

INICIATIVA QUE REFORMA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURA Y SEGURIDAD REFERENTE A MOTOCICLETAS, A CARGO DEL DIPUTADO RICARDO ASTUDILLO SUÁREZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PVEM

El que suscribe, Ricardo Astudillo Suárez, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta asamblea la presente iniciativa con proyecto de decreto, por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en materia de infraestructura y seguridad referente a motocicletas, conforme a la siguiente

Exposición de Motivos

1. La falta de conciencia sobre la seguridad vial ha provocado que muchos conductores, en este caso motociclistas, no presenten interés real sobre la importancia de la seguridad vial, la cual engloba medidas para protegerse a sí mismos y a otros usuarios de la vía pública.
2. Varias de las medidas de seguridad no se toman en cuenta de manera recurrente, tales como el uso de casco, guantes, rodilleras y otros equipos de seguridad. Lo anterior es una de las principales causas de lesiones y muertes en accidentes de motocicleta.
3. La modernidad ha desatado diversas necesidades en cuanto al transporte por lo que la presencia de motocicletas ha aumentado considerablemente en los últimos años, respondiendo a diversas situaciones y factores de necesidad.
4. Derivado de lo anterior, también han surgido retos emergentes de complicaciones propias del manejo de las motocicletas. La conducción imprudente, como el exceso de velocidad, el adelantamiento indebido y la falta de atención representan las principales causas de accidentes relacionados con motocicletas.
5. La falta de respeto a las normas de tránsito, como el no respetar los semáforos, los límites de velocidad y las señales de tráfico representan un riesgo potencial no solo para los conductores de motocicletas, sino también para quienes los acompañan y demás implicados.
6. La falta de infraestructura vial adecuada, la falta de señalamientos, recursos de tránsito, entre otros, contribuye de manera negativa al riesgo que representa el manejo de una motocicleta en adición a los puntos anteriores.
7. Adicionalmente, la falta de educación y capacitación sobre la seguridad vial y la conducción de motocicletas contribuye de manera directa en el aumento de siniestros de tránsito referentes a choques y accidentes.

8. De la misma forma, la falta de mantenimiento de las motocicletas puede aumentar el riesgo de accidentes debido a fallas mecánicas, por lo que las regulaciones son necesarias en todo sentido para la prevención de accidentes.

9. En 2023, 63 por ciento de las lesiones graves en accidentes de tránsito correspondieron a motociclistas, con un total de 27,568 lesiones graves que requirieron atención médica.

10. Los motociclistas tienen 48 veces más probabilidades de perder la vida en un accidente que los conductores de automóviles. Las lesiones más comunes entre los motociclistas incluyen fracturas de pierna (21.5 por ciento), traumatismo craneal (17.2) y fracturas de fémur (7.9).

11. La falta de visibilidad, el exceso de velocidad, la conducción bajo la influencia del alcohol y el uso de distractores son algunos de los factores que incrementan el riesgo de accidentes.

12. Entre 2015 y 2023, el número de fatalidades entre motociclistas se duplicó: pasó de 2 mil 620 a 5 mil 955 muertes. En este sentido, los motociclistas enfrentan un riesgo 11.8 veces mayor de sufrir lesiones graves en comparación con los ocupantes de automóviles.

13. La severidad de los impactos a motociclistas durante la noche es mayor que durante el día, aunque la mayoría de los accidentes ocurren durante el día (57 por ciento).

14. En México, los accidentes de motocicleta son un problema grave que afecta a muchos conductores. Según la Organización Mundial de la Salud, los accidentes de tránsito son la principal causa de muerte en jóvenes de entre 15 y 29 años, y 23 por ciento de estas muertes son causadas por accidentes de motocicleta.

15. En 2023, el parque vehicular de motocicletas en México ascendió a aproximadamente 7 millones de unidades, lo que representa un aumento de 15 por ciento en comparación con 2022.

16. Alrededor de 80 por ciento de las motocicletas se utilizan para actividades relacionadas con el trabajo, como el transporte diario al lugar del empleo o para prestar servicios de mensajería y entrega de productos.

