

Intervención de la diputada Leticia Mosso Hernández, con una proposición con punto de acuerdo parlamentario por el que se exhorta respetuosamente al titular de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes en el ámbito de su competencia, para que implemente las acciones necesarias para regular los topes o reductores de velocidad en las vías de comunicación federal.

La presidenta:

En desahogo del inciso “c” del punto número uno del Orden del Día, se concede el uso de la palabra a la diputada Leticia Mosso Hernández, hasta por un tiempo de cinco minutos.

La diputada Leticia Mosso Hernández:

Gracias, presidenta.

Con su venia integrantes de la Mesa Directiva.

Compañeras y compañeros diputados.

En uso de las facultades que me confiere la Constitución de nuestro Estado de Guerrero y la Ley Orgánica de este Poder Legislativo, me permito presentar la siguiente proposición con punto de acuerdo parlamentario por el que se exhorta respetuosamente al titular de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes en el ámbito de su competencia, para que implemente las acciones necesarias para regular los topes o reductores de velocidad en las vías de comunicación federal,

Diario de los Debates

Chilpancingo, Gro. Martes 23 Mayo 2023

como asunto de urgente y obvia resolución, al tenor de la siguiente Exposición de Motivos, esperando que todas las compañeras y compañeros puedan apoyarla de manera favorable.

La seguridad vial es el conjunto de estrategias, acciones y medidas que garantizan el buen funcionamiento de tránsito evitando accidentes minimizando sus consecuencias y priorizando la vida de las partes involucradas.

El creciente flujo vehicular, así como de los diversos medios de transporte aunado al crecimiento demográfico repercuten directamente la importancia de la seguridad vial pues todas y todos formamos parte de este sistema de alguna forma.

El objetivo principal de la seguridad vial es prevenir accidentes y fatalidades, un accidente tiene consecuencias y afecta no sólo a quienes lo padecen sino a sus familiares, entorno laboral y social, lo anterior derivado del tratamiento,

rehabilitación o los gastos económicos, asimismo implica un costo para los sistemas de salud, según la magnitud de las lesiones, afectando a su vez a la economía del país.

Entre los accidentes que tienen mayor incidencia, se encuentran los de tránsito, que de acuerdo a la Organización Mundial de la Salud, alrededor de 1.3 millones de personas por año se ven involucradas en un hecho de tránsito y entre 20 y 50 millones resultan heridas, incluso por afectaciones que producen discapacidades temporales o permanentes.

Al respecto, México ocupa el séptimo lugar a nivel mundial en accidentes de tránsito y el tercero en América Latina, siendo la principal causa de mortalidad entre niños entre 5 y 9 años de edad y la segunda causa de orfandad. Según estudios del Instituto Nacional de Salud Pública diariamente fallecen 22 jóvenes de entre 15 y 29 años por esta causa, mientras que anualmente mueren en

promedio 24 mil personas de todos los niveles.

A través de políticas públicas, el Gobierno federal realiza estrategias prioritarias para mejorar la seguridad vial en la Red Carretera Federal y para ello diseña programas preventivos para incrementar la seguridad vial, sin embargo, a pesar de las medidas de seguridad que se han implementado, la cifra de personas que fallece cada año en accidentes viales sigue siendo sumamente elevada.

Una de las medidas de seguridad implementadas es la construcción de topes o reductores de velocidad en las vías federales, según el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal, en su capítulo IV, artículo 13.

Y respecto a los topes establece que estos sólo pueden colocarse en carreteras urbanas o en tramos próximos a cualquier asentamiento humano. El mismo ordenamiento en su artículo 2º fracción XIII define

como “carretera urbana” a “el tramo de carretera que cruza por una zona urbana”.

Por su parte, la Norma Oficial Mexicana 034, de señalización y dispositivos viales para calles y carreteras establece que los reductores de velocidad son dispositivos instalados o construidos en el arroyo vial con el objeto de regular la velocidad de los vehículos al modificar el alineamiento vertical de calles y carreteras.

En casos excepcionales en los que se requiera obligar al conductor a reducir la velocidad del vehículo y, en su caso, detenerse antes del inicio de un área de conflicto, como un cruce de peatones o una intersección a nivel con otra carretera. Se deben colocar en los cruces a nivel con vías férreas, a cinco metros antes de las rayas de alto, como se muestra en el manual. Se deben evitar en intersecciones semaforizadas, excepto cuando existan zonas escolares, centros de salud o de asistencia.

Señala que a los reductores de velocidad se les debe de añadir la marca para identificar reductores de velocidad, la señal preventiva, la señal restrictiva, así como botones reflejantes sobre el pavimento con la finalidad de que sean visibles y se eviten accidentes.

