

Presidencia del Congreso del Estado

P r e s e n t e.

A la Comisión de Movilidad y Seguridad Vial de la Sexagésima Sexta Legislatura del Congreso del Estado de Guanajuato nos turnaron para su estudio y dictamen la iniciativa formulada por la Junta de Gobierno y Coordinación Política a efecto de reformar los artículos 16 bis, fracción IV; 33, fracción XIX; 64, fracción V bis; y 84, y adicionar las fracciones V ter y VIII al artículo 64, reubicándose el contenido de la actual VIII en la fracción IX; y un párrafo tercero al artículo 153 de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios.

Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 79; 92, fracción VI; 118, fracción I y 186 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato, esta comisión rinde el siguiente:

D I C T A M E N

I. Competencia

De conformidad con lo dispuesto por las fracciones I y II del artículo 118, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato, es competencia de la Comisión de Movilidad y Seguridad Vial el estudio y conocimiento de los asuntos que se refieran a las iniciativas ley o modificaciones, relacionadas con legislación en materia de movilidad, tránsito, transporte público y seguridad vial del estado. Supuestos que son materia de estudio de la iniciativa señalada en el proemio y objeto del presente dictamen.

II. Proceso legislativo

La iniciativa con proyecto de Decreto busca ampliar y fortalecer la protección y seguridad de las personas usuarias de motocicletas y de la ciudadanía en general, mediante el uso adecuado de cascos certificados, elementos reflejantes en la indumentaria de los usuarios, aditamentos luminosos indispensables y la prohibición del uso de motocicletas para la prestación del servicio de transporte sin ruta fija, ya sea público o privado. Así como la atención a las externalidades ocasionadas por el uso de este vehículo motorizado,



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

mediante la implementación de campañas de educación vial y la reducción de la contaminación por ruido¹; atento a ello, las personas iniciantes expusieron en su iniciativa:

«...En la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial se recoge el derecho de todas las personas a una movilidad segura, accesible, eficiente, sostenible, incluyente y equitativa, este derecho constitucional, reconoce la necesidad de proteger a los usuarios vulnerables de la vía pública, como los peatones, los ciclistas y los motoristas, y se definen los sectores implicados en la promoción de la seguridad vial, la movilidad sostenible y la preservación del medio ambiente toda vez que este incida en materia de movilidad.

Dicho lo anterior, la presente iniciativa, incide en 5 vertientes fundamentales: uso de cascos certificados, elementos reflectantes y luminosos, contaminación por ruido, campañas de educación vial y uso adecuado de cascos; así como la prohibición del uso de motocicletas para la prestación del servicio de transporte sin ruta fija, tanto en el ámbito público como privado. En aras de ofrecer una atención integral a las necesidades y realidades de los usuarios de motocicletas y la ciudadanía en general.

Uso de cascos certificados.

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS), se estima que el tránsito causó 1,19 millones de muertes en 2021, es decir, una tasa de 15 muertes por 100 000 habitantes. Las muertes y los traumatismos causados por el tránsito siguen constituyendo un gran reto para la salud y el desarrollo a escala mundial. En 2019, las colisiones viales eran la principal causa de muerte de niños y jóvenes de entre 5 y 29 años, y la duodécima causa de muerte si se tienen en cuenta todas las edades. Dos tercios de los fallecidos son personas en edad laboral (18 a 59 años), lo que causa enormes perjuicios sanitarios, sociales y económicos en el conjunto de la sociedad.

Según datos del informe de la OMS, refiere que los cinco principales factores de riesgo que influyen en los siniestros viales son: el exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol, el uso del casco en motocicleta y los cinturones de seguridad y los sistemas de retención infantil. Asimismo, que el 20% de los conductores de motocicletas y el 30% de los pasajeros indicaron que

¹ Iniciativa disponible en:

https://www.congresogto.gob.mx/expedientes_legislativos_digitales/iniciativas/7293



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

no utilizaban el casco, lo que se corresponde con el 26%-47% de motociclistas que admitieron no utilizarlo a pesar de ser obligatorio.

Asimismo, la OMS refiere que los motociclistas y otros conductores de vehículos de motor de dos o tres ruedas representan el 30% de los fallecidos. Los ocupantes de vehículos de cuatro ruedas representan el 25% de los fallecidos. Los peatones representan el 21% de las muertes y los ciclistas, el 5%. Los ocupantes de vehículos que transportan a más de 10 personas, los vehículos pesados y otros usuarios constituyen el 19% de los fallecidos, según muestran las cifras de la OMS en el Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2023.

En el caso de México la mortalidad entre ciclistas, peatones y motociclistas alcanza el 60% del total de defunciones por accidentes de tránsito, afirman investigadores del Instituto Nacional de Salud Pública (INSP) en el artículo "El estado de las lesiones causadas por el tránsito en México: evidencias para fortalecer la estrategia mexicana de seguridad vial", publicado en Cadernos de Saúde Pública en el 2014. En este documento, los autores destacan el interés sobre las lesiones fatales y no fatales entre los motociclistas del país. De 1999 a 2009 las muertes entre los usuarios de motocicletas aumentaron 332.2%. Llama la atención que, durante el mismo periodo, el número de motocicletas en el país incrementó 312%. De acuerdo con el análisis de datos de la Encuesta Nacional de Salud y Nutrición 2012, los motociclistas constituyeron el 23% de los 1.4 millones de personas que reportaron haber sufrido un accidente vial sin consecuencias fatales en el país.

En este tenor, el Instituto Nacional de Estadística y Geografía en su programa de información Accidentes de tránsito, cuantificó que para el año 2023 -último año en el que se publicaron datos-, en Guanajuato se registraron 4,502 colisiones con motocicletas, si bien los datos no permiten inferir cuantos de ellos resultaron fatales, existen estimaciones como la hecha por la National Highway Traffic Safety Administration NHTSA, la cual afirma que un motociclista tiene 27 veces más probabilidades de morir en accidentes por kilómetros recorridos que los ocupantes de automóviles.

Al respecto, la norma oficial aplicable es la 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 método de prueba, información comercial y de etiquetado-, la cual tiene como objetivo establecer las especificaciones, métodos de pruebas para los cascos de seguridad para usuarios de motocicleta y otros usuarios de vehículos de motor,



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

así como promover su uso para prevenir y disminuir la gravedad de las lesiones en la cabeza, y establecer la información comercial y etiqueta que ostentan los cascos de seguridad para motociclistas en los Estados Unidos Mexicanos.

No obstante de lo anterior, a pesar de obligatoriedad del uso del casco y que cumpla con norma oficial, varios problemas frenan su adopción y el uso adecuado de cascos. Entre ellos, la correcta vigilancia y sanción del uso del casco; la norma expresa del uso del casco de calidad -certificado- y su correcto uso; la disponibilidad y asequibilidad de cascos de calidad y la falta de cascos disponibles para los niños e incluso la desinformación. Suma que la norma oficial referida, establece que: Esta Norma Oficial Mexicana no es equivalente (NEQ) con ninguna Norma Internacional, por no existir esta última al momento de su elaboración.

Por lo tanto, consideramos que resulta relevante que el marco normativo guanajuatense cumpla con las mejores prácticas y estándares internacionales en la materia, y la oportunidad de subsanar un vacío que por el simple transcurso del tiempo, desde la publicación de la norma oficial -2018- al día de hoy, existe.

Al respecto, referimos que las certificaciones de mayor uso a nivel mundial son DOT y ECE, la primera expedida por la National Highway Traffic Safety Administration NHTS del gobierno de los Estados Unidos, actualizada el 21 de mayo de 2015; la cual tiene como propósito reducir las fatalidades y heridas resultantes de accidentes de tráfico en donde se ven involucrados el uso de cascos de motocicletas que no cumplen con la Federal Motor Vehicle Safety Standard FMVSS No. 2184. La segunda, expedida por la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, siendo su última actualización el 24 de agosto de 2021, la cual aplica a cascos protectores para conductores y pasajeros de bicimotos y motocicletas con o sin vehículo lateral y los visores equipados a dichos cascos o que se pretendan añadir.

En otro orden de ideas, en los últimos siete años, en el estado de Guanajuato se ha registrado un aumento del 103.42% en el registro de motocicletas en el padrón vehicular de la Secretaría de Finanzas, siendo un indicativo de la popularidad que se ha acrecentado en el uso de este medio de transporte, derivado de su bajo precio relativo a otros vehículos motorizados, la menor demanda de combustible para su desplazamiento y su uso como herramienta de trabajo para aquellas personas que reparten alimentos a través de plataformas digitales.



Con la ampliación en dicho padrón de motocicletas, existen riesgos asociados en su uso, tales como el aumento en las probabilidades de sufrir accidentes de tránsito que pueden tener consecuencias irreversibles para el conductor, debido a la exposición física que se tiene cuando se conduce este tipo de medio de transporte. Los traumatismos craneoencefálicos son la principal causa de muerte en la mayoría de los siniestros de motocicleta. Los cascos de calidad -certificados- reducen el riesgo de muerte en más de seis veces y reducen el riesgo de traumatismos cerebrales hasta en un 74%.

Dicho lo anterior, en el estado de Guanajuato, la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, establece en su artículo 64, fracción V bis, párrafo segundo que: Toda persona que viaje en motocicleta deberá utilizar debidamente colocado, ajustado y de su talla, casco protector para motocicleta que cumpla con las especificaciones o características establecidas por la norma oficial mexicana aplicable.

Observando lo anterior, consideramos que la incorporación de mejores prácticas como el uso de casco de calidad -certificado- y su correcto uso, así como la adopción de estándares tanto nacionales como su homologación internacional en la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, es una medida legislativa viable para mitigar el riesgo de muerte por traumatismos y permite que dicha Ley se mantenga actualizada frente a futuras modificaciones de las normas oficiales mexicanas y de las certificaciones internacionales, traducándose en un ajuste orientado a adoptar las mejores prácticas emitidas por la OMS y las certificaciones de mayor uso a nivel mundial.

En consecuencia, esta medida fortalece la protección de las personas usuarias de motocicleta, al asegurar que los criterios técnicos de seguridad en cascos no se vean desfasados ante las actualizaciones en los distintos marcos normativos. Así, la ley garantiza que se tomen en cuenta las disposiciones actualizadas y ampliamente aceptadas a nivel mundial.

Un ejemplo de lo anterior es el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México que en su artículo 37 fracción III inciso d) establece lo siguiente:

Utilizar casco protector, diseñado exclusivamente para la conducción de motocicleta, que cuente con especificaciones de seguridad, y asegurarse que la persona acompañante también lo porte; el casco deberá encontrarse debidamente colocado en la cabeza y abrochado, sin muestras



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

de deterioro ni con fracturas visibles; asimismo, deberá contar con la certificación aplicable y/o con los siguientes elementos de seguridad:

- 1. Armazón: barrera rígida que le da forma estructural y brinda protección;*
- 2. Relleno amortiguador: relleno de 3 a 4 centímetros de espesor para absorber impactos;*
- 3. Relleno de confort: parte del casco que está en contacto con la cabeza del usuario y contribuye a que el casco se ajuste correctamente a la cabeza;*
- 4. Sistema de retención: mecanismo que mantiene el casco en la cabeza durante una colisión, donde por acción de la inercia el mismo tiende salirse de su lugar. Consta de correas, anclajes y mecanismo de cierre o abrochado; y,*
- 5. Visor: debe asegurar la correcta visibilidad y ser resistente ante el impacto de objetos.*

Como puede observarse, hace una mención amplia al hablar de certificaciones aplicables sin acotar a una en específico y además establece lo mínimo indispensable en materia de seguridad.

Bajo este contexto, resulta primordial, mediante la adopción y aplicación de una legislación adecuada, que el usuario de motocicleta tome todas las previsiones posibles para prevenir un accidente fatal de tránsito; siendo una de ellas el uso de casco. Este aditamento, siempre y cuando se encuentre certificado, en razón de que disminuye el riesgo y severidad de las lesiones en un 72%; disminuye la posibilidad de muerte hasta en un 39% dependiendo de la velocidad del impacto y, también disminuye los costos en salud relacionados con este tipo de siniestralidades.

Por otra parte, es preciso apuntar que el uso del casco certificado puede resultar más caro para el consumidor, ya que el productor tiene que utilizar materiales de mejor calidad para poder pasar las pruebas de seguridad, sin embargo los beneficios reportados por el uso de este tipo de casco, va desde evitar la muerte en los casos de mayor gravedad hasta la reducción significativa en los costos de



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

salud derivados de algún percance de tráfico, por lo que se considera que la presente propuesta es una medida oportuna.

Robustece lo anterior, el manual de seguridad vial para decisores y profesionales sobre cascos publicado por la OMS, que se señala que el casco cumple tres funciones:

- 1) Reduce la desaceleración del cráneo y, por lo tanto, el movimiento del cerebro al absorber el impacto. El material mullido incorporado en el casco absorbe parte del impacto y, en consecuencia, la cabeza se detiene con más lentitud. Esto significa que el cerebro no choca contra el cráneo con tanta fuerza.*
- 2) Dispersa la fuerza del impacto sobre una superficie más grande, de tal modo que no se concentre en áreas particulares del cráneo.*
- 3) Previene el contacto directo entre el cráneo y el objeto que hace impacto, al actuar como una barrera mecánica entre la cabeza y el objeto.*

Elementos reflectantes y luminosos.

En la seguridad vial es de suma importancia la visibilidad como componente inicial, dentro de la movilidad, las personas motociclistas son vulnerables por las dimensiones, y por el punto ciego de los vehículos. El uso de luces visibles y elementos reflectantes reduce siniestros nocturnos o en condiciones de baja visibilidad como se menciona en el estudio sobre los riesgos y accidentes de motociclistas.

El riesgo de accidente en motocicleta aumenta en condiciones nocturnas, de niebla, lluvia, o en vialidades en mal estado, momentos en los que la visibilidad general disminuye. A esto se suma la falta de prendas reflejantes, y la ausencia de cultura vial preventiva, tanto por parte de los motociclistas como de los demás usuarios de la vía pública.

De acuerdo con la Organización Mundial para la Salud, la ropa reflectante mejora la visibilidad del conductor y el pasajero al acrecentar el contraste de brillo entre los motociclistas y su entorno, y contribuye a reducir en casi un tercio el riesgo de accidentes y lesiones graves o muertes en relación con estos vehículos.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Por considerar sumamente importante el contar con luces o equipo de iluminación de manera obligatoria en las motocicletas, es necesario establecerla dicha obligación en nuestro ordenamiento local de Movilidad.

Contaminación por ruido.

El estado de Guanajuato, cada vez más, se ha enfrentado al aumento del uso de la motocicleta como principal medio de transporte. Esta situación ha traído consigo una serie de beneficios, como mayor movilidad, menor consumo de combustible y accesibilidad económica. Sin embargo, también ha generado problemáticas importantes, entre las que destaca la creciente contaminación auditiva o acústica.

El ruido excesivo producido por motocicletas, sobre todo aquellas que han sido modificadas para aumentar su potencia o eliminar sistemas de escape regulados, representa una fuente significativa de molestia para la población.

Ante esta situación, es necesario explorar alternativas que permitan paliar esta externalidad. En este sentido, se tienen identificadas las experiencias de los municipios como San José Iturbide en donde se han implementado un operativo permanente para sancionar a vehículos que generen sonidos excesivos, con multas que pueden alcanzar hasta 50 UMAs. Por otra parte, el municipio de Xichú por medio de la Dirección de Tránsito Municipal comenzará a aplicar multas administrativas a propietarios de motocicletas con exceso de ruido.

En reconocimiento a la innovación regulatoria propuesta por los municipios citados, consideramos que nuestra legislación tome como referencia estas experiencias para atender esta problemática y establecer criterios generales.

