

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR A LAS SECRETARÍAS DE SALUD Y DE ECONOMÍA A REVISAR LA NOM-206-SCFI/SSA2-2018, “CASCO DE SEGURIDAD PARA LA PREVENCIÓN Y ATENCIÓN INMEDIATA DE LESIONES EN LA CABEZA DE MOTOCICLISTAS – ACCIONES DE PROMOCIÓN DE LA SALUD-ESPECIFICACIONES DE SEGURIDAD Y MÉTODOS DE PRUEBA, INFORMACIÓN COMERCIAL Y ETIQUETADO”, A CARGO DE LA DIPUTADA ADRIANA CAMPOS HUIRACHE, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI

Quien suscribe, Adriana Campos Huirache, diputada por el estado de Michoacán de Ocampo, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional en la LXV Legislatura, del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 6, numeral 1, fracción I y 79 del Reglamento de la Cámara de Diputados, así como demás relativos y aplicables, somete a consideración de esta honorable asamblea proposición con punto de acuerdo, al tenor de las siguientes

Consideraciones

Considerada como símbolo de libertad, ícono cultural y opción de movilidad frente al tránsito cotidiano que tanto afecta a las grandes urbes del país, la motocicleta es el vehículo motorizado que ha presentado durante los últimos años un mayor crecimiento en cuanto a su producción, importación y comercialización. De acuerdo con la recién creada Asociación Mexicana de Fabricantes e Importadores de Motocicletas, hasta antes de la contingencia sanitaria provocada por el Covid-19, en el país se vendían en promedio entre 870,000 y 900,000 unidades al año, cifra que aumentó en 2022 al alcanzar un promedio de un millón 250,000 unidades, lo que significa que, por primera vez en la historia del país, se comercializaron más motocicletas que autos en México.¹

De acuerdo con dicha entidad privada, este hecho podría ser el resultado de la suma de diversos factores, como, por ejemplo, la crisis de la industria automotriz, por la baja producción de las armadoras, la escasez de semiconductores, el escaso inventario en las agencias y los altos costos de transportación. La asociación en comento estima que, de 2017 a 2021, este mercado aumentó 27%, lo que significó un incremento promedio anual de 5.4%, el cual cerró en 2022 cerró con un incremento del siete por ciento.²

Dicho crecimiento dista de ser nuevo, sino que viene de algunos años a la fecha. Con base en los datos oficiales publicados por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) en 1998 se registraron 222,100 motocicletas circulando, pero esta cifra aumentó 92% ² para un total de 2,270,458 en 2014. De acuerdo con estimaciones de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), en 2013 el mercado de motocicletas en el país fue de 473,676 unidades y la variación en el primer semestre de 2014 en comparación con el año anterior, fue de 31.6 % más motocicletas nuevas que ingresaron al país para su comercialización.³

Lamentablemente, este incremento se ha visto acompañado de diversos fenómenos que inciden negativamente en la movilidad y la seguridad de las personas, ya que para nadie es un secreto la forma en que se han incrementado las infracciones y delitos por algunos

conductores de motocicletas, así como los accidentes protagonizados a bordo de estos vehículos cuyo resultado en no pocas ocasiones llega a ser mortal.

De acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, en 2021 se reportó que el tipo de accidente con mayor número de víctimas muertas en el lugar del incidente fue la colisión con vehículo automotor, con 983 (22.3 %) personas fallecidas. La siguió la colisión con peatón (atropellamiento) con un total de 836 (19.0 %) personas muertas. La colisión con motocicleta fue el tercer lugar, con 696 (15.8 %) decesos. En conjunto, estos tres tipos de accidentes concentraron seis de cada 10 defunciones en el lugar del accidente.⁴

Gráfica 4
DISTRIBUCIÓN DE VÍCTIMAS FALLECIDAS, POR TIPO DE ACCIDENTE 2021



¹ La categoría de «otros» está conformada por: salida del camino, colisión con ciclista, caída de pasajero, colisión con animal, colisión con ferrocarril e incendio.