Los topes han demostrado ser muy efectivos para disminuir la velocidad de vehículos que transitan en las vialidades, sin embargo, en algunas ocasiones lejos de ayudar, termina siendo más peligrosos debido a la poca regulación para su colocación, pues las personas toman la decisión de improvisar un tope sin permiso de la autoridad.

Nos encontramos ante el conflicto de que al construirse sin el permiso de la autoridad, no existe una regulación sobre los estándares técnicos sobre el diseño, material, medidas, construcción o instalación de los topes, lo que provoca que se coloquen topes en una misma zona, que los construyan de distintos

tamaños y diseños, en perjuicio del cumplimiento efectivo de su objetivo principal, e incluso, algunos pudieran llegar a ser más perjudiciales que benéficos, afectando a los automóviles que circulan dichas vialidades y por ende generan malestar entre los ciudadanos.

La Secretaria de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, conforme al artículo 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, es la dependencia del Ejecutivo Federal a la que le corresponde formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo de las comunicaciones y transporte terrestre de acuerdo a las necesidades del país.

Por ello es importante que la secretaría realice investigaciones y monitoreo correspondiente a través de sus áreas destinadas para tal efecto, para establecer una clasificación a nivel estatal, además de evaluar, supervisar y regular la pertinencia de los topes y/o reductores de velocidad en las vías

federales que atraviesan nuestra Entidad y retirar los mismos cuando no cumplan con los criterios establecidos para su construcción, coadyuvando a la construcción de un medio ambiente más sano y de una movilidad en beneficio de las y los guerrerenses.

Por lo anteriormente expuesto compañeros y con fundamento en el artículo 65 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Guerrero, con carácter de urgente y obvia resolución, presentamos este Punto de Acuerdo bajo la siguiente proposición.

ARTICULO ÚNICO. La Sexagésima Tercera Legislatura al Honorable Congreso del Estado de Guerrero, con pleno respeto a la división de poderes, exhorta de manera respetuosa al Titular de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, para que en el ámbito de su competencia implemente las acciones necesarias para regular los topes y/o reductores de velocidad en las vías de comunicación federal.

Es cuanto, diputada presidenta.

Versión Íntegra

Proposición con Punto de Acuerdo por el que se exhorta respetuosamente al Titular de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, en el ámbito de su competencia para que implemente las acciones necesarias para regular los topes y/o reductores de velocidad en las vías de comunicación federal, como asunto de urgente y obvia resolución.

CC. DIPUTADOS SECRETARIOS DE LA MESA DIRECTIVA DEL H. CONGRESO DEL ESTADO PRESENTES.

La suscrita Diputada Leticia Mosso Hernández, Representante Parlamentaria del Partido del Trabajo de la Sexagésima Tercera Legislatura del Estado Libre y Soberano de Guerrero; en uso de las facultades

Diario de los Debates

Chilpancingo, Gro. Martes 23 Mayo 2023

que me confiere el artículo 65, fracción I, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Guerrero, los artículos 23, fracción, I, 75, 76, 79 y 313 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guerrero Número 231 vigente, someto a consideración del Pleno de esta Soberanía la siguiente **proposición con punto de acuerdo parlamentario por el que se exhorta respetuosamente al Titular de la Secretaria de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, en el ámbito de su competencia para que implemente las acciones necesarias para regular los topes y/o reductores de velocidad en las vías de comunicación federal, como asunto de urgente y obvia resolución**, al tenor de las siguientes:

CONSIDERACIONES

La seguridad vial es el conjunto de estrategias, acciones y medidas que garantizan el buen funcionamiento del tránsito, evitando accidentes, minimizando sus consecuencias y

priorizando la vida de las partes involucradas.

El creciente flujo vehicular, así como de los diversos medios de transporte, aunados al crecimiento demográfico, repercuten directamente en la importancia de la seguridad vial, pues todas y todos formamos parte de ese sistema de algún modo.

El objetivo principal de la seguridad vial es prevenir accidentes y fatalidades, un accidente tiene consecuencias y afectan no solo a quien lo padece, sino a sus familiares, entorno laboral y social, lo anterior derivado del tratamiento, rehabilitación o los gastos económicos, asimismo implica un costo para los sistemas de salud, según la magnitud de las lesiones, afectado a su vez a la economía de un país.

Entre los accidentes que tienen mayor incidencia, se encuentran los de tránsito, que de acuerdo a la OMS, alrededor de 1.3 millones de personas por año se ven involucradas

en un hecho de tránsito y entre 20 y 50 millones resultan heridas, incluso con afectaciones que producen discapacidades temporales o permanentes.