De igual manera, existen casos de otras entidades federativas como Zacatecas, que, en su Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad, se dictan las medidas necesarias para normar, controlar y reducir la emisión de ruidos producidos por el uso de vehículos que afecten al medio ambiente. En su artículo 123 fracción V se establece lo siguiente:

Se prohíbe también a los conductores de vehículos la utilización en volumen excesivo, con respecto a tales normas oficiales mexicanas y tratados, de radios, tocantinas o aparatos estereofónicos que produzcan daño a la salud o perturben la tranquilidad pública.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Asimismo, otras entidades que han regulado de manera específica en la materia: como ejemplos se encuentra la Ley de Atención y Prevención de la Contaminación Visual y Auditiva para el Estado de Puebla, la Ley contra el ruido en el Estado de Veracruz, la Ley para Combatir el Ruido en el Estado de Coahuila de Zaragoza. Por lo que se observa la existencia de esfuerzos para remediar esta externalidad.

Para el caso de nuestra entidad, la Ley de Movilidad para el Estado de Guanajuato y sus Municipios, menciona que las políticas y programas de movilidad deberán promover acciones que contribuyan a mejorar la calidad del medio ambiente, entre ellas a que reduzca el ruido. Por su parte, el artículo 82 establece que:

Los vehículos deberán contar con los dispositivos necesarios para prevenir y controlar la emisión de ruidos y gases que propicien la contaminación ambiental. Las características y condiciones en que se hará la instalación de los dispositivos de referencia, serán determinadas por el reglamento de esta Ley y los ordenamientos ambientales aplicables.

De igual manera, la Ley para la Protección y Preservación del Ambiente del Estado de Guanajuato, ya incluye una base legal vinculada a la contaminación acústica en su artículo 138, donde prohíbe las emisiones de ruidos y vibraciones que excedan los límites máximos establecidos en las Normas Oficiales Mexicanas (NOM). También señala que el Ejecutivo estatal y los ayuntamientos deben adoptar medidas para impedir estas emisiones y aplicar sanciones en caso de incumplimiento.

Derivado de lo anterior, consideramos necesario fortalecer nuestro marco normativo a través de la observancia en la Ley, con la implementación de campañas informativas y concientización sobre los efectos negativos de la contaminación por ruido que incidan en la materia de movilidad. Siendo un elemento esencial la coordinación institucional entre las dependencias del Poder Ejecutivo y los municipios.

Por otra parte, es fundamental salvaguardar el derecho de propiedad privada de los usuarios, por lo que no se prohíbe expresamente la modificación de los dispositivos sonoros de las motocicletas, no obstante, si se establece una restricción en cuanto a que estas modificaciones no excedan las emisiones sonoras permitidas por la normatividad vigente. Lo anterior garantiza que el usuario no vea cortado su derecho de propiedad privada sobre las modificaciones a un bien adquirido y asegura que los demás ciudadanos no vean afectada su tranquilidad.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Campañas de educación vial y del uso adecuado del casco, y número de tripulantes.

Considerando que los individuos se enfrentan constantemente a asimetrías de información, es fundamental que nuestro marco normativo local en materia de movilidad debe reforzar sus mecanismos orientados a difundir información entre la población. Un indicativo de esta circunstancia es la nula reducción reportada por el INEGI respecto a las colisiones en motocicletas para el periodo 2020-2023.

Un ejemplo que destacar es la Ciudad de México en donde los procesos de difusión están enmarcados por la impartición de talleres a conductores de motocicletas para la experiencia en conducción segura y con el enfoque de evitar accidentes, así como campañas para concientizar a los motociclistas y salvar vidas.

Es necesario destacar que no basta establecer el uso de cascos certificados, ya que este debe estar acompañado de un esfuerzo por parte de las autoridades para promover y profundizar su uso, de tal manera que se garantice una movilidad segura, siendo esta un aspecto crucial del derecho universal a la salud y a la movilidad segura.

Consideramos importante reforzar la regulación del número de tripulantes en vehículos asentado en la tarjeta de circulación, al ser una medida fundamentada en seguridad vial, salud pública y certeza jurídica, así como el regularse en el reglamento o en disposiciones administrativas, los criterios a considerar para determinar dicho número, como lo son, la capacidad técnica del vehículo, condiciones de seguridad para cada pasajero y la protección especial a menores.

Aunado a lo anterior, con relación a las motocicletas, se deberá de considerar que están diseñadas por el fabricante para soportar un número específico de personas (usualmente conductor más un pasajero). Excederlo compromete la estabilidad, maniobrabilidad y capacidad de frenado, lo cual, se traduce en un incremento de riesgo para los usuarios en una colisión. También, dejamos la posibilidad de diferenciar entre motos convencionales, con sidecar, o vehículos adaptados para transporte múltiple.

Prohibición de la prestación del servicio de transporte sin ruta fija mediante el uso de motocicletas.

En los últimos años, las plataformas tecnológicas de servicios se han popularizado entre la población debido a su uso intuitivo, precios competitivos y eficacia al satisfacer ciertas necesidades. Esto se ha traducido en una demanda creciente



del servicio que ha orillado a que nuevos competidores ingresen al mercado y diversifiquen su oferta, la cual va desde el servicio de transporte en automóviles, entrega de comida y productos diversos. Y, en últimas fechas la oferta del servicio de moto-taxi, promovida además por la proliferación de motocicletas, su bajo consumo de combustible y fácil movilidad en zonas urbanas, características que las vuelven más competitivas respecto a un auto sedán.

Relativo al servicio de moto-taxi, es preciso revisar lo que establece la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en su artículo 4 relativo a los Principios de movilidad y seguridad vial, fracciones XV y XVI:

XV. Seguridad. Se deberá proteger 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;

XVI. Seguridad vehicular. Aspecto de la seguridad vial enfocado en el desempeño de protección que brinda un vehículo de motor a las personas pasajeras y usuarias vulnerables, y demás usuarias de la vía, contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de siniestro;

Lo anterior también es observado por nuestra Ley local en materia movilidad en su artículo 4, fracciones XVI y XVII.

Dicho esto, el uso de motocicletas como medio de transporte sin ruta fija contraviene los principios descritos anteriormente porque las probabilidades de proteger la vida e integridad de sus usuarios son significativamente menores comparadas con las de un vehículo tipo sedán.

Si bien es cierto que el uso del casco reduce las probabilidades de un accidente fatal, las repercusiones en la salud física del siniestrado pueden ser sumamente graves, ya que su cuerpo se encuentra totalmente expuesto a la hora de una colisión.

Al respecto, es importante retomar los datos vertidos en el apartado del uso certificado de cascos, en donde se afirmó que la OMS refiere que los motociclistas y otros conductores de vehículos de motor de dos o tres ruedas representan el 30% de los fallecidos, y que en el caso de México la mortalidad entre ciclistas, peatones y motociclistas alcanza el 60% del total de defunciones por accidentes de tránsito, de acuerdo con investigaciones del Instituto Nacional de Salud Pública (INSP).



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Bajo este contexto, es prioridad del Poder Legislativo, diseñar marcos normativos que velen por la seguridad de los ciudadanos, es por ello que en la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, se estableció en su artículo 153 lo siguiente:

Artículo 153. El servicio público de alquiler sin ruta fija (taxi) podrá prestarse de manera libre o mediante el servicio conexo de sitio, ordinariamente en vehículos tipo sedán entendido como aquel que consta de tres volúmenes en el que el maletero está separado de la cabina y con las características que establezca el reglamento de la Ley.

La prestación del servicio público de alquiler sin ruta fija (taxi) podrá realizarse en vehículos con motores alimentados con fuentes de energía provenientes de electricidad, gasolina, diésel, gas licuado de petróleo y natural, atendiendo la normativa correspondiente.

Como puede observarse, la ley es clara en cuanto al uso del tipo de vehículo que se destine para el servicio público de alquiler sin ruta fija (taxi), sin embargo, existe un vacío legal importante al no contemplar la intermediación que hacen las plataformas digitales para ofrecer el servicio de moto-taxi a la ciudadanía, siendo esta contraprestación del ámbito privado.

Es por ello por lo que resulta necesario actualizar nuestro marco normativo para atender el vacío legal identificado, mediante la prohibición estricta del uso de motocicletas en la prestación del servicio de transporte sin ruta fija, tanto público como privado; incluyendo aquel que se intermedia a través de plataformas digitales.

Esto fomenta el cumplimiento de los principios de movilidad y seguridad vial en favor de la ciudadanía guanajuatense al eliminar una posible fuente de siniestros fatales o lesiones graves a la salud.

Asimismo, es esencial señalar que los individuos que ofrecen este tipo de servicios a través de plataformas digitales, no se encontrarán en el desamparo, ya que podrán migrar sus actividades productivas al reparto de alimentos y productos.

Observando lo anterior, la prohibición parte de la lógica de proteger la vida y la integridad física de los ciudadanos, pues la motocicleta es, sin duda, el vehículo con mayor vulnerabilidad en caso de accidente. No obstante, también somos



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

conscientes de que la prohibición de motos-taxis de forma general podría generar desbalance social o dificultad en su supervisión, es por lo que planteamos la posibilidad de otorgar permisos especiales en casos excepcionales, previo estudio, en zonas donde no hay transporte público suficiente o viable, siempre que se cumplan las condiciones de seguridad, seguro y registro que determine el reglamento.

Por ello, lo que proponemos no es abrir la puerta indiscriminadamente al uso de motocicletas como taxis, sino diseñar una figura de excepción bajo un esquema de permisos especiales, estrictamente controlados y siempre precedidos de un estudio técnico y social que justifique su necesidad.

En conclusión, la propuesta busca un equilibrio, mantener la prohibición general de mototaxis en zonas urbanas y de alta densidad, donde existen alternativas de movilidad más seguras, y abrir la posibilidad de autorizarlos excepcionalmente en aquellos lugares donde la ausencia de transporte público viable deja a la población sin opciones.

Con ello, demostramos que una política de movilidad responsable no solo se basa en prohibiciones, sino también en la sensibilidad social y territorial, siempre bajo la premisa de la seguridad y la legalidad.

En otro orden de ideas, en el apartado de transitorios se contempla un artículo tercero que obedece al diálogo abierto y permanente con la ciudadanía al considerarse el alcance dicho Decreto, estigmatizante y desproporcionada la medida para los motociclistas.

Finalmente, la movilidad no debe, ni tiene por qué, sufrir un trágico costo en vidas humanas, por lo que, en atención a lo establecido en el artículo 176 fracción III de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato, relativo a la proyección de los impactos jurídico, socioeconómico, administrativo, presupuestario, ambiental y de perspectiva de género se manifiesta:

- A) Impacto jurídico: las reformas y adiciones propuestas a la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios tiene por objeto ampliar y fortalecer la protección y seguridad de las personas usuarias de motocicletas y ciudadanía en general, mediante el uso adecuado de cascos certificados, elementos reflectantes en la indumentaria de los usuarios, aditamentos luminosos indispensables en las motocicletas y la prohibición del uso de motocicleta como taxi tanto en el ámbito*



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

público como privado. Asimismo, se atienden las externalidades ocasionadas por el uso de este vehículo motorizado, mediante la implementación de campañas de educación vial y la reducción de la contaminación por ruido.

- B) Impacto socioeconómico: la presente iniciativa incide en la protección de los usuarios de motocicletas en el estado de Guanajuato, al ampliar el ecosistema de criterios de seguridad en el uso de cascos certificados, elementos reflejantes y luminosos; así como el reforzamiento y fomento de la seguridad vial. Por otra parte, busca contener las externalidades generadas por el uso de motocicletas, como lo es la contaminación por ruido.*
- C) Impacto administrativo: la presente iniciativa implica una carga administrativa marginal adicional para la Secretaría de Gobierno, Secretaría de Movilidad, la Secretaría del Agua y Medio Ambiente y los ayuntamientos en razón de dar cumplimiento a la implementación de campañas de educación vial y correcto uso de casco, observancia de las disposiciones sobre el uso de elementos luminosos, reflectantes y uso de cascos certificados.*
- D) Impacto presupuestario: esta iniciativa no representa una asignación de recursos financieros adicional al presupuesto aprobado para el presente ejercicio fiscal.*
- E) Impacto ambiental: esta iniciativa tiene un impacto ambiental toda vez que busca reducir la contaminación por ruido, cuando esta incide en materia de movilidad.*
- F) Impacto de perspectiva de género: esta iniciativa no representa impacto de perspectiva de género.*

Por lo anterior expuesto, y con fundamento en las disposiciones legales previamente señaladas, nos permitimos someter a la consideración de la Asamblea, el siguiente proyecto de...»

«...»



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

En reunión celebrada el 2 de octubre del año en curso, respectivamente, se radicó la propuesta y se acordó la metodología para su estudio y dictamen:

1. Remisión de la iniciativa para solicitar opinión a:
 - Poder Judicial;
 - Consejería Jurídica del Poder Ejecutivo, Secretaría de Gobierno, Secretaría de Obra Pública, Subsecretaría de Conectividad y Movilidad, Dirección General de Transporte, Secretaría de Seguridad y Paz, Secretaría de Finanzas, Secretaría de Economía, Servicio de Administración Tributaria, e, Instituto de Planeación, Estadística y Geografía del Estado de Guanajuato
 - Fiscalía General del Estado;
 - 46 ayuntamientos;
 - Plataformas tecnológicas -Uber, DIDI-
 - Asociaciones de motociclistas en el estado.

Señalando como plazo para la remisión de las opiniones 15 días hábiles contados a partir del siguiente al de la recepción de la solicitud.

2. Se solicitó a la Unidad de Estudios de la Finanzas Públicas del Congreso del Estado la realización de un estudio de impacto presupuestal de la iniciativa, y tenga a bien remitirlo en un plazo que no exceda de hasta 15 días hábiles.
3. Se solicitó al Instituto de Investigaciones Legislativas del Congreso del Estado la realización de un estudio de derecho comparado sobre la presupuesta de la iniciativa y su regulación en México, y tenga a bien remitirlo en un plazo que no exceda de hasta 15 días hábiles.
4. Se creó un enlace en la página web del Congreso del Estado, en donde se acceda a la iniciativa para efecto de consulta y recepción de aportaciones ciudadanas respecto de la propuesta legislativa, por un plazo que no exceda de hasta 15 días hábiles.
5. Se realizaron 4 foros regionales de consulta dirigidos a la ciudadanía y autoridades, con la finalidad conocer las opiniones y consideraciones respecto a las propuestas legislativas.
6. Una vez concluido el plazo para la recepción de las opiniones solicitadas y la realización de los foros, la secretaría técnica elaboró un documento en el que se concentren las opiniones recibidas, el que circulará a quienes integran esta Comisión, a efecto de que, en su caso, se acuerde lo conducente respecto a la realización de una mesa de trabajo permanente para el análisis de la iniciativa y opiniones recibidas, conformada por integrantes de la Comisión, las diputadas y los diputados de la Legislatura



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

que deseen asistir, así como personal asesor; e invitar a personal de la Secretaría de Seguridad y Paz, a la Secretaría de Finanzas, al Servicio de Administración Tributaria del Estado de Guanajuato, de la Consejería Jurídica del Ejecutivo, de la Subsecretaría de Conectividad y Movilidad, de la Fiscalía General del Estado, de la Unidad de Estudios de las Finanzas Públicas del Congreso, y, de los entes consultados quienes enviaron su opinión.

7. Discusión y, en su caso, aprobación del dictamen.

Resaltamos que como parte de la metodología de estudio y análisis, bajo el principio de parlamento abierto, se acordó la realización de los 4 foros de información y consulta en las ciudades de: León el 31 de octubre, Moreleón el 5, Celaya el 7 y en el Congreso del Estado el 10 de noviembre del año en curso.

III. Desarrollo de la metodología.

Foros de Consulta para el Fortalecimiento y la Seguridad en el Uso de Motocicletas, cuyo propósito es recabar opiniones y propuestas ciudadanas sobre la protección y seguridad de quienes conducen este tipo de vehículos. El encuentro busca promover un diálogo multisectorial entre legisladores, autoridades, especialistas y asociaciones de motociclistas, con el fin de enriquecer el análisis de la iniciativa en materia de movilidad y seguridad vial.

León.

