de protección establecidos dentro de la ley (casco de protección, traje de protección, entre otros), siendo únicamente en algunos casos protegidos por el propio físico de sus familiares, a los cuales se han denominado coloquialmente “niños sándwich”; cabe

mencionar que en ocasiones, los menores son incapaces de sujetarse por sí mismos al conductor, teniendo en desventajas su edad, altura y peso.

Haciendo estos viajes de rutina un peligro constante para los menores es por ello que con la aprobación de la presente iniciativa se pretende salvaguardar y asegurar el bienestar de los infantes. Tan solo en nuestro país, de acuerdo con el INEGI y la información de decesos por siniestros de tránsito, durante el año 2019 murieron 783 niños menores de 14 años en algún accidente de tránsito, es decir, por lo menos 2 menores cada 24 horas. Ver Tabla 1.

Si bien es cierto, que transportar menores de edad en una motocicleta se ha convertido en una necesidad de las familias en nuestro país, ante la restricción de mejores ingresos para acceder a un vehículo con mejores medidas de seguridad como lo son los automóviles, es necesario realizar modificaciones legales que permitan proteger y salvaguardar la vida de los menores.

Considerando la Declaración Universal de los Derechos Humanos, en su artículo 3o., que dice:

“Todo individuo tiene derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona”.

La Declaración de los Derechos del Niño, artículo 6o. que al tenor dice en su párrafo primero:

“Los Estados parte reconocen que todo niño tiene el derecho intrínseco a la vida”

Que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, dice en su artículo 4o. párrafo noveno, décimo y décimo primero:

“Artículo 4o.:

...

“En todas las decisiones y actuaciones del Estado se velará y cumplirá con el principio del interés superior de la niñez, garantizando de manera plena sus derechos. Los niños y las niñas tienen derecho a la satisfacción de sus necesidades de alimentación, salud, educación y sano esparcimiento para su desarrollo integral. Este principio deberá guiar el diseño, ejecución, seguimiento y evaluación de las políticas públicas dirigidas a la niñez.

Los ascendientes, tutores y custodios tienen la obligación de preservar y exigir el cumplimiento de estos derechos y principios. El Estado otorgará facilidades a los particulares para que coadyuven al cumplimiento de los derechos de la niñez.”

Derivado de lo anterior someto a consideración de esta soberanía la siguiente **iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona la fracción VIII Bis al artículo 103 de la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes**, quedando de la siguiente forma:

Con esta reforma se pretende garantizar el derecho a la vida y preservar la seguridad y la integridad de niñas, niños y adolescentes, derecho humano que se vulnera de manera

irresponsable en el momento en el que son trasladados en motocicletas, motonetas, cuatrimotos sin ningún tipo de protección, sin tener la edad mínima para sujetarse y peor aún, cuando son transportados en la parte frontal del conductor o con sobrecupo.

Con fundamento en lo anterior, se presenta a esta honorable asamblea la siguiente iniciativa con proyecto de

Decreto por el que se adiciona la fracción VIII Bis al artículo 103 de la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes

Artículo Único. Se adiciona la fracción VIII Bis al artículo 103 de la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes, para quedar como sigue:

Artículo 103. ...

...

...

...

...

...

...

...

...

VIII Bis. Transportar a niñas, niños y adolescentes, conforme a las normas en materia de movilidad y tránsito.

...

...

Transitorio

Único. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Referencias

I. <https://www.who.int/es/news/item/19-10-2015-despite-progress-road-traffic-deaths-remain-too-high>

- II. <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/354365/WHO-NMH-NVI-15.6-spa.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- III. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/741479/Informe_SV_2020_Autorizado.pdf
- IV. https://www3.paho.org/hq/index.php?option=com_content&view=article&id=14857:new-who-report-highlights-insufficient-progress-to-tackle-lack-of-safety-on-the-world-s-roads&Itemid=0&lang=es#gsc.tab=0
- V. https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/consulta/general_ver4/MDXQueryDatos.asp?#Registro&c=13158
- VI. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/725568/LGDNNA_nva_reforma_230322.pdf

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, a 21 de febrero de 2023.

Diputado Félix Durán Ruiz (rúbrica)