La misma OMS calcula que los siniestros viales en general cuestan a la mayoría de países el 3% de su producto interno bruto, y desde principios de los años 2000 estimaba que para el 2020 los hechos de tránsito serían la segunda causa de mortalidad y morbilidad en los países en desarrollo, en pocas palabras, una crisis mundial de salud pública.

Al respecto, México ocupa el séptimo lugar a nivel mundial en accidentes de tránsito y el tercero en América Latina, siendo la principal causa de mortalidad en niños entre 5 y 9 años de edad y la segunda causa de orfandad. Según estudios del Instituto Nacional de Salud Pública (INSP), diariamente fallecen 22 jóvenes de entre 15 y 29 años por esta causa, mientras que anualmente mueren en promedio 24 mil personas de todos los niveles etareos.

La Organización Panamericana de la Salud (OPS) advierte que 40 mil personas quedan permanentemente incapacitadas y 750 mil sufren lesiones graves provocadas por siniestros viales en nuestro país.

A través de políticas públicas, el Gobierno federal realiza estrategias prioritarias para mejorar la seguridad vial en la Red Carretera Federal y para ello diseña programas preventivos para incrementar la seguridad vial, sin embargo, a pesar de las medidas de seguridad vial que se han implementado, la cifra de personas que fallece cada año en accidentes viales sigue siendo sumamente elevada.

Una de las medidas de seguridad implementadas es la construcción de topes o reductores de velocidad en las vías federales, según el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal, en su capítulo IV, artículo 13, *“Los vibradores son acanalamientos transversales al eje de la vía federal*

construidos en la superficie de rodamiento para advertir la proximidad de un peligro”, por su parte el artículo 14 señala que “los topes son semiesferas o primas cuadrangulares de metal, concreto, hule o cualquier material idóneo colocados en posición transversal en la carretera, con el propósito de que el conductor disminuya su velocidad para cruzarlo.”

Y respecto a los topes establece que estos **“solo pueden colocarse en carreteras urbanas o en tramos próximos a cualquier asentamiento humano”**. El mismo ordenamiento en su artículo 2º fracción XIII define como **“carretera urbana”** a **“el tramo de carretera que cruza por una zona urbana”**

Por su parte, el “Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-034-SCT2/SEDATU-2021, señalización y dispositivos viales para calles y carreteras” establece que los reductores de velocidad son *“dispositivos instalados o construidos en el arroyo vial con objeto de regular*

la velocidad de los vehículos al modificar el alineamiento vertical de calles y carreteras. Su uso y tipo a utilizar está condicionado a las características operacionales de la vía. Se deben construir en altorrelieve y contar con un diseño que permita un drenaje pluvial eficiente”

“A través de un estudio de ingeniería de tránsito, se debe determinar el tramo y número de reductores en función de la velocidad y los volúmenes de tránsito peatonal, ciclista y vehicular. En carreteras, se construyen sobresaliendo del pavimento en todo el ancho del arroyo vial, incluyendo en su caso los acotamientos, en casos excepcionales en los que se requiera obligar al conductor a reducir la velocidad del vehículo y, en su caso, detenerse antes del inicio de un área de conflicto, como un cruce de peatones o una intersección a nivel con otra carretera más importante. Se deben colocar en los cruces a nivel con vías férreas, a cinco (5) metros antes de las rayas de alto, como se muestra en el manual. Se deben

evitar en intersecciones semaforizadas, excepto cuando existan zonas escolares, centros de salud o de asistencia”.

Señala que a los reductores de velocidad se les debe de *“añadir la marca para identificar reductores de velocidad, la señal preventiva, la señal restrictiva, así como botones reflejantes sobre el pavimento”* con la finalidad de que sean visibles y se eviten accidentes.

La instalación de este tipo de elementos viales forma parte primordial dentro de las políticas públicas de movilidad que garantiza los derechos de los ciudadanos al libre tránsito, accesible, inclusivo y seguro.

En todas las carreteras federales se han instalado topes cuando existe una localidad o cuando hay un cruce necesario de personas a ambos lados de la vía de comunicación, en una mayoría de los casos de puede decir que dichos topes cumplen con las medidas para suavizar y frenar de

una manera no tan brusca el vehículo. Lo ideal es que deberían de colocarse de manera preventiva rayas amarillas perpendiculares a la orientación de conducción, pues con ello se pretende avisar al conductor con anticipación al llegar al tope principal y no ocasionar algún accidente que lamentar.

Los topes han demostrado ser muy efectivos para disminuir la velocidad de vehículos que transitan en las vialidades, sin embargo, en algunas ocasiones lejos de ayudar, termina siendo más peligrosos debido a la poca regulación para su colocación, pues **las personas toman la decisión de improvisar un tope sin permiso de la autoridad**, a base de concreto, hormigón, etc, sin seguir algún tipo de lineamiento para su construcción, contrayéndolos además en lugares poco visibles, sin señalización y de gran tamaño, los cuales resultan sumamente peligrosos y muchas veces ocasionan accidentes o daños en los vehículos.