Personas legisladoras asistentes

Diputada Sandra Alicia Pedroza Orozco

Diputada María Isabel Ortiz Mantilla

Diputado Rolando Fortino Alcantar Rojas

Diputado Ernesto Millán Soberanes

Diputado Sergio Alejandro Contreras Guerrero

Panelistas

Mtro. Vicente Vázquez Bustos, Director General de Asuntos Legislativos de la Consejería General Jurídica.

Comandante Juan Carlos Espinoza, Subdirector de tránsito municipal de Silao de la Victoria.

Comandante Miguel Ángel Mares De La Mora, Director de Policía Vial del municipio de León.

Lic. Juan Carlos Martínez Torres, Coordinador de tránsito y transporte de municipio de Purísima del Rincón.

Emma Aurora Vassallo Medina, Asociada Senior de Relaciones con Gobierno y Políticas Públicas UBER México



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Luis Fernando Muñoz López, Comunidad de conductores de motocicleta Por apps en Guanajuato.

Jorge León Montes, Representante de asociaciones de motoclubos unidos y motociclistas independientes del Estado de Guanajuato.

Mensaje Diputada Sandra Alicia Pedroza Orozco

Durante el foro de Parlamento Abierto, la Presidenta de la Comisión de Seguridad y Movilidad presentó *una explicación general sobre la iniciativa de reforma a la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, la cual busca adicionar disposiciones en materia de uso de cascos certificados, elementos reflectantes y luminosos, control de ruido, campañas de educación vial, uso adecuado del casco por conductores y tripulantes, así como la prohibición del transporte sin ruta fija en motocicletas.*

La legisladora subrayó que esta 66ª Legislatura tiene el compromiso de escuchar y recoger las opiniones ciudadanas sobre temas de movilidad, seguridad y convivencia vial, considerando estos foros como espacios esenciales para el diálogo entre autoridades, sociedad civil, especialistas y usuarios. Señaló que Guanajuato merece una movilidad digna, ordenada y segura, lo cual sólo puede alcanzarse mediante la participación activa de todos los sectores y el reconocimiento del valor técnico y social de quienes intervienen en la materia.

Asimismo, enfatizó que una política de movilidad también es una política de convivencia, basada en el respeto, la empatía y la prudencia al compartir los espacios públicos. En su calidad de presidenta de la Comisión, reiteró que su función y la del Congreso es escuchar con atención, analizar con objetividad y construir con responsabilidad, garantizando que las propuestas y comentarios recibidos se integren en la discusión legislativa.

Finalmente, invitó a las personas asistentes a participar activamente, compartir la iniciativa con sus comunidades y aportar ideas que enriquezcan el contenido de la reforma, con el propósito de construir acuerdos reales y sostenibles que reflejen las necesidades de la ciudadanía guanajuatense.

Mensaje de Comandante Miguel Ángel Mares de La Mora.

El Director de Policía Vial del municipio de León, participó en el foro en representación de la alcaldesa Alejandra Gutiérrez Campos y del Secretario de Seguridad, Prevención y Protección Ciudadana, transmitiendo sus saludos y compromiso con la seguridad vial.

Durante su intervención, destacó que *la principal preocupación de la Dirección de Policía Vial es garantizar la seguridad de todas las personas que circulan en León, la tercera ciudad más poblada del país. Señaló que en los últimos años el parque*



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

vehicular, especialmente el de motocicletas, ha crecido de manera desproporcionada, lo que ha incrementado los riesgos de accidentes.

Explicó que la Secretaría de Seguridad Pública implementa operativos diarios para prevenir accidentes, priorizando a los motociclistas, quienes son los más vulnerables por las graves consecuencias que puede tener cualquier caída o colisión.

Finalmente, el comandante reiteró su compromiso institucional para desarrollar nuevos planes, programas y acciones que reduzcan los siniestros viales, así como su disposición personal para mantener la colaboración y coordinación con la ciudadanía, con el fin de fortalecer la seguridad y el crecimiento de la ciudad de León.

Intervención Diputada María Isabel Ortiz Mantilla

La legisladora destacó la importancia de escuchar a todos los sectores involucrados para tomar decisiones que fortalezcan la seguridad de los motociclistas y de la ciudadanía en general. La ponente subrayó que el parque vehicular de motocicletas en el estado ha aumentado un 103.25%, alcanzando 679,962 unidades registradas, de las cuales 160,247 corresponden al municipio de León. Este incremento representa un reto considerable para garantizar una movilidad segura, sustentable e incluyente.

Citó datos de la Organización Mundial de la Salud (OMS), que identifica cinco factores principales de riesgo en los siniestros viales: exceso de velocidad, conducción bajo los efectos del alcohol, falta de casco en motociclistas, no uso del cinturón de seguridad y ausencia de sistemas de retención infantil. En México, el 60% de las muertes por accidentes de tránsito corresponde a ciclistas, peatones y motociclistas, lo que evidencia la necesidad de reforzar medidas preventivas.

La oradora compartió testimonios personales sobre accidentes graves ocurridos en Guanajuato, enfatizando la urgencia de generar conciencia y cultura vial. En 2023 se registraron 4,502 colisiones en el estado, reflejando la magnitud del problema. En este contexto, la Junta de Coordinación Política del Congreso presentó una iniciativa de ley actualmente en proceso de Parlamento Abierto, cuyo objetivo principal es regular el uso obligatorio de cascos certificados conforme a la Norma Oficial Mexicana 206, con estándares alineados a los de la OMS.

La propuesta también busca fortalecer la educación vial, asignando atribuciones a la Secretaría de Medio Ambiente y Ordenamiento Territorial, e incorporar disposiciones sobre visibilidad y prendas reflejantes para motociclistas. Además,



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

aborda el control del ruido vehicular, en cumplimiento de la norma federal y del artículo 138 de la Ley de Protección al Ambiente del Estado de Guanajuato.

Por último, se mencionó la propuesta de regular o prohibir el transporte sin ruta fija mediante motocicletas, tema que ha generado debate. La legisladora reiteró la disposición del Congreso para escuchar a todos los sectores y construir de manera conjunta una regulación que proteja la vida y seguridad de los usuarios de motocicletas y de la población en general.

Lic. Vicente Vázquez Bustos, Director General de Asuntos Legislativos de la Consejería General Jurídica del Gobierno del Estado.

El ponente explicó que la propuesta plantea ajustes normativos relacionados con el uso de cascos certificados, elementos reflejantes y luminosos, la reducción de la contaminación por ruido, la prohibición del uso de motocicletas para prestar servicios de transporte sin ruta fija, y la implementación de campañas de educación vial.

Subrayó que México ha ratificado compromisos internacionales que obligan a promover la seguridad vial y la movilidad sustentable, entre ellos la Agenda 2030 de la ONU (particularmente los Objetivos de Desarrollo Sostenible 3.6 y 11.2), la Declaración de Estocolmo de 2020, el Convenio de Viena sobre Tránsito Vial (1968) y el Plan Mundial del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021–2030. Destacó que estos instrumentos imponen obligaciones positivas al Estado mexicano y a las entidades federativas, como prevenir afectaciones a la vida y la integridad física, especialmente de niñas, niños y adolescentes, en concordancia con los tratados internacionales de derechos humanos ratificados por México.

En cuanto al contenido de la iniciativa, el expositor sugirió armonizar el artículo 33, fracción XIX, con el artículo 64, a fin de dejar explícito que el uso “adecuado” del casco implica casco certificado conforme a la Norma Oficial Mexicana. Asimismo, propuso realizar una evaluación ex post antes de dictaminar la iniciativa, para analizar los costos socioeconómicos y la factibilidad de adquisición de cascos certificados y elementos reflectantes, dado que la propuesta no incluye información sobre su impacto económico ni sobre la cantidad, localización o características de los aditamentos requeridos.

Finalmente, expresó su acuerdo con las campañas de educación vial orientadas al uso adecuado del casco, al considerarlas estrategias eficaces para disminuir la gravedad de los accidentes y fomentar una cultura de prevención. Concluyó agradeciendo la invitación y reiterando la disposición de presentar por escrito las observaciones técnicas y normativas que complementen su participación.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Comandante Juan Carlos Espinosa, Subdirector de Tránsito del municipio de Silao.

Durante el foro, el representante de Tránsito Municipal de Silao, expuso la situación actual del municipio respecto al uso de motocicletas y la seguridad vial. Señaló que *Silao cuenta con aproximadamente 250,000 habitantes y 22,536 motocicletas registradas, aunque se estima que existe un 30% adicional sin registro, lo que agrava la problemática.*

Relató que desde abril se implementaron operativos de concientización y verificación en el municipio, con 10 elementos asignados en puntos estratégicos. En los primeros meses, entre 500 y 600 motociclistas fueron detenidos, de los cuales 90% no portaba casco, y se detectaron casos de hasta cinco personas viajando en una sola motocicleta. Inicialmente, se aplicaron infracciones de cortesía para fomentar la conciencia, y posteriormente se comenzaron a aplicar sanciones efectivas.

Tras cuatro meses de operativos, el uso de casco aumentó a 47%, y se espera alcanzar 95% de cumplimiento en los próximos seis meses. El funcionario destacó que los cascos de baja calidad o tipo "quita multas" no brindan protección real, recomendando el uso de cascos integrales certificados. Subrayó la importancia de la educación vial desde edades tempranas, mencionando su experiencia al impartir conferencias en escuelas donde los niños adoptan más fácilmente una actitud responsable, en contraste con los adultos que suelen mostrar resistencia. Asimismo, compartió un caso trágico de una joven de 16 años que falleció al derrapar su motocicleta por no portar casco, enfatizando que el accidente pudo haberse evitado con protección adecuada. Finalmente, exhortó a los motociclistas a usar elementos reflejantes para hacerse visibles, especialmente en carreteras estatales y federales, y propuso establecer límites mínimos de velocidad para motocicletas en carreteras, argumentando que circular a velocidades muy bajas también representa un riesgo.

Concluyó reiterando la disposición del municipio de Silao para colaborar con el Congreso en el fortalecimiento de las políticas de movilidad y seguridad vial

Comandante Miguel Ángel Mares de la Mora, Director de Policía Vial del municipio de León.

El representante de la Policía Vial de León, Guanajuato presentó *un panorama detallado sobre la situación actual del uso de motocicletas en el municipio, destacando el crecimiento acelerado del parque vehicular y el alto índice de accidentes viales. Señaló que en 2024 había alrededor de 146,000 motocicletas registradas, cifra que en 2025 supera las 160,000, con un estimado total cercano a 200,000 unidades al considerar las no registradas.*



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Indicó que los motociclistas representan actualmente el grupo con mayor número de siniestros viales. Hasta el 17 de octubre de 2025, se habían registrado más de 1,200 accidentes en motocicleta, con un saldo de 51 personas fallecidas, de las cuales 29 eran motociclistas, es decir, casi el 60% del total de víctimas fatales por tránsito en León.

Frente a esta situación, la Policía Vial implementa acciones preventivas y operativas, entre ellas campañas de concientización en cruceros, pláticas en preparatorias, y operativos nocturnos ante las "rodadas" de motociclistas. También se han impuesto más de 31,000 infracciones y 7,000 motocicletas han sido remitidas al corralón por carecer de licencia, tarjeta o placas.

El comandante explicó que en León ya se aplican disposiciones que coinciden con la iniciativa estatal: el uso obligatorio de cascos integrales certificados, chalecos reflejantes, luces encendidas durante la conducción, y el control del ruido excesivo mediante escapes con silenciadores. Recalcó que está prohibido transportar más de dos personas y menores de 12 años en motocicleta.

Subrayó que una parte de la delincuencia local se desplaza en motocicletas, lo que ha motivado operativos conjuntos con la Policía Municipal y la Guardia Nacional. Finalmente, hizo un llamado a los padres de familia para que no compren motocicletas a menores de edad por moda o recreación, recordando que este medio de transporte requiere responsabilidad y conciencia vial para evitar tragedias.

Lic. Juan Carlos Martínez Torres, Coordinador de tránsito y transporte del municipio de Purísima del Rincón.

El representante del municipio de Purísima del Rincón, Guanajuato, agradeció la invitación al foro de Parlamento Abierto y expuso que, aunque se trata de uno de los municipios más pequeños y apartados del estado, enfrenta los mismos problemas de seguridad vial que las ciudades más grandes. La falta de uso de casco protector, el exceso de pasajeros, las modificaciones a los escapes y la ausencia de licencias o placas son las principales causas de accidentes en motocicleta dentro del municipio.

El funcionario explicó que el ayuntamiento ha emprendido campañas de educación vial desde el nivel preescolar hasta la preparatoria, buscando formar desde temprana edad una cultura de movilidad responsable. Subrayó que los jóvenes son los principales involucrados en accidentes de tránsito, y relató el caso de una joven que perdió la vida en un accidente por exceso de velocidad y falta de casco, como ejemplo de las consecuencias de la falta de conciencia y regulación.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Propuso que el no uso de casco integral certificado sea considerado una falta grave, con la retención inmediata del vehículo y la obligación de asistir a sesiones de educación vial. También pidió clasificar como faltas graves las modificaciones a los escapes y el uso de dispositivos de alto sonido, por generar contaminación auditiva que afecta la atención de los conductores.

El representante enfatizó que la educación vial es la herramienta fundamental para prevenir accidentes y cambiar la mentalidad social respecto al uso de motocicletas, especialmente ante el incremento anual del número de unidades, muchas de ellas sin registro ni control. Además, manifestó su rechazo a los servicios de transporte público o privado en motocicleta sin ruta fija, argumentando que representan un alto riesgo para los pasajeros y que, en caso de accidente, podrían quedar desamparados. Recalcó también la importancia de prohibir el traslado de menores de 12 años en motocicleta, ya que esta práctica expone a niñas y niños a graves riesgos.

Finalmente, llamó a las autoridades estatales a fortalecer el marco legal y las sanciones, pero sobre todo a apostar por la educación y la prevención como las vías más efectivas para reducir la mortalidad y garantizar una movilidad segura para todos los guanajuatenses.

Emma Aurora Vasallo Medina, Asociada sénior de Relaciones con Gobierno y Políticas Públicas de Uber México.

Participó en el foro de Parlamento Abierto para explicar la postura y funcionamiento de la empresa respecto al servicio de Uber Moto. Destacó que Uber llegó a México en 2013 con el objetivo de ampliar las opciones de movilidad y generar oportunidades de autoempleo, formando parte de un ecosistema que busca fortalecer el derecho constitucional a la movilidad.

Subrayó que todos los viajes realizados mediante Uber Moto cuentan con seguro AXA, trazabilidad completa del recorrido (inicio, fin, ruta y tiempo), y funciones de seguridad tecnológica equivalentes a las del servicio en automóvil. Asimismo, cada motocicleta registrada debe tener tarjetón de control vehicular, placas, y licencia tipo D, emitida por el Gobierno del Estado de Guanajuato. Solo quienes cumplen estos requisitos pueden operar dentro de la plataforma.

Explicó que la aplicación monitorea en tiempo real que el conductor y el pasajero usen correctamente el casco, y que los viajes se desarrollan únicamente dentro de zonas urbanas, sin operar fuera de las ciudades. En el estado, Uber Moto representa solo el 1.1% del parque vehicular de motocicletas, con unas 7,000 unidades de las más de 668,000 registradas.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Vasallo enfatizó que dentro del servicio no se permiten más de dos pasajeros ni menores de edad, y que Uber trabaja con organizaciones internacionales como la Federación Internacional de Automovilismo (FIA) y la Organización Mundial de la Salud (OMS), así como con asociaciones locales, para promover educación vial, uso de casco certificado y conducción responsable.

También destacó el impacto de género positivo del servicio, ya que el 50% de las usuarias de Uber Moto son mujeres, quienes encuentran en esta opción un medio seguro y rápido para trasladarse en trayectos cortos, especialmente en zonas con calles solas o inseguras. Subrayó que prohibir este servicio afectaría directamente la seguridad y el derecho a la movilidad de las mujeres, además de incentivar la informalidad y la falta de trazabilidad de los viajes.

