

INICIATIVA QUE ADICIONA UN ARTÍCULO 50 BIS A LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, PARA PROHIBIR EL ALERTAMIENTO DE PRESENCIA DE PROGRAMAS PREVENTIVOS DE SEGURIDAD VIAL EN LAS APLICACIONES DE NAVEGACIÓN ASISTIDA, A CARGO DEL DIPUTADO CARLOS EDUARDO GUTIÉRREZ MANCILLA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI

El que suscribe, diputado Carlos Eduardo Gutiérrez Mancilla, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional de la LXVI Legislatura del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como lo dispuesto en los artículos 6, numeral 1, fracción I; 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a consideración de esta soberanía la siguiente iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona un artículo 50 Bis a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para prohibir el alertamiento de presencia de programas preventivos de seguridad vial en las aplicaciones de navegación asistida, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

En la actualidad, es urgente incorporar en el marco normativo en materia de movilidad y seguridad vial una **disposición que prohíba expresamente a los desarrolladores y operadores de aplicaciones digitales de navegación y tránsito** en tiempo real —como Waze, Google Maps, Android Auto o Apple CarPlay— **emitir alertas o notificaciones sobre la ubicación de dispositivos y operativos de control de velocidad**, alcoholímetros, retenes de seguridad vial, u otros mecanismos oficiales de gestión del tránsito.

Esta medida busca **garantizar que las personas conductoras circulen a una velocidad segura**, sin incentivos para evadir los dispositivos que las autoridades utilizan con fines preventivos y de control. Así se contribuirá a reducir el número de siniestros viales, lesiones graves y muertes evitables en carreteras y vialidades federales, estatales y municipales.

En México, la siniestralidad vial sigue siendo una de las principales causas de muerte y discapacidad. Según datos oficiales del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), en México, durante 2022 se registraron 14,986 decesos por siniestros viales, lo que equivale a un promedio de 41 fallecimientos diarios. Esta cifra representa un incremento en comparación con los 14,715 fallecimientos reportados en 2021. Además, en 2022, las defunciones por siniestros viales ocuparon el séptimo lugar entre las principales causas de muerte en el país y fueron la primera causa de fallecimiento entre niñas, niños y jóvenes de hasta 25 años.¹

Informes más recientes indican una tendencia preocupante al alza. Según la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS), en 2023 se reportaron alrededor de 40,000 muertes por accidentes de tránsito en el país, con los jóvenes siendo uno de los grupos más afectados. Esta cifra sugiere un aumento significativo en la mortalidad vial en los últimos años.

Es importante destacar que muchos de estos incidentes están vinculados al exceso de velocidad o a la conducción bajo los efectos del alcohol y otras sustancias. Estas prácticas peligrosas suelen ser objeto de medidas preventivas como retenes y mecanismos de control, cuya efectividad puede verse comprometida por las alertas generadas por aplicaciones de navegación que advierten sobre su ubicación.

Estas cifras subrayan la necesidad de implementar políticas públicas que regulen el uso de tecnologías que puedan facilitar la evasión de controles de seguridad vial, con el objetivo de reducir la incidencia de accidentes y proteger la vida de los ciudadanos

El Estado mexicano tiene la obligación constitucional de garantizar el derecho a la vida y la integridad física de sus habitantes. Para ello, debe adoptar políticas públicas eficaces, y una de ellas es evitar que herramientas tecnológicas faciliten la evasión de controles diseñados para salvaguardar vidas. Siendo así, necesario que el Poder Legislativo fortalezca la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial mediante la prohibición expresa de estas prácticas digitales, alineándose con estándares internacionales de prevención y seguridad vial.

Los accidentes de tránsito no solo resultan en pérdidas humanas irreparables, sino que también generan un impacto económico significativo. Se estima que estos incidentes le cuestan al país alrededor del 1.7 por ciento del Producto Interno Bruto (PIB), equivalente a aproximadamente 150 mil millones de pesos, debido a la pérdida de productividad, daños materiales y gastos en atención médica y hospitalaria. La implementación de medidas preventivas podría permitir la redistribución de estos recursos hacia otras necesidades nacionales.

Aplicaciones como Waze, Google Maps, Android Auto y Apple CarPlay ofrecen a los conductores información en tiempo real sobre el tráfico y otros aspectos de la conducción. Sin embargo, la funcionalidad que alerta sobre la ubicación de radares de velocidad, retenes policiales y alcoholímetros puede ser contraproducente, ya que permite a los conductores evadir controles diseñados para garantizar la seguridad vial. Esta evasión socava los esfuerzos de las autoridades por controlar comportamientos de riesgo como el exceso de velocidad y la conducción bajo los efectos del alcohol o drogas.