17. Los estados con mayor registro de motocicletas son estado de México, 1 millón 57 mil unidades; Jalisco, 733 mil 824; Ciudad de México, 608 mil 265 unidades; Guanajuato, 498 mil 350 unidades; y Veracruz, 378 mil 265 unidades.

18. La producción anual de motocicletas en México se acerca a 700 mil unidades y se proyecta un crecimiento del número de motocicletas en 2026, derivado de un aumento de 8 a 10 por ciento en las ventas anuales.

19. En 2022 se registraron 5 mil 488 accidentes de moto en Nuevo León, 4 mil 58 en Guanajuato y 3 mil 672 en Yucatán; fueron algunos de los estados con mayor número de incidentes.

20. El Estado de México es la entidad con mayor número de víctimas mortales por accidentes viales, seguido de Chihuahua, Sinaloa, Nuevo León, Guanajuato, Michoacán y Jalisco, entidades que tienen la mayor cantidad de lesionados.

21. Los accidentes de moto suelen ocurrir con mayor frecuencia entre las 14 y 16 horas, mientras que las víctimas mortales se registran más comúnmente entre las 20 y 22 horas.

Por lo expuesto y señalado se somete a consideración de esta soberanía el siguiente proyecto de

Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en materia de infraestructura y seguridad referente a motocicletas

Único. Se **reforman** los artículos 11, fracción I, 33, 34 y 35, fracción IV, de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para quedar como sigue:

Artículo 11. De la seguridad vial.

La seguridad vial es el conjunto de medidas, normas, políticas y acciones adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de éstos. Para ello, las autoridades, en el marco de sus respectivas competencias, observarán las siguientes directrices:

I. Infraestructura segura: Espacios viales predecibles y que reducen o minimizan los errores de las personas usuarias y sus efectos, que se explican por sí mismos, en el sentido de que su diseño fomenta velocidades de viaje seguras y ayuda a evitar errores de los conductores, **incluyendo infraestructura vial guía para los conductores de motocicletas y transportes motorizados pequeños** .

II. a VI. ...

Artículo 33. De los instrumentos para la Infraestructura de Movilidad y Seguridad Vial.

La federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México establecerán en su normativa aplicable que las obras de infraestructura vial urbana y carretera sean diseñadas y ejecutadas bajo los principios, jerarquía de la movilidad y criterios establecidos en la presente Ley, priorizando aquéllas que atiendan a personas peatonas, vehículos no motorizados y transporte público, de conformidad con las necesidades de cada territorio, **teniendo en cuenta recursos de tránsito a nivel vial que contemplen motocicletas y vehículos motorizados pequeños**.

...

...

Artículo 34. Diseño de la red vial.

Las autoridades competentes del diseño de la red vial, urbana y carretera deberán considerar la vocación de la vía como un espacio público que responde a una doble función de movilidad y de habitabilidad:

I. y II. ...

La conducción de las autoridades competentes sobre las vías debe fortalecer ambas funciones, a través de criterios diferenciados en función de la jerarquía de la movilidad, tomando en consideración las necesidades diferenciadas de los grupos en situación de vulnerabilidad. La prioridad en el diseño y operación de las vías y carreteras están definidas en función de la jerarquía de la movilidad mediante un enfoque de sistemas seguros **que contemple además todos los tipos de vehículos motorizados y no motorizados.**

Artículo 35. Criterios para el diseño de infraestructura vial.

La federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de Ciudad de México en el ámbito de su competencia considerarán, además de los principios establecidos en la presente Ley, los siguientes criterios en el diseño y operación de la infraestructura vial, urbana y carretera, para garantizar una movilidad segura, eficiente y de calidad:

I. a III. ...

IV. Visión integral. Los proyectos de nuevas calles o de rediseño de las existentes en las vialidades urbanas, semiurbanas y rurales, deberán considerar el criterio de calle completa, asignando secciones adecuadas a personas peatonas, carriles exclusivos para vehículos no motorizados y carriles exclusivos al transporte público, cuando se trate de un corredor de alta demanda o el contexto así lo amerite, **así como señalamientos y vialetas específicos para las motocicletas.**

V. a XIV. ...

Transitorio

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

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 29 de abril de 2025.

Diputado Ricardo Astudillo Suárez (rúbrica)