Finalmente, señaló que el debate sobre el uso de motocicletas en plataformas no es exclusivo de Guanajuato, sino un tema nacional discutido también en la Cámara de Diputados, encabezado por la legisladora Patricia Mercado, presidenta de la Comisión de Movilidad. Reiteró la disposición de Uber a colaborar con el Congreso del Estado para fortalecer la regulación sin recurrir a la prohibición del servicio.

Luis Fernando Muñoz López, de la Comunidad de Conductores de motocicleta por Apps.

En representante de la comunidad de conductores de moto a través de plataformas digitales expresó ante el Congreso del Estado de Guanajuato la preocupación del gremio por la posible prohibición del servicio de mototaxi o transporte por aplicación en motocicleta. En el foro, señaló que más de tres líderes de comunidades de conductores de distintos puntos del estado se reunieron para defender su fuente de empleo y buscar alternativas conjuntas con las autoridades.

El vocero subrayó que el servicio ha beneficiado tanto a conductores como a usuarios, ofreciendo una opción de movilidad asequible y rápida, particularmente valorada por las mujeres, quienes lo perciben como una forma más segura y ágil de transporte. Afirmó que todos los conductores cumplen con los requisitos legales, poseen licencia tipo D, cuentan con seguro activo, y tienen entre cinco y seis años de experiencia promedio en la conducción de motocicletas.

Asimismo, explicó que los viajes no inician si el conductor y el pasajero no portan correctamente el casco y el chaleco reflejante, y que los servicios cuentan con cobertura de seguro ante cualquier percance. Reconoció que los conductores son plenamente conscientes de su responsabilidad sobre la vida del pasajero, y por ello mantienen altos estándares de precaución.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Finalmente, solicitó al Congreso que no elimine el servicio, sino que se fortalezca la seguridad mediante coordinación tecnológica y operativa, proponiendo enlazar las aplicaciones al sistema estatal C5 para mejorar la vigilancia y respuesta ante emergencias. Reiteró la disposición del gremio para colaborar con las autoridades y pidió que se escuche su voz antes de tomar decisiones que afecten a cientos de familias.

Jorge León Montes, representante de asociaciones de Moto Clubs Unidos y motociclistas independientes del estado de Guanajuato.

El participante presentó ante el foro de Parlamento Abierto del Congreso del Estado de Guanajuato una serie de observaciones técnicas sobre la propuesta de reforma al artículo 64 de la Ley de Movilidad, *específicamente sobre las fracciones V Bis, V Ter y VIII, que buscan regular aspectos de ruido y equipamiento de las motocicletas.*

El ponente centró su exposición en la fracción V Ter, la cual prohíbe modificar o retirar el claxon, bocina, escape y silenciadores cuando estas alteraciones generen emisiones sonoras superiores a las permitidas por la Norma Oficial Mexicana (NOM-082-ECOL-1994). Señaló que dicha norma, publicada en 1995, es obsoleta y fue diseñada únicamente para vehículos nuevos en planta, no para motocicletas en tránsito, además de que no establece mediciones operativas ni procedimientos de control en campo.

Explicó que la norma actual regula los niveles máximos de ruido de forma escalonada según la cilindrada del motor —de 80 cm³ a más de 450 cm³—, pero deja una brecha normativa al asignar el mismo límite (89 decibeles) a todas las motocicletas de 450 cm³ en adelante, sin distinguir entre motos de media o alta cilindrada (que pueden alcanzar hasta 1800 cm³). Esto, advirtió, generaría injusticias regulatorias y afectaciones desproporcionadas para los propietarios de motocicletas grandes.

El expositor también criticó que la legislación estatal remite genéricamente a disposiciones ambientales y de tránsito, sin contar con métodos claros de medición de ruido ni estándares técnicos actualizados, como los aplicados en países desarrollados. Propuso que, si se mantiene la regulación con base en la NOM-082, se limite su aplicación a motocicletas de hasta 450 cm³ y se exente a las de cilindrada superior, dado su bajo porcentaje en el parque vehicular.

Por otro lado, en relación con la fracción VIII, sugirió incluir la obligatoriedad de espejos retrovisores laterales y elementos de iluminación adecuados, debido a que se ha vuelto común que los motociclistas retiren los espejos de fábrica, aumentando los riesgos de colisión al perder visibilidad lateral.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Concluyó que cualquier reforma debe basarse en normas actualizadas, aplicables y medibles, acompañadas de la capacitación técnica del personal de movilidad, para garantizar la correcta implementación de los controles de ruido y seguridad.

Participaciones del público.

El abogado **Alfredo Torres Campos** participó en el foro de Parlamento Abierto sobre seguridad vial y movilidad en motocicleta, destacando *la importancia de analizar el costo-beneficio del uso de cascos certificados y de garantizar su accesibilidad económica. Señaló que muchos motociclistas no adquieren cascos certificados por falta de recursos, por lo que propuso que el Estado y las empresas establezcan convenios o mecanismos de apoyo que faciliten su compra. Torres Campos también planteó la necesidad de ampliar las campañas de concientización más allá de las escuelas, sugiriendo que se extiendan a las cámaras empresariales y pequeñas y medianas empresas (PyMEs), ya que muchos trabajadores utilizan motocicletas para realizar entregas o repartos. Argumentó que los accidentes laborales en motocicleta incrementan los costos patronales ante el IMSS y generan responsabilidades legales para los empleadores, por lo que deben formar parte de la estrategia de prevención.*

Asimismo, cuestionó las razones del incremento en el uso de motocicletas y la efectividad de las campañas preventivas actuales, invitando a revisar sus enfoques y resultados. Retomando su experiencia profesional en Estados Unidos (Santa Cruz, California), propuso incorporar estrategias vivenciales en la educación vial, como el acercamiento de jóvenes a personas con discapacidades o lesiones permanentes por accidentes, para generar un impacto real en la conciencia social.

Finalmente, sugirió realizar un análisis estadístico de los accidentes ocurridos en servicios de transporte por plataforma, como Uber Moto, con el fin de evaluar la eficacia de sus protocolos de seguridad y fortalecer las políticas públicas basadas en evidencia. Concluyó que este proceso de reforma legislativa debe aprovecharse para regular el servicio sin restringir el derecho a la movilidad, garantizando seguridad, responsabilidad y educación vial compartida entre autoridades, empresas y ciudadanía.

Comandante Juan Carlos Espinosa, Subdirector de Tránsito del municipio de Silao.

El representante de la Dirección de Tránsito Municipal de Silao compartió su experiencia práctica durante los operativos de seguridad vial, en los cuales se ha buscado fomentar el uso de cascos certificados entre los motociclistas. *Narró un caso específico donde una conductora, para evitar una infracción, adquirió de inmediato un casco certificado con valor de 1,300 pesos, mientras que la infracción correspondiente en Silao asciende a 1,350 pesos, lo que demuestra que el costo de la protección es equivalente al de la sanción, pero con el valor adicional de preservar la vida.*



El funcionario enfatizó que existen cascos certificados de calidad desde precios accesibles, sin necesidad de adquirir modelos costosos, y reiteró que toda norma tiene como fin supremo la protección de la vida. Subrayó que quienes viajan en motocicleta forman parte de la carrocería del vehículo, por lo que su vulnerabilidad ante accidentes es mucho mayor. Además, aclaró que cuando se cobra por un traslado, el acompañante pasa a ser pasajero, lo que implica una mayor responsabilidad del conductor y de las plataformas que ofrecen el servicio. Destacó la importancia de fortalecer la educación vial desde edades tempranas, impartiendo pláticas, videos y conferencias en escuelas y universidades, e incluso en empresas, para generar conciencia sobre los riesgos y la responsabilidad que implica conducir una motocicleta. Con base en su experiencia profesional como ajustador de seguros y expiloto de motociclismo, relató haber sufrido personalmente un accidente grave, pese a contar con equipo profesional de alto costo, como una lección sobre la importancia de la prevención y el uso correcto del casco.

Finalmente, explicó que en Silao se realizan operativos constantes en escuelas y vialidades, donde se invita a los padres de familia que transportan a sus hijos en motocicleta a usar casco tanto ellos como los menores, promoviendo así una cultura de seguridad compartida entre conductores, pasajeros y autoridades.

Jorge León Montes, representante de asociaciones de Moto Clubs Unidos y motociclistas independientes del estado de Guanajuato.

Durante el foro, un participante enfatizó que el costo-beneficio del uso del casco certificado se mide en función del valor que cada persona da a su propia vida, señalando que la verdadera inversión es la protección personal. Explicó que el costo promedio de una motocicleta en Guanajuato oscila entre 25,000 y 35,000 pesos, por lo que quien puede adquirir una motocicleta también puede adquirir un casco certificado, cuyo precio ronda los 1,200 pesos. El orador coincidió en la necesidad de vincular al gobierno con el sector empresarial, particularmente con las agencias y distribuidores de motocicletas, proponiendo que mediante una iniciativa de ley se establezca la obligatoriedad de vender las motocicletas junto con al menos dos cascos certificados. De esta manera, cada comprador contaría con la protección mínima necesaria desde el momento de la adquisición del vehículo. Subrayó que, aunque el costo final se trasladaría al consumidor, esta medida garantizaría que todas las motocicletas vendidas incluyan equipo de seguridad básico, reduciendo los riesgos y fomentando una cultura vial responsable. Además, permitiría disminuir las infracciones derivadas del uso indebido o la ausencia de casco, especialmente en los casos donde solo los adultos lo portan, dejando desprotegidos a los menores.

Lic. Juan Carlos Martínez Torres, Coordinador de tránsito y transporte del municipio de Purísima del Rincón.

El participante expresó su preocupación respecto al lema utilizado por las plataformas digitales de transporte en motocicleta, particularmente "viajes ágiles



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

y seguros”, argumentando que en la práctica esta promesa no siempre se cumple y puede incentivar conductas riesgosas en la vía pública. Señaló que, aunque todos los ciudadanos tienen derecho a elegir su medio de transporte, la búsqueda de rapidez por parte de algunos conductores y usuarios termina comprometiendo la seguridad vial.

El expositor ejemplificó esta situación con un recorrido urbano en León, de bulevar Adolfo López Mateos a la Feria, que durante las horas pico puede tardar 30 minutos en automóvil, pero solo 10 minutos en motocicleta. Explicó que esta diferencia en tiempo no se debe únicamente a la agilidad del vehículo, sino a que muchos motociclistas realizan maniobras indebidas, como circular entre vehículos, subirse a banquetas o invadir carriles, lo que incrementa significativamente el riesgo de accidentes.

Concluyó que no debería existir una diferencia sustancial en tiempo ni en seguridad entre un servicio de automóvil y uno de motocicleta si ambos respetan las normas de tránsito. Subrayó que, aunque las plataformas establecen protocolos de seguridad, su cumplimiento depende tanto de los conductores como de los usuarios, quienes a menudo presionan por traslados más rápidos, comprometiendo así la integridad del pasajero, del conductor y de terceros.

Comandante Miguel Ángel Mares de la Mora, Director de Policía Vial del municipio de León.

El representante de la Dirección de Tránsito Municipal de León, Guanajuato, informó durante el foro que el municipio ha implementado un programa permanente de capacitación en seguridad vial dirigido a trabajadores de empresas que utilizan motocicletas. Este programa, denominado “En dos ruedas con cabeza”, se imparte de manera semanal por el área de educación vial, con una metodología teórico-práctica, y surgió a solicitud de las propias empresas, no como una imposición de la autoridad.

El funcionario explicó que el objetivo del taller es fortalecer la conciencia y la prevención de accidentes entre los conductores de motocicletas de reparto o transporte. Asimismo, dio a conocer que la dirección mantiene un registro estadístico de siniestros, reportando dos fallecimientos recientes ocurridos en la zona de bulevar Torres Landa antes de Insurgentes, donde un motociclista y su pasajero (cliente de mototaxi) perdieron la vida tras ser atropellados por una tolva, al colocarse en un punto ciego del vehículo de carga. El expositor destacó la importancia de continuar promoviendo capacitación, prevención y educación vial, tanto entre las empresas como entre los conductores, para reducir los índices de mortalidad y mejorar la seguridad en la movilidad urbana.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Emma Aurora Vasallo Medina, Asociada Sénior de Relaciones con Gobierno y Políticas Públicas de Uber México.

La representante de Uber México intervino para aclarar la información relacionada con el accidente de una motocicleta ocurrido en el bulevar Torres Landa, mencionado previamente por autoridades de tránsito de León. La vocera explicó que, tras una verificación con la Fiscalía del Estado, se confirmó que el siniestro no correspondía a un viaje activo dentro de la plataforma Uber Moto. De acuerdo con los datos revisados, la motocicleta y el conductor no estaban registrados en el sistema, y la pareja involucrada en el accidente —quienes fallecieron en el lugar— no se encontraba realizando un servicio a través de la aplicación. La información fue corroborada tanto por la Fiscalía como por los registros internos de la empresa. Sin embargo, una autoridad local que estuvo presente en el lugar del accidente respondió que, aunque no podía confirmar la relación directa con la aplicación, la víctima portaba un teléfono con un recorrido activo, por lo que persistió la discrepancia sobre si el viaje estaba o no vinculado a Uber Moto. El intercambio evidenció la necesidad de fortalecer la coordinación y trazabilidad entre autoridades y plataformas digitales para verificar en tiempo real los incidentes viales relacionados con servicios de transporte por aplicación.

El director e instructor de una academia de manejo de motocicletas, **Cristian Arrona**, participó en el foro para exponer *una visión más amplia del motociclismo en Guanajuato, enfocada no solo en la regulación y sanciones, sino también en el reconocimiento de los derechos, aportes y necesidades de los motociclistas. Arrona cuestionó qué acciones concretas se están emprendiendo en favor del motociclismo dentro de las vialidades y propuso que el Estado y los municipios adopten buenas prácticas internacionales, como la creación de carriles exclusivos para motocicletas, la mejora de la infraestructura vial y la formación de una cultura de respeto y convivencia entre conductores de vehículos de dos y cuatro ruedas. Señaló que los motociclistas en México pagan impuestos, cumplen con documentación y multas, pero no reciben beneficios equivalentes en seguridad vial o infraestructura adecuada. También destacó que la seguridad del motociclista no debe reducirse al uso del casco, sino entenderse como una protección integral que incluya chamarras, pantalones y calzado especializado, ya que las lesiones graves no siempre se limitan a la cabeza. Además, hizo hincapié en la necesidad de regular el ruido de todos los vehículos, no solo de las motocicletas, mencionando que camiones y automóviles también contribuyen significativamente a la contaminación auditiva y a los riesgos viales.*

Por otra parte, subrayó las ventajas ambientales y de movilidad que ofrecen las motocicletas: menor consumo de espacio, menos contaminación y mayor eficiencia en el tránsito urbano. Argumentó que, frente al crecimiento del parque vehicular de automóviles, la motocicleta representa una alternativa sostenible y económica, especialmente para trabajadores y estudiantes. Finalmente, reiteró su disposición a colaborar con las autoridades y con el Congreso en la formulación



de políticas públicas más equilibradas, que reconozcan tanto los riesgos como los aportes del motociclismo en la movilidad urbana de Guanajuato.

Luis Fernando Muñoz López, de la Comunidad de Conductores de motocicleta por Apps.

El participante motociclista expresó su apoyo a la propuesta de crear carriles exclusivos para motocicletas, argumentando que —al igual que los ciclistas— los usuarios de vehículos de dos ruedas también merecen espacios seguros e integrados en la movilidad urbana. No obstante, señaló que la seguridad vial debe ser responsabilidad compartida, ya que tanto ciclistas como automovilistas y motociclistas cometen actos imprudentes que ponen en riesgo la vida propia y la de otros. El orador ejemplificó su argumento describiendo cómo muchos ciclistas no respetan las ciclovías, invadiendo banquetas o carriles vehiculares, y cómo conductores de automóviles suelen realizar maniobras peligrosas, como giros desde carriles no permitidos. Subrayó que los motociclistas, por su naturaleza de vulnerabilidad y exposición, requieren reflejos más rápidos y mayor atención, pues carecen de una carrocería que los proteja ante cualquier impacto. Asimismo, defendió el papel de la motocicleta como medio de transporte esencial y eficiente, especialmente para quienes necesitan trasladarse con rapidez hacia su trabajo o en situaciones de urgencia. Destacó que los servicios de mototaxi y reparto cumplen una función social relevante al ofrecer alternativas accesibles ante la ineficiencia del transporte público, cuyos tiempos de espera y traslado son mucho mayores.