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece en el párrafo cuarto del artículo 4o. el derecho a la protección de la salud, derecho que busca ser protegido por esta medida.

Asimismo, actualmente, en el artículo 1o., fracción IX de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial se prevé como uno de sus objetivos el establecimiento de mecanismos para gestionar factores de riesgo que permitan reducir la mortalidad en siniestros viales:

IX. Establecer los mecanismos y acciones para la gestión de factores de riesgo que permitan reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, así como salvaguardar la vida e integridad física de las personas usuarias del sistema de movilidad, bajo un enfoque de sistemas seguros.

México es signatario de diversos tratados internacionales que promueven la seguridad vial. Entre ellos, el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 de la Organización de las Naciones Unidas, que insta a los países a implementar políticas y medidas efectivas para reducir las muertes y lesiones por accidentes de tránsito. De manera concreta, entre las medidas propuestas por este documento, al respecto destacan las siguientes:

- Establecer políticas que reduzcan la velocidad y den prioridad a las necesidades de los peatones, ciclistas y usuarios del transporte público.
- Establecer reglamentos para el uso de la infraestructura que garanticen el cumplimiento lógico e intuitivo del entorno de velocidad deseado (por ejemplo, límite de 30 km/h en centros urbanos; de 80 km/h en carreteras rurales con línea discontinua; de 100 km/h en autopistas):
- Promulgar y hacer cumplir la legislación sobre seguridad vial:
 - Establecer límites de velocidad máxima teniendo en cuenta el tipo y función de las vías de tránsito.
 - Establecer límites de concentración de alcohol en sangre (BAC, por su sigla en inglés) para prevenir la conducción peligrosa (conducción bajo los efectos del alcohol y las drogas) con disposiciones específicas para conductores inexpertos y profesionales.
 - Exigir el uso de dispositivos de protección (cinturones de seguridad, sistemas de retención infantil y cascos).
 - Restringir el uso de dispositivos electrónicos manuales mientras se conduce.
 - Establecer un organismo específico encargado de hacer cumplir la ley, proporcionar formación y garantizar el equipo adecuado para las actividades de aplicación de la ley.
- Utilizar las características y tecnologías de seguridad del vehículo para apoyar comportamientos seguros, mediante:
 - Cinturones de seguridad automáticos y alertas de cinturones de seguridad;
 - Asistencia inteligente de control de velocidad;
 - Tecnologías para desactivar los mensajes de texto u otras formas de distracción mientras se conduce.

La restricción de alertas en aplicaciones de navegación contribuye al cumplimiento de estos compromisos internacionales.

Diversos países han implementado regulaciones que prohíben o limitan la funcionalidad de alertas sobre controles de tráfico en aplicaciones de navegación. Por ejemplo, en Francia, la legislación prohíbe la difusión de información sobre la ubicación de controles policiales en tiempo real, con el fin de preservar la efectividad de las medidas de seguridad vial.

En Francia, la legislación ha evolucionado para abordar este fenómeno. En abril de 2021, se aprobó un decreto que otorga a los prefectos la autoridad para ordenar la “invisibilización” de los controles de alcoholemia y drogas en aplicaciones de navegación. Esto implica que las empresas proveedoras de servicios de información de tráfico deben suprimir la divulgación de la ubicación de estos dispositivos de control. El incumplimiento de esta normativa puede acarrear sanciones de hasta dos años de prisión y multas de 30,000 euros.

Además, en noviembre de 2020, se introdujo una ley que limita la difusión de imágenes de agentes de policía. Esta normativa establece que la difusión de imágenes que permitan identificar a los agentes, con la intención de atentar contra su integridad física o psicológica, puede resultar en penas de hasta un año de prisión y multas de 45,000 euros. Aunque esta ley se centra en la protección de la identidad de los agentes, también refleja la preocupación por la seguridad de las fuerzas del orden en el contexto de la información compartida públicamente.

La implementación de estas regulaciones se basa en la necesidad de equilibrar la libertad de información con la protección de la seguridad pública. El derecho a la información es fundamental en una democracia, pero este derecho no es absoluto y puede estar sujeto a restricciones cuando entra en conflicto con otros derechos igualmente protegidos, como el derecho a la seguridad y la integridad física.