Fuente: INEGI. Estadística de Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas

El organismo autónomo referido señala que para el caso de las personas que resultaron heridas en un percance vial, se reportó que la colisión con vehículo automotor ascendió a 27,658 (33.5 %) personas lesionadas y la colisión con motocicleta presentó 23,477 (28.5 %) personas heridas. El tercer lugar lo ocupó la colisión con peatón (atropellamiento), con 10,349 (12.6 %) víctimas heridas. Estos tres tipos de accidentes representaron siete de cada 10 personas lesionadas en accidentes de tránsito.⁵

Gráfica 5
DISTRIBUCIÓN DE VÍCTIMAS LESIONADAS, POR TIPO DE ACCIDENTE 2021



¹ La categoría «otros» está conformada por: salida del camino, colisión con ciclista, caída de pasajero, colisión con animal, colisión con ferrocarril e incendio.

Fuente: INEGI. Estadística de Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas

Con relación a la comisión de ilícitos, la escasez de cifras nos impide citar un número concreto que ilustre la cantidad de delitos que se cometen a bordo de estos vehículos, así como acreditar la cantidad de estos que han sido robados, pero resulta verdad sabida que una forma común de homicidio es la perpetrada por parejas de sicarios que asesinan a sus víctimas valiéndose de la sorpresa y la acechanza, tal y como ocurrió en el caso del periodista **Ciro Gómez Leyva**, quien, afortunadamente, pudo sortear con éxito el atentado que pretendió acabar con su vida.

De igual forma, y dada la dispersión de cifras ocasionada por el hecho de que el control del tránsito corresponde a los tres niveles de gobierno, tampoco es posible invocar una cifra que revele la magnitud de éstas, pero igualmente es del dominio del público que algunos motociclistas cometen como circular a exceso de velocidad, en banquetas, por vías rápidas cuando no cuentan con el cilindraje autorizado para ello, entre carriles o por vías confinadas a los peatones o a los ciclistas, no portar casco, usar teléfonos celulares, cruzar los semáforos cuando están en luz roja y llevar como acompañantes a menores de edad, entre otras.

Dado lo anterior, se vuelve obligado establecer o reformas aquellas normas tendientes a regular el tránsito de las motocicletas a fin de ordenarlo y otorgar mayor seguridad a los peatones, ciclistas, conductores y a los propios motociclistas, evitando con ello la comisión de ilícitos e infracciones. Una forma de arribar a tal objetivo pasa por el tema de los cascos, aditamentos diseñados para proteger a los usuarios de estos vehículos pero que, en no pocas ocasiones, no son utilizados o incumplen con las especificaciones dictadas por las autoridades competentes.

Sobre este particular, vale mencionar que las secretarías de Salud y Economía emitieron la Norma Oficial Mexicana NOM-206-SCFI/SSA2-2018, “cascos de seguridad para la prevención y atención inmediata de lesiones en la cabeza de motociclistas – acciones de promoción de la salud-especificaciones de seguridad y métodos de prueba, información comercial y etiquetado”, la cual tiene por objeto establecer las especificaciones, métodos de pruebas para los cascos de seguridad para usuarios de motocicleta y otros usuarios de vehículos a motor, así como promover su uso para prevenir y disminuir la gravedad de las lesiones en la cabeza, y establecer la información comercial y etiquetado que ostentan los cascos de seguridad para motociclistas en los Estados Unidos Mexicanos. Dicha Norma es aplicable para los cascos de seguridad para usuarios de motocicleta y otros usuarios de vehículos a motor, de fabricación nacional y de importación que se utilicen y comercialicen en el territorio de nuestro país.

Dicha norma contiene especificaciones relativas a la atenuación de los impactos, penetración, sistemas de retención, configuración, proyecciones e índice de posicionamiento y ya es susceptible de ser revisada, toda vez que, al haber sido publicada el 29 de mayo de 2018, es aplicable lo dispuesto por el artículo 51 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, el cual establece que las normas oficiales mexicanas deberán ser revisadas cada 5 años a partir de la fecha de su entrada en vigor.