Finalmente, llamó a fortalecer la educación vial para todos los actores viales, recordando que la imprudencia también se manifiesta entre automovilistas, citando el caso de una conductora en estado de ebriedad que provocó un accidente múltiple. Concluyó que la seguridad en las vialidades no depende del tipo de vehículo, sino de la responsabilidad individual y del diseño urbano que garantice espacios seguros para todos.

Lic. Juan Carlos Martínez Torres, Coordinador de tránsito y transporte del municipio de Purísima del Rincón.

El experto subrayó que todos los usuarios de la vía pública —peatones, ciclistas, motociclistas, automovilistas y pasajeros— están expuestos al riesgo constante de sufrir accidentes de tránsito, por lo que la prevención y la educación vial deben ser una prioridad compartida. Destacó que, aunque los municipios y el Estado realizan campañas y pláticas de educación vial, aún prevalecen conductas imprudentes que deben erradicarse. Ejemplificó con el caso de un motociclista que, (durante el foro, realizaba maniobras ruidosas e innecesarias frente al recinto, generando contaminación auditiva y distracción para los asistentes.) Este tipo de actos explicó, no tienen beneficio alguno y constituyen precisamente el tipo de comportamiento que se busca regular y sancionar mediante las reformas propuestas. El ponente señaló que la legislación vigente presenta una laguna legal respecto a las modificaciones posteriores a la venta de motocicletas, especialmente aquellas que alteran los sistemas de escape o de emisión de ruido.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Por ello, consideró indispensable prohibir las alteraciones mecánicas que excedan los niveles máximos de decibeles permitidos por la norma.

Asimismo, cuestionó la idea de crear carriles exclusivos para motocicletas, sosteniendo que una educación vial sólida haría innecesarias estas medidas. Argumentó que muchos accidentes se deben a malas prácticas de conducción, como la excesiva velocidad, la invasión de carriles, o el uso de motocicletas de bajo cilindraje en vías primarias y carreteras, lugares para los que no fueron diseñadas.

Finalmente, advirtió sobre la facilidad con la que se adquieren motocicletas en el mercado, incluso por menores de edad o personas sin capacitación adecuada, lo que incrementa la vulnerabilidad y el número de siniestros. Concluyó reiterando que el objetivo de las autoridades no es restringir el uso de motocicletas, sino proteger la vida y reducir las consecuencias fatales de los accidentes viales.

Yeretzi Morales, víctima de un siniestro vial ocurrido el 4 de septiembre de 2023, participó en el foro para compartir su testimonio y reflexionar sobre las causas estructurales detrás del aumento en el uso de motocicletas y bicicletas en el estado. Señaló que el problema no radica únicamente en los conductores o en la falta de regulación, sino en deficiencias más profundas del sistema de transporte público, que ha llevado a muchas personas —especialmente jóvenes— a buscar alternativas más accesibles y rápidas como las motocicletas o las bicicletas. Relató que, en su caso, el uso de la bicicleta fue una decisión forzada por razones económicas, derivada de la ineficiencia y el costo del transporte público, y no una elección voluntaria. Afirmó que, para muchos ciudadanos, adquirir una motocicleta no representa un lujo, sino una necesidad ante la falta de opciones de movilidad seguras, económicas y eficientes. Morales también subrayó que la infraestructura ciclista en las ciudades es deficiente, mal diseñada y, en muchos casos, peligrosa, lo que incrementa el riesgo de accidentes. Puso como ejemplo el caso reciente de una adolescente de 16 años fallecida en Purísima del Rincón, señalando que tragedias como esa podrían evitarse si existiera transporte público accesible, seguro y confiable.

Finalmente, llamó a que el debate sobre movilidad y motocicletas no se limite a sanciones o regulaciones, sino que se amplíe hacia una visión integral del derecho a la movilidad, garantizando condiciones dignas, seguras y equitativas para todos los ciudadanos.

Lic. Juan Carlos Martínez Torres, coordinador de tránsito y transporte del municipio de Purísima del Rincón.

El panelista intervino en el foro para reflexionar sobre el derecho a la movilidad y su correcta interpretación, señalando que este no debe confundirse con la libertad de realizar actos de riesgo en la vía pública. Explicó que, aunque en varios municipios existen ciclovías y espacios destinados a distintos usuarios, su uso



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

adecuado sigue siendo un desafío: muchos automovilistas invaden ciclovías o las utilizan para estacionarse, mientras que algunos motociclistas circulan entre vehículos o a velocidades excesivas, generando peligro para todos los actores viales. Subrayó que la falta de cultura y educación vial es el principal factor que provoca la mayoría de los accidentes, y que el objetivo de las autoridades no es restringir la movilidad, sino garantizar que todos los usuarios —peatones, ciclistas, motociclistas y automovilistas— compartan las vías con respeto y responsabilidad. El funcionario explicó que las causas del incremento en el uso de motocicletas son diversas —economía, rapidez, moda o adrenalina—, pero advirtió que la conducción imprudente y las modificaciones ilegales a los vehículos, como alterar escapes para producir ruido, no aportan ningún beneficio y solo incrementan el consumo de combustible y el riesgo de accidentes. También reconoció que el transporte público deficiente ha contribuido a que más personas opten por motocicletas, aunque muchas lo hacen sin capacitación adecuada. Reiteró que el problema de la siniestralidad vial no afecta solo a un grupo, sino que impacta a toda la sociedad, y que la verdadera solución radica en formar desde edades tempranas a futuros conductores responsables y en fortalecer la cultura vial como base de la convivencia urbana.

Clausura del Diputado Rolando Fortino Alcántara Rojas.

En la clausura del foro sobre movilidad y seguridad vial, la diputado agradeció la participación de todas y todos los asistentes, incluyendo a los ponentes, funcionarios públicos, usuarios de motocicletas, representantes del Congreso del Estado y autoridades municipales.

Explicó que la iniciativa analizada durante el encuentro gira en torno a cinco ejes temáticos fundamentales:

- 1. Cuidado del medio ambiente y reducción de la contaminación auditiva generada por motocicletas.*
- 2. Uso obligatorio y características técnicas del casco de seguridad.*
- 3. Número y perfil de pasajeros permitidos en una motocicleta.*
- 4. Uso de elementos reflejantes y dispositivos de visibilidad.*
- 5. Regulación del servicio público y privado de transporte en motocicleta.*

Subrayó que este fue el primero de cuatro foros que se llevarán a cabo en distintas ciudades del estado —Moroleón, Celaya y Guanajuato capital— con el propósito de recoger más aportaciones ciudadanas y técnicas que permitan modificar, acotar o ampliar los contenidos de la iniciativa. El legislador enfatizó que el objetivo central es lograr un marco normativo que brinde beneficios reales a la sociedad, fortaleciendo la seguridad vial, la protección de los usuarios y la eficacia de las autoridades al momento de aplicar la ley. Finalmente, agradeció



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

las aportaciones y reiteró la invitación a continuar participando en los próximos foros y espacios de diálogo público.

Moroleón.

Personas asistentes y Panelistas

Sandra Alicia Pedroza Orozco, Diputada presidenta de la Comisión de Movilidad y Seguridad Vial del Congreso del Estado de Guanajuato.

Alma Denisse Sánchez Barragán, Presidenta municipal de Moroleón, Guanajuato.

Martín Heber López Ortega, Síndico del Ayuntamiento de Moroleón.

Arturo Guzmán Malagón, Secretario del Ayuntamiento de Moroleón.

José Luis Alfaro, Director del Juzgado Cívico.

Alberto Antonio Arizaga García, Director de Tránsito (comandante).

José Guadalupe Trejo Godínez, Encargado de despacho de Tránsito y Transporte Municipal del municipio de Cortazar.

David Jiménez, Policía tercero del municipio de Jaral del Progreso.

Desarrollo del Foro.

La diputada **Sandra Alicia Pedroza Orozco** dio un mensaje de bienvenida y enfatizó: *Durante el segundo foro de información y consulta convocado por la Comisión de Movilidad y Seguridad Vial del Congreso del Estado de Guanajuato, su presidenta destacó la importancia de continuar con los esfuerzos para fortalecer el diálogo entre ciudadanía, autoridades y sectores especializados en torno a la regulación del uso de motocicletas.*

El encuentro busca recoger opiniones, críticas y propuestas respecto a una iniciativa presentada por distintas fuerzas políticas, la cual aborda temas como el uso obligatorio de cascos certificados, la regulación de los niveles de ruido, la prohibición de los mototaxis y la promoción de una movilidad segura y sostenible. La diputada enfatizó que la creación de leyes debe realizarse de la mano de la sociedad, mediante procesos participativos y de consulta. Señaló que la movilidad resuelve diálogo, acuerdos y responsabilidad compartida entre autoridades y ciudadanía. El foro busca construir un modelo de movilidad más humano, seguro y respetuoso del medio ambiente, incluyendo medidas que reduzcan la contaminación sonora, promuevan la convivencia vial y garanticen el derecho de todas las personas a desplazarse con seguridad y dignidad.

Entre los puntos relevantes de la iniciativa se incluyen:

- *Límites al número de tripulantes por motocicleta según especificaciones del fabricante.*
- *Uso obligatorio de cascos certificados y elementos reflectantes en la vestimenta.*



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

- *Revisión técnica de sistemas de iluminación y escape para evitar emisiones sonoras por encima de los límites permitidos.*
- *Prohibición del servicio de mototaxis en el estado.*

Finalmente, la presidenta de la Comisión refrendó su compromiso de escuchar todas las aportaciones, valorar las experiencias ciudadanas y construir consensos que fortalezcan la propuesta legislativa. Subrayó que el diálogo multisectorial es la herramienta fundamental para lograr ciudades más seguras, ordenadas y sostenibles.

Mensaje a cargo de **Alma Denisse Sánchez Barragán, Presidenta municipal de Moroleón, Guanajuato.**

Durante el segundo foro sobre movilidad y seguridad vial, la presidenta municipal de Moroleón, Alma Denisse Sánchez Barragán, ofreció un mensaje de bienvenida a las y los asistentes, expresando su orgullo por recibirlos en el municipio y su reconocimiento al trabajo de los tránsitos, policías municipales, regidores, funcionariado y ciudadanía que contribuyen diariamente a mantener la seguridad en el estado.

Agradeció la presencia de la diputada Sandra Alicia Pedroza Orozco, presidenta de la Comisión de Movilidad y Seguridad Vial del Congreso del Estado, así como de otras autoridades y representantes municipales, destacando la importancia de la colaboración entre distintos niveles de gobierno para impulsar proyectos comunes.

En su intervención, la alcaldesa subrayó la necesidad de asumir la responsabilidad ciudadana como un componente esencial del cambio social. Señaló que más allá del papel de los políticos, el verdadero cambio inicia en los hogares, a través de la conciencia, la educación y la práctica de valores cívicos, como el respeto a las normas de tránsito, el uso del casco o cinturón de seguridad, y la honestidad en la vida cotidiana. Asimismo, hizo un llamado a promover una ciudadanía activa, exigente y corresponsable, que participe en la construcción de un entorno más seguro y humano. Reafirmó. Reafirmó su convicción de que los valores familiares y la educación desde casa son el punto de partida para transformar a Moroleón, al estado y al país.

Concluyó su mensaje con una invitación a seguir trabajando juntos, exhortando a la sociedad a presionar constructivamente a las autoridades para que cumplan sus responsabilidades, pero siempre desde el ejemplo personal y la acción colectiva.

Martín Heber López Ortega, Síndico del Ayuntamiento de Moroleón.

El participante destacó que la motocicleta se ha convertido en una alternativa accesible y eficiente para la movilidad urbana, al reducir los tiempos de traslado y el consumo de combustible, especialmente en ciudades con alto tráfico y



limitaciones económicas como Moroleón. No obstante, advirtió que este crecimiento del parque vehicular ha venido acompañado de un aumento en los accidentes, lesiones y pérdidas humanas, lo que exige una mayor conciencia y responsabilidad por parte de los conductores. Señaló que muchos accidentes derivan de imprudencias y falta de conocimiento del reglamento, como permitir que menores de edad conduzcan, circular sin licencia o usar cascos no certificados. Criticó la costumbre de algunos motociclistas de portar el casco en la mano y colocárselo solo ante la presencia de agentes de movilidad, enfatizando que la seguridad debe ser un acto de conciencia ciudadana y no de temor a la autoridad.

El ponente también mencionó la contaminación sonora generada por escapes modificados, así como el uso indebido de las motocicletas como vehículos de carga o con más pasajeros de los permitidos, situaciones que incrementan el riesgo de accidentes. Propuso que se exija la licencia de conducir y cursos de capacitación obligatorios al momento de adquirir una motocicleta, además del registro inmediato del vehículo en las agencias distribuidoras. Reconoció los esfuerzos del municipio a través de campañas de concientización, revisiones y retenes, pero reiteró que la solución no está únicamente en la autoridad, sino en la responsabilidad individual y colectiva de los usuarios. Concluyó que, tras un accidente, "ya nada es igual", haciendo un llamado a la prevención, el cumplimiento de la ley y la formación de una cultura vial basada en la conciencia y el respeto.

Arturo Guzmán Malagón, Secretario de Ayuntamiento del Municipio de Moroleón.

Durante su intervención, recordó que Moroleón fue uno de los municipios pioneros en reglamentar el uso obligatorio del casco en el estado, desde mayo de 2005, cuando se publicó el primer reglamento que estableció la obligatoriedad del casco y las gafas de protección. Explicó que este trabajo ha continuado a lo largo de las administraciones, y destacó que en 2023, bajo la presidencia de Alma Sánchez Barragán, se actualizó el Reglamento de Movilidad Municipal para incluir disposiciones sobre ruido excesivo, prohibición de modificaciones en escapes y especificaciones técnicas de los cascos certificados. El ponente señaló que el municipio cuenta con una base normativa sólida en materia de movilidad y seguridad vial, citando los artículos 26, 60, 61, 97 y 294 del reglamento local, que contemplan tanto la obligatoriedad del casco como las sanciones por ruido excesivo. Indicó que hasta 2025 se han aplicado más de 1,800 multas por infracciones relacionadas con la falta de uso de casco o por incumplimiento de estas normas.

En materia de seguridad pública, expuso que existe un trabajo coordinado entre el C4, tránsito y movilidad municipal, enfocado en la detección de motocicletas sospechosas, seguimiento de infractores y prevención del delito. Destacó la preocupación por el uso de motocicletas de alto cilindraje (mayores de 150 cm³)



como medio para cometer ilícitos, por lo que propuso establecer regulaciones especiales y requisitos adicionales para este tipo de vehículos, dada su potencia y capacidad de desplazamiento. Asimismo, planteó la necesidad de implementar un sistema de empadronamiento y emplacamiento obligatorio para todas las motocicletas del estado, no con fines recaudatorios, sino como medida de control, seguridad y trazabilidad que permita identificar los vehículos en caso de accidentes o delitos.

Concluyó resaltando que el éxito de estas acciones depende de la responsabilidad compartida entre autoridades y ciudadanía, y que la conciencia familiar y comunitaria es el punto de partida para lograr un Moroleón, un Guanajuato y un México más seguros y con una movilidad ordenada.

José Luis Alfaro, Director del Juzgado Cívico de Moroleón.

Durante su participación en el foro de movilidad y seguridad vial, abordó el tema del transporte de pasajeros en motocicletas no regulado, comúnmente conocido como mototaxis. Explicó que este tipo de servicio —caracterizado por operar con motocicletas de baja cilindrada y sin rutas fijas— se ha convertido en un fenómeno de movilidad creciente en muchas ciudades del país, incluyendo Moroleón.