En el ámbito internacional, países como España también han tomado medidas similares. En Galicia, se han impuesto sanciones a quienes divulgan la ubicación de radares y controles de tráfico en aplicaciones y redes sociales. Esta práctica, conocida como el “método gallego”, ha llevado a las autoridades a reforzar las sanciones para disuadir la difusión de información que comprometa la eficacia de los controles de tráfico.

La difusión en tiempo real de la ubicación de controles de tráfico y operativos policiales en aplicaciones de navegación representa un desafío para la seguridad vial y la protección de las fuerzas del orden. Países como Francia y España han adoptado medidas legislativas para limitar esta práctica, buscando un equilibrio entre el derecho a la información y la necesidad de garantizar la seguridad pública. Estas iniciativas reflejan la responsabilidad de los legisladores de adaptar las normativas a las nuevas tecnologías y prácticas sociales, asegurando que las políticas de seguridad sean efectivas y que los derechos fundamentales sean respetados.

Autores especializados en seguridad vial, como Rune Elvik y Truls Vaa, han señalado que la percepción de una alta probabilidad de ser detectado y sancionado es un factor disuasorio clave para prevenir comportamientos de riesgo al volante. La capacidad de las aplicaciones de navegación para alertar sobre la ubicación de controles reduce esta percepción y, por ende, la efectividad de las medidas de control.

La percepción de control y el sesgo optimista son factores psicológicos que influyen en la conducta al volante. Elvik (2016) señala que los conductores a menudo sobrestiman su capacidad para evitar accidentes, lo que puede llevar a subestimar los riesgos reales y, en consecuencia, a comportamientos más arriesgados. Este fenómeno, conocido como “ilusión de control”, implica que las personas creen tener más influencia sobre los eventos de la que realmente poseen, afectando su disposición a respetar las normas de tránsito.ⁱⁱ

La eficacia de las medidas de control, como los retenes policiales y los radares de velocidad, depende en gran medida de la percepción de los conductores sobre su probabilidad de ser sancionados. Cuando las aplicaciones de navegación permiten a los usuarios recibir alertas sobre la ubicación de estos controles, se reduce la percepción de riesgo asociada con su presencia. Esta disminución en la percepción de riesgo puede conducir a un aumento en las infracciones de tránsito y, por ende, en el número de accidentes.

El “Manual de medidas de seguridad vial” de Elvik, Høye, Vaa y Sørensen (2013) ofrece una revisión exhaustiva de diversas estrategias para mejorar la seguridad en las carreteras. Los autores destacan que la supervisión policial y las sanciones son medidas efectivas para modificar el comportamiento del conductor, siempre que exista una percepción de certeza y severidad en las sanciones. Sin embargo, la difusión de información sobre la ubicación de los controles puede minar esta percepción, reduciendo la efectividad de las intervenciones.ⁱⁱⁱ

La evidencia sugiere que las políticas públicas deben abordar la influencia de las tecnologías modernas en la seguridad vial. Regular o restringir la difusión de información sobre la ubicación de los controles de tránsito en aplicaciones de navegación podría ser una estrategia efectiva para aumentar la percepción de riesgo entre los conductores. Esto, a su vez, podría fomentar un mayor cumplimiento de las normas de tránsito y una reducción en la incidencia de accidentes.

La interacción entre la tecnología, la percepción del riesgo y el comportamiento del conductor es compleja. Las aplicaciones de navegación que alertan sobre la ubicación de los controles de tránsito pueden disminuir la percepción de riesgo, afectando negativamente la efectividad de las medidas de seguridad vial. Es esencial que futuras investigaciones y políticas públicas consideren estos factores para diseñar intervenciones más efectivas en la promoción de la seguridad en las carreteras.^{iv}

En tal sentido, se propone adicionar un artículo a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial que establezca la prohibición expresa para que los desarrolladores y operadores de aplicaciones digitales de tránsito en tiempo real y navegación asistida por GPS incluyan en sus servicios alertas o notificaciones sobre la ubicación de radares de velocidad, retenes policiales, alcoholímetros y cualquier otro mecanismo de gestión de velocidad en el territorio mexicano.

La implementación de esta reforma fortalecerá las políticas de seguridad vial en México al eliminar herramientas que facilitan la evasión de controles diseñados para prevenir accidentes de tránsito.