La oportunidad que se nos ofrece para revisar la NOM en comento nos permite instar a las dependencias encargadas de ello para que, dentro del procedimiento correspondiente, se estudie la posibilidad de incluir dos características adicionales a los cascos: la primera, que

estos sean necesariamente hechos con material reflejante, y la segunda, que las placas del vehículo sean agregadas a dichos aditamentos, esto a fin de proporcionar mayor seguridad a los motociclistas y demás conductores que los circunden y establecer la identidad entre la moto que se conduce y el conductor que la dirige, so pena de que, en caso de que ello no tenga verificativo en la práctica, los agentes de tránsito competentes impongan las sanciones que en derecho procedan.

Tal sugerencia encuentra sustento en lo establecido por el artículo de la recién expedida Ley General de Seguridad Vial y Movilidad, la cual dispone en su artículo 49 lo que a continuación se transcribe:

“La Federación, las entidades federativas y los municipios deberán incluir en sus reglamentos de tránsito disposiciones respecto de las medidas mínimas de tránsito, 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.

“Las autoridades de los tres órdenes de gobierno establecerán, en su normativa aplicable, las sanciones correspondientes a quienes infrinjan las medidas mínimas establecidas en el presente artículo.

“Por lo anterior los reglamentos de tránsitos y demás normatividades aplicables tendrán que regirse bajo las siguientes características mínimas:

“XI. El uso obligatorio de casco para personas conductoras y pasajeros de motocicletas que cumpla con la Norma Oficial Mexicana aplicable en la materia;”

Tal disposición, en tanto que emana de un ordenamiento de carácter general y se relaciona con una norma oficial de aplicación en todo el territorio permite que las características de los cascos sean compartidas en todos los Estados y municipios del país, por lo que, de actuar las autoridades en el sentido que aquí se sugiere, tendríamos uniformidad en el diseño de los cascos, provocando con ello menos accidentes de tránsito y la comisión de menos ilícitos, partiendo para esto de la idea de que aquel motociclista que no cumpla con ambas especificaciones deberá ser detenido por los agentes de tránsito a fin de revisar la situación del vehículo y su conductor, lo que no significa de modo alguno criminalizar la práctica del motociclismo, para la cual sólo tenemos respeto, sino ordenarla a fin de preservar vidas y patrimonios.

Por lo expuesto y con fundamento en las disposiciones invocadas en el proemio, elevo a consideración de esta soberanía la siguiente proposición con

Punto de Acuerdo

Único. La Cámara de Diputados exhorta respetuosamente a las secretarías de salud y de economía, a efecto de que sea revisada la Norma Oficial Mexicana NOM-206-SCFI/SSA2-2018, “cascos de seguridad para la prevención y atención inmediata de lesiones en la cabeza de motociclistas -acciones de promoción de la salud- especificaciones de seguridad y

métodos de prueba, información comercial y etiquetado” para establecer nuevas especificaciones en dichos artículos.

Notas:

1. Consultado en <https://mexicoindustry.com/noticia/acelera-la-produccion-y-comercializa-ron-de-motocicletas-en-mexico> el 14 de marzo de 2023 a las 14:55 horas.

2. Ib.

3. NOM-206-SCFI/SSA2-2018, “CASCO DE SEGURIDAD PARA LA PREVENCIÓN Y ATENCIÓN INMEDIATA DE LESIONES EN LA CABEZA DE MOTOCICLISTAS-ACCIONES DE PROMOCIÓN DE LA SALUD-ESPECIFICACIONES DE SEGURIDAD Y MÉTODOS DE PRUEBA, INFORMACIÓN COMERCIAL Y ETIQUETADO”.

4. Comunicado de prensa núm. 662/22. 17 de noviembre 2022. Comunicación social. Estadísticas a propósito del Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Accidentes de Tránsito (3er domingo de noviembre de 2022). Consultado en <https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/>

[aproposito/2022/EAP_VI_CACCT22.pdf](#) el 14 de marzo de 2023 a las 15:29 horas

5. Ops cit. Comunicado de prensa núm. 662/22.

Dado en el salón de sesiones de la Cámara de Diputados, a 28 de marzo de 2023.

Diputada Adriana Campos Huirache (rúbrica)