El expositor señaló que la popularidad de los mototaxis se debe a su accesibilidad, bajo costo, rapidez y capacidad para llegar a zonas donde no llegan los autobuses ni los taxis tradicionales, lo que los convierte en una alternativa económica para amplios sectores de la población. Sin embargo, advirtió que esta práctica también genera problemas de seguridad, informalidad y vacío legal, pues la mayoría de los estados —incluido Guanajuato— no contemplan este servicio dentro de sus leyes de movilidad.

Entre los principales riesgos, mencionó que la mayoría de estas unidades no cuentan con seguros de responsabilidad civil, lo que deja a los usuarios sin protección en caso de accidente. También subrayó el alto índice de siniestralidad, asociado tanto a la falta de capacitación como a la ausencia de infraestructura vial adecuada. Asimismo, destacó la preocupación por la falta de un padrón oficial de conductores y vehículos, lo que dificulta la trazabilidad y la seguridad de los usuarios. Indicó que los gremios del transporte formal (taxis y autobuses) se oponen a la legalización de los mototaxis por considerarla una competencia desleal, ya que estos últimos operan sin cumplir los mismos requisitos, como registro, placas, seguros o revisiones vehiculares.

En cuanto a las posibles soluciones, planteó dos enfoques: la prohibición total, que eliminaría el servicio, pero afectaría a quienes dependen de él como fuente de ingreso; o la regulación, que implicaría crear un padrón oficial de operadores y unidades, exigir licencias y certificaciones, establecer zonas y tarifas reguladas, y requerir seguros obligatorios. Propuso además explorar una migración futura



hacia vehículos más seguros y sostenibles, como motocicletas eléctricas de tres o cuatro ruedas.

Finalmente, presentó datos del Juzgado Cívico Municipal de Moreleón (enero-septiembre de 2025) que reflejan la magnitud del problema: 577 accidentes registrados, de los cuales el 87% involucraron motocicletas. En el mismo periodo, se levantaron 332 infracciones por circular sin placas (89% motocicletas), 1,767 por no usar casco (100%), 853 por circular en sentido contrario (94%), y 181 por conducir sin permiso o siendo menor de edad (99%).

Alberto Antonio Arizaga García, Director de Tránsito del Municipio de Moreleón.

El ponente destacó que la educación vial debe iniciarse desde los hogares y fortalecerse a través de programas permanentes en planteles educativos desde nivel preescolar hasta universidades, mediante charlas, talleres y campañas de concientización. Señaló que el propósito de estas acciones no es sancionar, sino prevenir accidentes y fomentar conductas responsables en el uso de la vía pública. Informó que, como resultado de los operativos y filtros de revisión coordinados entre Seguridad Pública, Tránsito y el Juzgado Cívico, se han recuperado nueve motocicletas robadas durante el año y se mantiene vigilancia en puntos estratégicos del municipio. Explicó que Moreleón cuenta con el sistema RIAC (Registro de Accidentes e Infracciones), una herramienta estatal que permite dar seguimiento a infractores y detectar reincidencias, fortaleciendo la coordinación entre dependencias.

Destacó además que Moreleón es uno de los primeros municipios del sur de Guanajuato en contar con un Juzgado Cívico, lo que ha permitido dar seguimiento a casos de menores infractores, involucrando a madres, padres o tutores para crear conciencia sobre la responsabilidad de otorgarles un vehículo sin la preparación necesaria. En su exposición, el comandante hizo hincapié en la importancia de los comités COMUPRA (Municipal) y COEPRA (Estatl) de Prevención de Accidentes, con los cuales el municipio colabora activamente para establecer estrategias conjuntas en materia de movilidad segura.

A manera de reflexión, advirtió que muchos conductores solo usan el casco al pasar por los filtros de revisión y luego se lo retiran, lo cual demuestra falta de conciencia. Explicó las diferencias entre "manejar" y "conducir", afirmando que conducir implica dominio técnico, respeto a las normas, uso de direccionales y luces, y respeto de límites de velocidad. Por último, subrayó que el casco certificado no evita los accidentes, pero sí reduce las lesiones y salva vidas, e invitó a la población a invertir en su seguridad personal con la misma importancia que se da a la compra de bienes materiales. Cerró su intervención recordando que, tras un accidente, "nada vuelve a ser igual", e hizo un llamado a la reflexión y a la responsabilidad compartida entre autoridades y ciudadanía.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

José Guadalupe Trejo Godínez, Encargado de despacho de Tránsito y Transporte Municipal del municipio de Cortazar.

Durante su participación en el representante del municipio de Cortazar, en nombre del presidente municipal Marco Mauricio Estefanía Torres, expresó el respaldo de su administración a la iniciativa legislativa del Congreso del Estado de Guanajuato orientada a fortalecer la seguridad vial, la prevención de accidentes y la movilidad responsable. El representante destacó que la propuesta constituye un avance significativo hacia una cultura de tránsito más segura y ordenada, en beneficio de todos los municipios del estado. Explicó que, en el caso de Cortazar, una de las problemáticas más frecuentes es el uso inadecuado del casco protector por parte de los motociclistas, además de otras conductas riesgosas como circular en sentido contrario y no respetar los señalamientos viales.

Ante esta situación, el municipio ha implementado operativos permanentes para promover el uso correcto del casco, así como campañas de educación vial y rodadas de concientización dirigidas a la ciudadanía. Estas acciones se extienden también a los planteles educativos, empresas y universidades, con el objetivo de formar una cultura de movilidad responsable desde edades tempranas.

Finalmente, subrayó que la iniciativa legislativa es viable, pertinente y de interés público, ya que contribuye a reducir accidentes, mejorar la cultura vial y fortalecer la seguridad de conductores y pasajeros de motocicletas, consolidando así una movilidad más humana, segura y sostenible en los municipios de Guanajuato.

David Jiménez, Policía tercero del municipio de Jaral del Progreso.

Un elemento de vialidad con 24 años de servicio compartió su testimonio durante el foro sobre movilidad y seguridad vial, ofreciendo una visión humana y profunda de los desafíos que enfrentan los servidores públicos encargados de hacer cumplir la ley. Relató que, a lo largo de su trayectoria, ha sido testigo de numerosos accidentes y tragedias derivadas de la imprudencia y del incumplimiento de las normas, especialmente por el uso inadecuado o la falta de casco protector entre los motociclistas. El ponente destacó que los agentes de tránsito son frecuentemente agredidos, amenazados o incomprendidos por la ciudadanía cuando realizan operativos, aunque su objetivo principal no es sancionar, sino salvar vidas mediante la prevención. Utilizó una metáfora para ilustrar la situación: "nos mandan a cortar el pasto por arriba, pero las raíces siguen creciendo", en alusión a que los operativos combaten los síntomas, no las causas estructurales del problema, que radican en la falta de educación y conciencia vial desde el hogar y la infancia.

A través de anécdotas, subrayó la importancia del casco certificado y de la educación vial como valor social, relatando casos reales en los que el casco salvó vidas y otros donde su ausencia tuvo consecuencias fatales. Narró la historia de un joven que, tras haber sido advertido en un operativo, posteriormente sufrió



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

un accidente mortal al conducir una cuatrimoto sin las medidas de seguridad adecuadas, hecho que dejó una profunda huella tanto en la familia como en los servidores públicos que atendieron el caso.

El agente enfatizó que los mexicanos sí tienen cultura y conocimiento de las normas, pero muchas veces no las aplican en la práctica cotidiana, lo cual agrava los accidentes. Expresó también que su labor, aunque difícil, es esencial para proteger la vida y promover la responsabilidad social en el tránsito.

Finalmente, formuló dos propuestas concretas al Congreso del Estado:

- 1. Obligar a los comercios que venden motocicletas a incluir cascos certificados como parte de la venta.*
- 2. Incorporar la educación vial como materia obligatoria desde el nivel preescolar hasta la preparatoria, a fin de generar una cultura vial sólida desde la infancia.*

Cerró su intervención con un mensaje recordando que "Después de un accidente, nadie vuelve a ser igual", haciendo un llamado a la reflexión colectiva y a la acción institucional para prevenir más pérdidas humanas.

Preguntas del público.

¿Existe vinculación entre municipios para abordar la problemática de las motos?

Alma Denisse Sánchez Barragán

No existe, y eso es algo que debemos implementar. Sin embargo, persiste mucho egoísmo entre las y los presidentes municipales, quienes en muchos casos no promueven la cooperación porque no les conviene, ya sea por la presencia de delitos de alto impacto en los que están coludidas algunas corporaciones policiales municipales, o simplemente porque no les interesa la ciudadanía y sólo buscan el voto. Con frecuencia, mantener contenta a la ciudadanía implica ser omisos en la aplicación de la ley, lo que finalmente afecta a la sociedad trabajadora y respetuosa de la ley. Gracias.

- 1. ¿De qué manera las autoridades se pueden poner o se ponen en los zapatos de los motociclistas?*

Alma Denisse Sánchez

Miren, es muy sencillo. Lo dije al inicio, y si alguien quiere volver a retomar esta pregunta, es muy importante y fácil de entender. Yo fui una mujer que comerció toda su vida, con una madre que no tuvo acceso a ningún vehículo, ni siquiera a una motocicleta. Esa es la necesidad que tiene la gente: contar con un medio de transporte digno y seguro. Pero comprendo perfectamente que a veces no alcanza para más, y entiendo a las madres que llevan a sus hijos en brazos a la escuela. Entiendo también a esos taxistas que, aunque no están debidamente reglamentados, necesitan llevar el pan diario a su casa.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

El tema es que no todos lo entienden ni están conectados con la necesidad y el hambre que vive nuestra gente. Por eso también entiendo a esa sociedad que se enoja, porque no la comprenden. Yo fui una niña que muchas veces no tenía ni para comer, y lo he platicado con mi hermano: mi madre dividía un panecito cuando juntábamos un peso —de aquellos años, un bolillo—, y ella no comía. Ahí está la sensibilidad que muchos políticos han perdido: la de entender las verdaderas necesidades y la importancia de garantizar el uso adecuado y seguro de las motocicletas, así como el enojo de la ciudadanía que dice: "tú no entiendes porque estás ahí sentado".

Es verdad, muchos no tienen la capacidad de ver el trasfondo de por qué existe la necesidad diaria de un transporte digno, pero también seguro. Por eso nosotros lo implementamos durante mucho tiempo a través de la educación vial. Como dijo nuestro queridísimo Arizaga, no se trata de multar por multar, sino de concientizar. Realizamos campañas de concientización durante mucho tiempo, deteniendo a las personas para explicarles el porqué de las normas. Y tengo que decirlo: Moroleón es un municipio de gente congruente, trabajadora y que hace lo correcto. No sé si respondí del todo la pregunta; es difícil llegar a ese punto, pero hay que hacerlo, hay que hacerlo sí o sí.

Martín Heber López Ortega.

Sí, si me permiten. Yo creo que, en el caso de nuestro municipio, es muy fácil ponernos en el lugar del conductor o del usuario, porque la mayoría de nosotros también manejamos motocicleta. Yo diría que un 90% de los que estamos aquí conducimos una, y hemos visto cómo muchas veces el conductor del automóvil dice: "es que el de la moto tuvo la culpa". Pero cuando vamos en motocicleta, también vemos que los automovilistas cometen errores; ambos son copartícipes de muchos accidentes. Por eso es fácil ponernos desde el punto de vista del conductor y evaluar las distintas situaciones. Hay que ser prácticos. Por ejemplo, se mencionó el uso de chamarras y pantalones con material reflejante; sin embargo, en la práctica diaria dentro de la ciudad es difícil usarlos sólo para trasladarse de un lugar a otro. Tal vez sea más factible en carreteras estatales o federales.

Lo indispensable es el uso del casco, que nunca debe faltar; quizá también los lentes protectores, pero, sobre todo, conocer y respetar los reglamentos, que muchos de nosotros no los conocemos o no queremos cumplir, como bien dijo nuestro compañero.

José Luis Alfaro.

De la misma manera, en el Juzgado Cívico tratamos de ponernos también del lado de los conductores. Generalmente llegan molestos, los escuchamos y les explicamos, con base en el reglamento, cuál fue la falta que cometieron.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Buscamos concientizarlos, haciéndoles ver qué pudo haber pasado, que más allá de una multa pudo haberse tratado de un accidente.

Aprendí mucho de lo que implementó el licenciado Fernando Sánchez cuando fue secretario: al aplicar las multas, se comenzó a autorizar reducciones o condonaciones parciales pensando en la economía de las personas. Pagar una multa de 600 pesos puede afectar gravemente una quincena o una semana de trabajo. Actualmente tenemos una campaña de condonación del 100% de recargos, y en algunos casos se cobran sanciones mínimas para apoyar la economía de los conductores, pero siempre con el objetivo de hacer conciencia: que usen casco, que no circulen en sentido contrario y que, si llevan a sus hijos, lo hagan de forma correcta. Tratamos de ser empáticos, de ponernos en su lugar, y actuar también desde la comprensión y no sólo desde la autoridad.

David Jiménez.

Siempre buscamos ponernos en los zapatos de los conductores. ¿Por qué? Porque, en primer lugar, nosotros también somos conductores, somos humanos y somos padres de familia. Hay motociclistas que tienen hasta cuatro infracciones: falta de casco, licencia, tarjeta y placas. Y, aun así, los mandamos con el juez cívico y decimos: "mira, sólo te vamos a poner una falta", porque si aplicáramos las cuatro, la multa sería impagable. Aun con esa consideración, muchos llegan enojados. "Oye, ¿cuántas multas tengo?", nos dicen, y cuando les mostramos que sólo se les puso una, les recordamos que el oficial se está poniendo en su lugar. Las autoridades siempre tratamos de hacerlo; créanme, no somos tan severos. Les comparto algo: una vez un compañero me dijo en un filtro, "Jefe, ¿qué hago? La muchacha no para de llorar". Y yo le respondí: "Mira, la situación está difícil, también te conmueve, ¿verdad? Pues sólo llámale la atención". Y así fue. A veces no se trata de aplicar la sanción más dura, sino de actuar con empatía y criterio, porque también entendemos lo que viven los conductores.

¿Cuál es la estrategia que mejor ha funcionado para que la población utilice el casco al momento de manejar la motocicleta?

Alberto Antonio Arizaga García.

Bien, la estrategia que se implementó aquí en el municipio de Moroleón —como se mencionó hace un momento—, tanto durante la administración pasada como en la actual, encabezada por nuestra alcaldesa Alma Denisse Sánchez Barragán, consistió en concientizar a la ciudadanía mediante apercibimientos o boletas de cortesía, es decir, avisos e invitaciones para fomentar el uso del casco protector. De igual forma, se realizaron visitas a planteles educativos, desde nivel preescolar hasta universidades, invitando a la comunidad estudiantil a sumarse a las acciones de prevención. Estas actividades se llevaron a cabo en coordinación con Seguridad Pública y Tránsito, de manera permanente y en puntos estratégicos



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

del municipio, bajo la premisa de que no se puede bajar la guardia en materia de seguridad vial.

Gracias al liderazgo de nuestra alcaldesa y al trabajo conjunto con asociaciones de taxistas y organizaciones civiles, se ha tenido una muy buena respuesta ciudadana. Hemos trabajado de la mano y hombro con hombro en eventos y campañas que buscan reforzar la cultura vial y la prevención de accidentes.

Alma Denisse Sánchez Barragán.

Quiero destacar que este es un trabajo constante, de todos los días, que se construye con pequeñas acciones. Por ejemplo, el simple hecho de colocar calcomanías con mensajes como "Rebasa por tu izquierda" o "Ponte un casco" en los vehículos de ciudadanos, taxistas y patrullas, ha sido muy útil para reforzar la conciencia vial. Fue una acción sencilla, pero muy efectiva: la gente comenzó a recordarlo y hacerlo parte de su rutina.