Al restringir las alertas en aplicaciones de navegación, se contribuye a fomentar una cultura de respeto a las normas de tránsito y se refuerza la efectividad de las medidas de control implementadas por las autoridades, en beneficio de la protección de la vida y la salud de todos los ciudadanos.

A continuación, se realiza un cuadro comparativo del texto que se propondrá reformar y adicionar en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial:

Esquema de reforma normativa

Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
Sin correlativo	<p data-bbox="516 636 922 779">Artículo 50 Bis. Prohibición de emisión de alertas sobre controles de tránsito en aplicaciones de navegación y asistencia en tiempo real.</p> <p data-bbox="516 810 922 1220">Los proveedores de servicios de navegación y asistencia en carretera, como aplicaciones de navegación asistida por Sistema de Posicionamiento Global (GPS), están obligados a abstenerse de difundir, en tiempo real, información sobre la ubicación de controles de velocidad, retenes policiales, alcoholímetros, dispositivos de medición de velocidad y cualquier otro mecanismo destinado a la regulación y control de la seguridad vial.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li data-bbox="537 1251 922 1545">I. Se entiende por "controles de seguridad vial" los dispositivos físicos y electrónicos que tienen como objetivo verificar el cumplimiento de la normativa de tránsito, incluidos los radares de velocidad, los alcoholímetros y los retenes de seguridad. <li data-bbox="537 1556 922 1894">II. Los proveedores mencionados en el presente artículo deberán implementar mecanismos tecnológicos para garantizar que, en sus plataformas y servicios, no se brinde ningún tipo de notificación, alerta o información que permita la evasión de los controles señalados en la fracción anterior.

	<p>III. Las autoridades de los tres órdenes de gobierno establecerán, en su normativa aplicable, las sanciones correspondientes a quienes infrinjan las medidas establecidas en el presente artículo.</p>
--	---

Por lo anteriormente expuesto, se pone a consideración de esta Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión el siguiente proyecto de

Decreto por el que se adiciona un artículo 50 Bis a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para prohibir el alertamiento de presencia de programas preventivos de seguridad vial en las aplicaciones de navegación asistida

Único. Se adiciona un artículo 50 Bis a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial para quedar como sigue:

Artículo 50 Bis. Prohibición de emisión de alertas sobre controles de tránsito en aplicaciones de navegación y asistencia en tiempo real.

Los proveedores de servicios de navegación y asistencia en carretera, como aplicaciones de navegación asistida por Sistema de Posicionamiento Global (GPS), están obligados a abstenerse de difundir, en tiempo real, información sobre la ubicación de controles de velocidad, retenes policiales, alcoholímetros, dispositivos de medición de velocidad y cualquier otro mecanismo destinado a la regulación y control de la seguridad vial.

I. Se entiende por “controles de seguridad vial” los dispositivos físicos y electrónicos que tienen como objetivo verificar el cumplimiento de la normativa de tránsito, incluidos los radares de velocidad, los alcoholímetros y los retenes de seguridad.

II. Los proveedores mencionados en el presente artículo deberán implementar mecanismos tecnológicos para garantizar que, en sus plataformas y servicios, no se brinde ningún tipo de notificación, alerta o información que permita la evasión de los controles señalados en la fracción anterior.

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

Transitorios

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

Segundo. A la entrada en vigor del presente decreto, los Congresos de las entidades federativas contarán con un plazo de 180 días naturales para realizar las adecuaciones a su normatividad correspondiente.

Notas

i Secretaría de Salud. 126. En temporada vacacional se incrementan hasta 20% los siniestros viales: Secretaría de Salud, consultado el 9 de abril de 2025 en https://www.gob.mx/salud/prensa/127-en-temporada-vacacional-se-incrementan-hasta-20-los-siniestros-viales-secretaria-de-salud?idiom=es&utm_source=chatgpt.com

ii Elvik, R. (2016). Manual de medidas de seguridad vial (2ª ed.). Fundación Mapfre.

iii Elvik, R., Høye, A., Vaa, T., & Sørensen, M. (2013). Manual de medidas de seguridad vial. Fundación Mapfre

iv Guardia Civil. (2022). Cumplimiento y aplicación de la seguridad vial: información sobre las percepciones de los usuarios en España y la República Dominicana. Logos, Revista Científica del Centro Universitario de la Guardia Civil.

Dado en el salón de sesiones del honorable Congreso de la honorable Cámara de Diputados, a los 22 días del mes de abril del año 2025.

Diputado Carlos Eduardo Gutiérrez Mancilla (rúbrica)