Nos encontramos ante el conflicto de que al construirse sin el permiso de la autoridad, no existe una regulación sobre los estándares técnicos sobre el diseño, material, medidas, construcción o instalación de los topes, lo que provoca que se coloquen topes en una misma zona, que los construyan de distintos tamaños y diseños, en perjuicio del cumplimiento efectivo de su objetivo principal, e incluso, algunos pudieran llegar a ser más perjudiciales que benéficos, afectando a los automóviles que circulan dichas vialidades y por ende generan malestar entre los usuarios.

En la actualidad, algunos topes o reductores de velocidad se han convertido en un problema en vez de una solución, porque los tenemos mal hechos y mal posicionados sin ninguna regulación. El uso de topes de manera excesiva no es la solución para el control de velocidad en nuestras urbes, ni siquiera sustentable, porque no impulsan la educación vial de los conductores y por si fuera poco, ocasionan daños

en los frenos, rotulas, suspensiones y terminales de dirección de los vehículos automotores afectando la economía de los usuarios.

Los topes o reductores de velocidad pueden ser una solución, cuando estos se utilicen en las zonas permitidas por nuestra normatividad, tengan los señalamientos suficientes y sean bien hechos, adecuados y amigables con la suspensión de los vehículos.

Si tenemos que convivir con los topes o reductores de velocidad, sería muy importante que las autoridades piensen en el conductor y en los vehículos como un problema integral de la velocidad, y en muchas partes urbanas ya se construyen **topes** adecuados y no tan molestos, porque la función de los **reductores de velocidad** debe ser precisamente eso: reducir la velocidad, pero de manera amable.

En la actualidad existen modelos de reductores novedosos, los cuales permiten mantener la velocidad

optima de los vehículos sin tener que detenerse por completo y que garantizan un traslado seguro.

La Secretaria de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, conforme al artículo 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, es la dependencia del Ejecutivo Federal a la que le corresponde formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo de las comunicaciones y transporte terrestre de acuerdo a las necesidades del país.

Por ello es necesario e importante que la Secretaría realice investigaciones y monitoreo correspondiente a través de sus áreas destinadas para tal efecto, para establecer una clasificación a nivel Estatal, además de evaluar, supervisar y regular la pertinencia de los topes y/o reductores de velocidad ubicados en las vías federales que atraviesan nuestra entidad y retirar los mismos cuando no cumplan con los criterios establecidos para su construcción, coadyuvando a la

construcción de un medio ambiente más sano y de una movilidad en beneficio de las y los guerrerenses.

Respetar los límites de velocidad, las reglas de tránsito, viajar en condiciones óptimas, así como señalamientos claros, siempre ayudaran a un tránsito más seguro y eficiente, sin embargo, no debemos olvidar que la cultura y educación ciudadana respecto a la vialidad es fundamental para que las personas puedan generar empatía por quienes transitan por las vías federales.

La seguridad vial es un tema que concierne a todas las personas que hacen uso de su derecho al libre tránsito. Ya sea como peatones, conductores o pasajeros, todos nos vemos afectados en el transcurso de nuestro día a día por asuntos viales, por lo que, regular su buen funcionamiento es una premisa fundamental.

Por lo anteriormente expuesto y con fundamento en los artículos 65 fracción I de la Constitución Política

del Estado Libre y Soberano de Guerrero, 23 fracción I, 75, 76, 79 y 313 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guerrero número 231, someto a consideración del Pleno de esta Soberanía Popular, **con carácter de urgente y obvia resolución**, la siguiente propuesta con punto de:

ACUERDO PARLAMENTARIO

ÚNICO. La Sexagésima Tercera Legislatura al H. Congreso del Estado de Guerrero, con pleno respeto a la división de poderes, exhorta de manera respetuosa al Titular de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, para que en el ámbito de su competencia implemente las acciones necesarias para regular los topes y/o reductores de velocidad en las vías de comunicación federal.

TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente Acuerdo Parlamentario surtirá efectos a partir de la fecha de su aprobación.

SEGUNDO. Publíquese el presente acuerdo Parlamentario en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado y en el portal electrónico de esta Soberanía para su conocimiento general.

Chilpancingo de los Bravo, Guerrero a los 22 días del mes mayo de dos mil veintitrés.

A T E N T A M E N T E

DIP. LETICIA MOSSO HERNÁNDEZ
REPRESENTANTE
PARLAMENTARIA
DEL PARTIDO DEL TRABAJO