Celaya.

Asistentes:

Diputada Sandra Alicia Pedroza Orozco, Presidenta de la Comisión de Movilidad y Seguridad Vial del Congreso del Estado de Guanajuato.

Diputada María Eugenia García Oliveros, Secretaria de la Comisión de Movilidad y Seguridad Vial del Congreso del Estado de Guanajuato.

Doctor Juan Miguel Ramírez Sánchez, Presidente Municipal de Celaya, Guanajuato.

Diputado Ernesto Millán Soberanes, Integrante de la Comisión de Movilidad y Seguridad Vial del Congreso del Estado de Guanajuato.

Diputada Marta Edith Moreno Valencia, Integrante de la LXVI Legislatura del Congreso del Estado de Guanajuato.

Panelistas:

Moisés Rangel Villagómez, Director General de Transporte del Estado.

Licenciado Martín Filiberto García Medina, Director General de Tránsito y Policía Vial de Celaya.

José Marcocchio González, Comandante de la Confederación Internacional de Motociclistas Oficiales y Policías de Caminos.

Emma Aurora Vasallo Medina, Asociada Senior de Relaciones con Gobierno y Políticas Públicas, Uber México.

Luis Fernando Muñoz López, Representante de la comunidad de conductores de motocicletas por aplicaciones en Guanajuato.

Maestro Daniel Nieto Martínez, Secretario del Ayuntamiento de Celaya.

Eduardo Guerrero Rodríguez, Policía primero del municipio de Apaseo el Alto.

María Isabel Rodríguez Mandujano, Policía segundo del municipio de Apaseo el Alto.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Mensaje de Presidente Municipal de Celaya Juan Miguel Ramírez Sánchez.

Durante su intervención, el Presidente Municipal *dio la bienvenida a los asistentes destacando el carácter trabajador y comprometido de la ciudad con la seguridad y la movilidad. Señaló que el foro forma parte de los ejercicios de consulta encaminados a fortalecer la iniciativa de reforma a la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato, particularmente en lo referente al uso seguro de las motocicletas. Subrayó que este medio de transporte se ha convertido en una herramienta esencial para miles de guanajuatenses por su eficiencia, economía y rapidez, pero advirtió que su creciente uso también conlleva una alta responsabilidad, ya que los accidentes relacionados con motocicletas han aumentado de manera preocupante. Reconoció la pertinencia del diálogo convocado, impulsado por legisladores comprometidos con la seguridad vial, quienes proponen medidas concretas como el uso obligatorio de cascos certificados, elementos reflectantes y aditamentos luminosos, así como restricciones específicas para motocicletas dedicadas al transporte público o de mercancías. Aclaró que estas acciones no buscan imponer o sancionar, sino proteger y crear conciencia entre los usuarios. Reafirmó el compromiso del gobierno municipal de Celaya con la seguridad vial como prioridad permanente, insistiendo en que esta no se decreta, sino que se construye mediante educación, cultura vial, infraestructura y participación social. Destacó la relevancia de los foros de consulta como espacios de diálogo entre ciudadanía, motociclistas, expertos y autoridades, esenciales para diseñar reformas incluyentes y efectivas.*

Finalmente, expresó su agradecimiento al Congreso del Estado de Guanajuato por promover estos ejercicios de participación y a los asistentes por su interés en una movilidad más segura y humana. Concluyó haciendo un llamado a trabajar unidos por una movilidad responsable, sostenible y respetuosa, reafirmando que "Celaya es la esperanza".

Mensaje de la diputada Sandra Alicia Pedroza Orozco.

Durante su intervención, la diputada presidenta *dio la bienvenida a las y los asistentes al tercer foro de información y consulta sobre la reforma a la Ley de Movilidad del Estado y sus Municipios, realizado en Celaya.*

Destacó que la construcción de una mejor movilidad no depende únicamente de las leyes, sino de la colaboración entre ciudadanía, autoridades y expertos. Explicó que la iniciativa aborda temas esenciales como:

- *El uso obligatorio de cascos certificados;*
- *La incorporación de elementos reflectantes y dispositivos luminosos;*
- *La reducción de la contaminación acústica;*
- *El fortalecimiento de la educación y la cultura vial, y*
- *La prohibición del transporte sin ruta fija en motocicletas.*



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Recalcó que estos foros demuestran que la legislación se enriquece al escuchar a la sociedad, y que la labor del Congreso es legislar con responsabilidad, sensibilidad y apertura. Señaló que la movilidad es también un asunto de convivencia, basada en el respeto y la empatía, y reafirmó su compromiso de seguir escuchando y construyendo consensos que reflejen las verdaderas necesidades de la población guanajuatense.

Mensaje de la diputada María Eugenia García Oliveros.

En su intervención, la diputada destacó que este encuentro forma parte del tercer foro de consulta para el fortalecimiento y la seguridad en el uso de motocicletas, desarrollado en un ejercicio de Parlamento Abierto, cuyo propósito es analizar una iniciativa de reforma a la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, impulsada por la Junta de Gobierno y Coordinación Política. Explicó que la propuesta busca adicionar disposiciones legales relativas al uso obligatorio de cascos certificados, elementos reflectantes y luminosos, la reducción de la contaminación por ruido, la implementación de campañas de educación vial, la regulación del número de tripulantes y la prohibición del servicio de transporte sin ruta fija en motocicletas.

Señaló que en los últimos siete años el padrón vehicular de motocicletas del estado ha crecido 103 %, lo que evidencia su creciente popularidad, pero también el incremento de riesgos y accidentes viales que en muchos casos derivan en tragedias. Por ello, enfatizó que el objetivo central de la iniciativa es fortalecer la seguridad y protección de las personas usuarias de motocicletas y de la ciudadanía en general. La diputada subrayó la importancia del diálogo multisectorial entre legisladores, autoridades, especialistas y usuarios para enriquecer el análisis de la propuesta con diferentes perspectivas, a fin de lograr una movilidad más segura y ordenada en los municipios. Recalcó que una política de movilidad también es una política de convivencia, pues implica compartir el espacio público con respeto y responsabilidad.

Finalmente, invitó a las y los asistentes a aportar sus experiencias y propuestas, asegurando que todas las voces serán tomadas en cuenta para dotar de mayor solidez a la redacción final de la ley, reafirmando el compromiso del Congreso con una movilidad participativa y sustentable.

Intervenciones de los panelistas

Maestro Daniel Nieto Martínez, Secretario del Ayuntamiento de Celaya.

En su participación, el orador compartió una reflexión personal que sirvió de punto de partida para subrayar la importancia de la seguridad vial en el uso de motocicletas. Relató la historia de Julián, un repartidor de alimentos que sufrió un accidente por no utilizar casco ni elementos de protección, y cómo esa



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

experiencia le hizo comprender que "no se trata solo de llegar rápido, sino de llegar siempre".

A partir de este ejemplo, destacó que el uso de la motocicleta ha crecido notablemente en los últimos años debido a su accesibilidad, bajo costo y practicidad, lo que ha permitido a muchas personas integrarse al trabajo y al transporte cotidiano. Sin embargo, advirtió que este incremento también ha traído mayores riesgos y accidentes viales, así como el uso inadecuado de las motocicletas como transporte público sin regulación o, incluso, en la comisión de delitos, debido a su facilidad de movilidad y anonimato. Entre los ilícitos más frecuentes mencionó robos con violencia, asaltos a transeúntes y comercios, distribución de drogas y homicidios. Frente a esta realidad, planteó la necesidad de fortalecer las medidas de protección y seguridad mediante una legislación sólida que regule el uso de cascos certificados, garantizando su identificación y cumplimiento de normas técnicas, así como la incorporación de elementos reflectantes que mejoren la visibilidad de los motociclistas. Afirmó que el cuerpo de quien conduce es su propia carrocería, por lo que protegerlo significa salvar vidas.

También propuso regular el uso de las motocicletas como transporte público o privado, con el fin de ordenar su operación sin restringir derechos, y promover campañas de educación y cultura vial que fomenten una mentalidad responsable entre conductores. Subrayó que ninguna ley será suficiente sin un cambio de actitud y respeto hacia la vida. Otro aspecto abordado fue la contaminación acústica provocada por motocicletas modificadas, especialmente los fines de semana. Señaló que, aunque muchos grupos de motociclistas son ordenados y solidarios, reducir el ruido mejora la convivencia urbana y la salud pública.

Finalmente, concluyó que la movilidad no consiste solo en avanzar, sino en hacerlo con responsabilidad. Cada casco utilizado, cada motociclista que cumple las reglas y cada conductor que respeta la vida contribuye a construir ciudades más humanas, seguras y conscientes. Reafirmó que proteger la vida no es un acto de control, sino de amor, y reconoció los foros de consulta como espacios valiosos para promover una movilidad segura y responsable en Guanajuato.

Licenciado Martín Filiberto García Medina, Director general de Tránsito y Policía Vial del Municipio de Celaya.

El Director informó que, en Celaya más del 50 % de los accidentes viales involucran motocicletas, un dato que calificó como preocupante por las consecuencias fatales que muchos de estos hechos han tenido. Recordó que, a diferencia de otros vehículos, la carrocería de la motocicleta es el propio cuerpo del conductor, por lo que la vulnerabilidad es mucho mayor. Insistió en que conducir con precaución debe entenderse como un acto de amor y respeto a la vida. Presentó cifras que respaldan la importancia de las medidas de protección: el 68 % de los impactos en accidentes ocurre en la cabeza, por lo que el uso de cascos certificados reduce en más del 35 % el riesgo de lesiones graves o



mortales. También mencionó que entre el 23 % y 28 % de las lesiones se producen en los pies, muchas veces por utilizar calzado inadecuado como tenis, y advirtió que incluso pueden derivar en amputaciones. Otras lesiones comunes se registran en cuello, manos, codos y piernas. El funcionario subrayó que, además del casco, es indispensable portar ropa y calzado adecuados, elementos reflectantes, luces traseras y delanteras en buen estado y toda la documentación reglamentaria para circular. Recalcó que el derecho constitucional a la libre circulación implica cumplir con las leyes y reglamentos de tránsito, y que la verdadera libertad en la vía pública se ejerce con responsabilidad.

Asimismo, enfatizó la importancia de fomentar la cultura vial desde la niñez, formando un "semillero de futuros conductores responsables" a través de la educación y la conciencia ciudadana. Afirmó que mientras no exista conciencia de los riesgos, se seguirán generando accidentes evitables.

Cerró su intervención exhortando a los motociclistas a valorar su vida y la de sus familias, evitando conducir bajo el influjo del alcohol y manteniéndose atentos en todo momento. Felicitó al Congreso del Estado y a la Comisión de Movilidad por la iniciativa de impulsar una legislación que refuerce la seguridad de los motociclistas, y reiteró su compromiso de seguir trabajando para reducir los accidentes y promover una movilidad más humana, consciente y segura.

Lic. Moisés Rangel Villagómez, Director General de Transporte del Estado.

El representante destacó que, la iniciativa de reforma a la Ley de Movilidad fortalece los principios al abordar dos ámbitos esenciales: la seguridad vial y la seguridad vehicular, es decir, la condición de las unidades con las que las personas se desplazan. Recordó que en los últimos siete años el parque vehicular de motocicletas ha crecido más de 100 %, lo que evidencia su papel creciente como medio de transporte y exige nuevas regulaciones para reducir riesgos y fomentar una convivencia ordenada entre vehículos y motocicletas.

Subrayó la necesidad de un enfoque preventivo mediante la capacitación diferenciada: una para motociclistas particulares que utilizan su vehículo como medio de transporte personal y otra para quienes lo emplean con fines comerciales o de reparto, dado que las condiciones y riesgos son distintos. Propuso aprovechar la infraestructura de capacitación existente en el Instituto Estatal de Capacitación (IECA) y en los centros de formación vial municipales.

Coincidió plenamente con la propuesta de promover el uso de cascos certificados y de indumentaria luminosa o reflectante, al considerarlos elementos que reducen significativamente las lesiones y pérdidas humanas. Reconoció que los accidentes con motocicletas se han incrementado en los últimos dos años y que las causas incluyen exceso de velocidad, falta de equilibrio en el tránsito y deficiente infraestructura vial. Asimismo, aclaró que la Ley de Movilidad no contempla la



modalidad de transporte público sin ruta fija en motocicleta, ya que el servicio de taxi está regulado para vehículos de cinco ocupantes, por lo que consideró pertinente precisar en la iniciativa la prohibición expresa de este tipo de transporte. No obstante, señaló que en el futuro podrían evaluarse alternativas controladas de movilidad en zonas de baja densidad, siempre con base en estudios técnicos y de seguridad, considerando coberturas de seguros y delimitaciones normativas claras.

Concluyó reiterando que el propósito central es prevenir riesgos, proteger la vida y garantizar la integridad de las personas, promoviendo una movilidad responsable, segura y sustentada en criterios técnicos y humanos.

José Marcocchio González. Cmte. Confederación Internacional de motociclistas Oficiales y Policías de Caminos.

El representante de Motoclubes Unidos, motociclistas independientes y usuarios de motocicletas participó en el foro para expresar la postura del sector sobre la iniciativa de reforma a la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato, en particular en lo referente al uso de cascos certificados y medidas de seguridad vial. Reconoció la relevancia de la propuesta, señalando que muchas de las disposiciones ya existen en los reglamentos municipales, aunque no siempre se aplican de manera efectiva, lo que ha derivado en un alto número de lesiones graves y fatales entre motociclistas. Destacó la importancia de establecer de forma clara la certificación obligatoria de los cascos, recomendando adoptar al menos la certificación DOT (Estados Unidos), aunque lo ideal sería exigir certificaciones europeas o de Naciones Unidas, que ofrecen mayores estándares de protección. Subrayó que el casco debe ser de la talla adecuada y estar correctamente abrochado, ya que un casco suelto pierde toda eficacia en caso de impacto. También pidió considerar diferentes tipos de cascos certificados —abiertos y cerrados— en lugar de restringir su uso a un solo modelo.

Sobre los elementos reflectantes, señaló que las motocicletas ya cuentan de fábrica con luces y direccionales, por lo que imponer aditamentos adicionales en la indumentaria podría considerarse una medida excesiva o que limite ciertos derechos individuales. En cambio, propuso incluir en la normatividad el uso obligatorio de espejos laterales, pues muchas motocicletas los eliminan por estética, lo que genera maniobras peligrosas y falta de visibilidad. Respecto a la contaminación por ruido, expresó su total acuerdo en que se debe regular y controlar mediante la prohibición de modificar los escapes originales, ya que los que vienen de fábrica cumplen con normas establecidas. Observó que la Norma Oficial Mexicana sobre ruido vehicular es ambigua, al no definir límites para motocicletas de más de 450 cm³, por lo que sugirió establecer nuevas tablas de decibeles que incluyan esas categorías. Asimismo, propuso que las campañas de concienciación no se enfoquen únicamente en los motociclistas, sino en todos los usuarios de la vía pública —automovilistas, ciclistas y conductores de vehículos eléctricos ligeros—, ya que la seguridad vial debe entenderse como una



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

responsabilidad compartida. En cuanto al tema de los mototaxis, reconoció que responden a una necesidad de movilidad, pero insistió en que solo deben operar si cumplen con todas las medidas de seguridad y con la regulación correspondiente. Hizo un llamado a las autoridades municipales para reforzar la aplicación de los reglamentos existentes, especialmente en lo relativo al uso de cascos, luces y equipo certificado.

Concluyó agradeciendo al Congreso del Estado, autoridades estatales y municipales por abrir estos espacios de diálogo, reiterando que la motocicleta es un medio de transporte legítimo y necesario, y que la convivencia segura entre motociclistas, automovilistas y ciclistas depende de la concientización y el respeto mutuo.

Emma Aurora Vassallo Medina, Asociada Senior de Relaciones con Gobierno y Políticas Públicas UBER México.

La representante de Uber México participó en el foro para exponer la posición de la empresa respecto a la iniciativa de reforma a la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato, particularmente en lo relacionado con el servicio de transporte de personas en motocicleta (Uber Moto). Agradeció la invitación del Congreso y de la Comisión de Movilidad y Seguridad Vial, destacando la relevancia de espacios de diálogo que incluyan a todos los actores involucrados en la movilidad.

Explicó que Uber Moto opera en México desde 2013 y que la plataforma mantiene una colaboración permanente con las autoridades para fortalecer la seguridad vial. Detalló los protocolos tecnológicos y de control que la empresa aplica en cada viaje:

- *Uso obligatorio de casco tanto para el conductor como para el pasajero, verificado mediante inteligencia artificial que exige una fotografía en tiempo real para confirmar que el casco está bien colocado y abrochado.*
- *Registro vehicular obligatorio, que incluye placas y tarjeta de circulación.*
- *Licencia tipo D expedida por el gobierno estatal como requisito para los conductores.*
- *Revisión de antecedentes y verificación biométrica para confirmar la identidad del conductor.*
- *Cobertura de seguro AXA que ampara daños médicos, legales y a terceros desde el inicio hasta la conclusión de cada viaje.*

Además, señaló que la plataforma cuenta con funciones de seguridad adicionales, como grabación de audio, trazabilidad de ruta, código PIN de identificación del usuario, botón de emergencia vinculado al C5, y comunicación directa con las autoridades en caso de incidentes. Subrayó que el 55 % de las personas usuarias de Uber Moto en Guanajuato son mujeres, lo que convierte al servicio en una opción de movilidad segura y rápida, especialmente para traslados cortos que conectan con otros medios de transporte. Indicó que actualmente operan



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

alrededor de 7,000 motocicletas, equivalentes al 1.1 % del parque vehicular estatal, todas con documentación en regla y procesos de control activo.

Frente a las preocupaciones expresadas en el foro, sostuvo que Uber no busca la exención de regulación, sino evitar una prohibición total del servicio, ya que ello provocaría la pérdida de trazabilidad y control, generando riesgos mayores. Argumentó que las plataformas digitales ofrecen información verificable y colaboración directa con la Fiscalía del Estado, lo que permite identificar conductores y trayectos en caso de incidentes.

Concluyó manifestando la disposición de la empresa para fortalecer la educación vial, la coordinación con autoridades y la regulación responsable, insistiendo en que el objetivo debe ser regular, no prohibir, para garantizar una movilidad segura, trazable y moderna en Guanajuato.

Luis Fernando Muñoz Lopez, Comunidad de conductores de motocicleta Por Apps en Guanajuato.

En representante de las comunidades de conductores de motocicletas por aplicación intervino en el foro para expresar la preocupación del gremio ante la posible prohibición del servicio de transporte de personas en motocicleta, modalidad que actualmente emplea a miles de trabajadores en el estado. En representación de más de 11 líderes de comunidades de conductores, agradeció al Congreso del Estado de Guanajuato la oportunidad de participar en este espacio de diálogo, subrayando que su intención no es oponerse a la regulación, sino colaborar para encontrar soluciones que permitan mantener la fuente de empleo y garantizar la seguridad tanto de usuarios como de conductores. Señaló que una prohibición afectaría directamente a más de 7,000 conductores y a sus familias, además de perjudicar a los usuarios que dependen de este medio de transporte por su accesibilidad, rapidez y bajo costo. Resaltó que esta actividad ha permitido a muchas personas —hombres y mujeres— mejorar su movilidad y su economía, al tiempo que ofrece una opción segura y confiable.

En cuanto a la seguridad, afirmó que los conductores cuentan con la licencia tipo D expedida por el estado, lo que acredita su capacitación y pericia en el manejo de motocicletas. Además, explicó que la mayoría tiene años de experiencia y una actitud responsable, conscientes de que transportan vidas y de la importancia de la prevención de accidentes. Destacó que las aplicaciones exigen que tanto el conductor como el pasajero usen casco y chaleco reflectante antes de iniciar el viaje, y que ambos están asegurados durante todo el trayecto. Añadió que las plataformas implementan mecanismos tecnológicos de seguridad, como PIN de verificación y rastreo del recorrido en tiempo real, lo que brinda confianza y transparencia. El representante hizo hincapié en que muchas mujeres usuarias eligen este servicio porque lo perciben como una alternativa más segura, ágil y confiable. Finalmente, solicitó a las autoridades no obstaculizar la operación del servicio, sino fortalecer la colaboración mediante medidas como la interconexión de las plataformas digitales con el C5 para reforzar la seguridad. Concluyó



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

reiterando su confianza en que el Congreso escuchará y tomará en cuenta la voz de los conductores para proteger su fuente de trabajo y la movilidad ciudadana.

Eduardo Guerrero Rodriguez policía primero y María Isabel Rodriguez Mandujano policía segunda del Municipio de Apaseo el Alto.

Durante su participación, los representantes de Seguridad Vial y Tránsito Municipal de Apaseo el Alto expusieron la creciente problemática relacionada con el uso irresponsable de motocicletas por menores de edad, quienes las emplean para trasladarse a la escuela —ya sea preparatoria, secundaria o universidad— sin cumplir las medidas básicas de seguridad. Señalaron que el aumento de accidentes por caídas, derrapes y colisiones está estrechamente vinculado con el no uso del casco protector, pese a los esfuerzos constantes por fomentar la educación vial. Indicaron que se han implementado pláticas preventivas en escuelas de todos los niveles, acompañadas de dinámicas con simuladores que permiten a los jóvenes experimentar los efectos del alcohol o drogas en la conducción. Sin embargo, reconocieron que la respuesta de los estudiantes es limitada y que la falta de apoyo de los padres de familia agrava el problema, pues muchos no asumen su responsabilidad para exigir a sus hijos el uso del casco y el respeto a las normas de tránsito. Otro de los temas planteados fue la baja cuantía de las infracciones municipales, lo cual, según señalaron, impide generar un efecto disuasivo. Mencionaron que la multa por no usar casco es de apenas 200 pesos, mientras que conducir en estado de ebriedad puede costar más de 10,000 pesos, evidenciando una desproporción normativa que reduce la eficacia de las sanciones. Como ejemplo de sus esfuerzos de control, relataron los resultados de los operativos implementados durante la "Rodada del Terror", una concentración masiva de motociclistas que se realiza cada año. En la primera edición fueron aseguradas entre 50 y 60 motocicletas, mientras que en la más reciente el número descendió a alrededor de 10 unidades, gracias a la coordinación entre Seguridad Pública Municipal y Guardia Nacional, lo que demuestra cierto avance en el cumplimiento de las normas. Finalmente, insistieron en que la educación vial debe reforzarse tanto en jóvenes como en padres de familia, pues solo con una conciencia compartida y una participación activa de todos los sectores será posible reducir los accidentes y fomentar una conducción responsable en el municipio.

Preguntas por parte del público.

¿Existe vinculación entre los municipios para abordar estas problemáticas?

Moisés Rangel Villagómez.

Desde la Dirección General de Transporte sí tenemos vinculación con la mayoría de los municipios. Digo la mayoría porque se trata de un trabajo conjunto de diálogo, como bien mencionaba el compañero de Apaseo. Lamentablemente, algunos municipios no cuentan con comisiones, infraestructura, espacios disponibles o, debo decirlo aunque suene mal, simplemente no muestran interés.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Tenemos el estado dividido en zonas y, a través de la Dirección de Asesoría, desarrollamos programas de educación vial. Realizamos ejercicios y eventos regionales en coordinación con los municipios, así como ferias donde implementamos diversos mecanismos para que los jóvenes de secundaria, primaria e incluso las propias autoridades aprendan sobre seguridad vial.

Llevamos a cabo simulacros y actividades de concientización sobre el uso de motocicletas, incluyendo ejercicios de infracciones simuladas de cortesía para mostrar cómo deben actuar, el uso de reflejantes, la forma correcta de conducir y primeros auxilios.

Sí existe participación del Gobierno del Estado, a través de la Dirección General de Transporte, con la mayoría de los municipios organizados por zonas. Ojalá todos los municipios del estado se sumaran. Sabemos que es complicado por la distancia entre ellos, pero seguimos agrupándonos y avanzando con pláticas continuas para que participen en las ferias y eventos en materia de educación vial.

¿Cuál estrategia les ha funcionado más para regular el uso de la de las motos?

Lic. Martin Filiberto García Medina.

En ese sentido, se han implementado diversos dispositivos para regular la circulación, pero lo que más resultados ha dado son los foros realizados con los motociclistas. Este año organizamos una moto feria, invitamos a los motoclubes y se impartieron varias pláticas que han contribuido significativamente a la concientización sobre el uso responsable de la motocicleta y las medidas de seguridad. Esto ha avanzado a grandes pasos.

Recientemente tuvimos una Feria Violeta, dirigida exclusivamente a mujeres. Asistió una legión de bikers invitadas por el capítulo local, y el evento tuvo una excelente participación. Consideramos que ha dado resultados extraordinarios en Celaya, pues ha permitido fortalecer la conciencia sobre la importancia de aplicar las medidas de seguridad al conducir sus motocicletas.

Participante del Público.

Buenos días, y disculpen los nervios. Le contaba a la diputada que en una ocasión yo usaba un casco tipo "cazuelita", que no estaba certificado. Circulando por el bulevar Saavedra y Mariano Escobedo presencié un fuerte accidente en motocicleta; una persona impactó contra un parabrisas, y eso me hizo reflexionar y comprar un casco certificado. Días después supe que el accidente era ficticio, una simulación, pero me sirvió para crear conciencia. Por eso propongo que en Guanajuato se implementen simulacros de accidentes como herramienta para concientizar sobre el uso del casco, protectores, rodilleras y coderas. Si a mí me funcionó, puede servirle a muchas personas más.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Diputada Sandra Alicia Pedroza Orozco

Muchas gracias. Quise compartir esto porque refleja estrategias de prevención efectivas desde la experiencia de quienes usan motocicleta todos los días. En el foro de Moroleón también se comentó una estrategia interesante: cuando alguien era multado por no portar casco o usarlo incorrectamente, al pagar la multa se le entregaba un casco certificado. Así, el pago se convertía en una forma de adquirir el casco y fomentar su uso. Es importante considerar estas experiencias para enriquecer el debate. Ahora sí, podemos pasar a la siguiente pregunta.

¿Qué esfuerzo se está realizando para capacitar a la ciudadanía?

Lic. Martín Filiberto García Medina.

En el municipio de Celaya estamos iniciando la creación de una escuela de motociclismo. Comenzamos, como mencioné antes, con pláticas de cultura vial en escuelas primarias, secundarias, preparatorias, universidades y empresas. Algunas empresas ya adoptaron como medida que, si un trabajador llega en motocicleta sin casco, no se le permite el acceso con la moto, lo que implica riesgos al dejarla en la vía pública, desde una infracción hasta posibles daños.

Ante la problemática y la persistencia de muchos jóvenes, coincidimos con el compañero que mencionó su experiencia transportando pasajeros. Observamos que muchos conductores usan un solo casco para todos los usuarios; aunque esté certificado, no siempre es de la talla adecuada. Por ejemplo, en mi caso, uso talla 2XL en Estados Unidos y XL en Europa, por lo que un casco mediano no me serviría. La mayoría de los pasajeros, sobre todo mujeres, requieren tallas distintas. Ya proporcioné mi contacto para coordinar estrategias y compartir opiniones. No estoy en contra de su trabajo, sino a favor de que se regule adecuadamente, considerando a las tres partes: la plataforma, los prestadores del servicio y los conductores, así como a los usuarios, para garantizar un servicio de excelencia.

Respecto a lo que hacemos, creemos necesaria esta escuela como un semillero de formación en conducción responsable. Buscamos un espacio con dos o tres motocicletas para prácticas, pero lo más importante será la parte teórica, porque no es lo mismo manejar que conducir. Todos los motociclistas, en algún momento, se han caído o están por caerse; a veces el pavimento, los baches o los vehículos que se atraviesan lo provocan. Una formación adecuada ayudará a prever estos riesgos.

Crítico con frecuencia la conducción cuando los motociclistas zigzaguean entre vehículos. El reglamento de Celaya establece que la motocicleta es un vehículo más y debe circular detrás de otro, no rebasar por cualquier lado ni invadir las franjas peatonales. Tuvimos un accidente fatal con una repartidora que perdió la vida por el punto ciego de un camión, precisamente al colocarse en un lugar indebido. Por ello, considero que debemos enseñar en aula y con práctica que la conducción correcta salva vidas.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Siempre insisto en la conciencia, porque es lo que activa el instinto de supervivencia. Sin conciencia, los conductores actúan de forma inconsciente y se exponen a cometer irregularidades o sufrir accidentes. Lo ideal es promover una conducción responsable, segura y feliz

Mensaje de clausura a cargo del diputado Ernesto Millán Soberanes.

El diputado participante expresó su agradecimiento al presidente municipal Juan Miguel Ramírez por las facilidades brindadas para la realización del evento, así como a todos los ponentes y legisladores que contribuyeron con sus aportaciones. Reconoció especialmente a la presidenta de la Comisión de Movilidad, a la diputada María Eugenia y a los demás panelistas por su compromiso en el desarrollo de estos espacios de diálogo. Destacó que este encuentro marcó el cierre de los foros itinerantes de la Comisión de Movilidad, en los cuales se escucharon todas las voces, tanto a favor como en contra de la iniciativa presentada por la Junta de Gobierno del Congreso del Estado. Subrayó que estas opiniones servirán de base para la elaboración de un dictamen sólido e integral, resultado de un análisis profundo y plural. Reafirmó que la seguridad vial es una prioridad compartida, especialmente cuando se trata de las personas usuarias de la vía pública. Reconoció que la realidad actual ha transformado a la motocicleta en un medio de transporte cotidiano y familiar, por lo que las leyes deben adaptarse a las nuevas condiciones sociales y no al revés.

Concluyó señalando que el Congreso tiene la responsabilidad de regular, no prohibir, buscando mecanismos y condiciones adecuadas para construir una legislación que beneficie a todos los guanajuatenses. Enfatizó que el análisis deberá considerar los contextos específicos de cada municipio y del estado en su conjunto, asegurando una normatividad moderna, incluyente y funcional.

Congreso del Estado de Guanajuato.

Asistentes:

Diputada Sandra Alicia Pedroza Orozco, Presidenta de la Comisión de Movilidad y Seguridad Vial.

Diputada María Eugenia García Oliveros, Secretaria de la Comisión de Movilidad y Seguridad Vial

Diputado Rolando Fortino Alcántar Rojas, Vocal de la Comisión de Movilidad y Seguridad Vial.

Diputado Ernesto Millán Soberanes, Vocal de la Comisión de Movilidad y Seguridad Vial.

Arquitecta Samantha Smith Gutiérrez, Presidenta municipal de Guanajuato Capital

Liliana Preciado Zárate, regidora del Ayuntamiento de Guanajuato Capital.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Participantes:

Francisco de Anda Orellana, Subsecretario de Conectividad y Movilidad.
Licda. Abril Villegas Hernández, Coordinación General Jurídica.
Samuel Ugalde García, Secretario de Seguridad del Municipio de Guanajuato.
Emma Aurora Vasallo Medina, Asociada Senior de Relaciones con el Gobierno y Políticas Públicas UBER México.
Christian Arrona, Motociclistas Unidos de Guanajuato.
Ignacio Aranda Vences, Comunidad de Conductores de Motocicleta por Apps en Guanajuato.
Jesús Tapia, SICONVESE (Sindicato de Conductores de Vehículos de Servicio)
Karla Miguel Arreola, Coordinadora de Políticas Públicas de Indrive.
Luis Francisco Morales Álvarez, Héroes Sin Capa A.C.
Ernesto Ramírez García, Representante de URBE.

Mensaje de Bienvenida a cargo de la diputada María Eugenia García Oliveros.

La oradora dio la bienvenida a los asistentes y destacó que durante este ejercicio de Parlamento Abierto, se desarrolló un diálogo plural entre legisladores, autoridades, especialistas, usuarios y asociaciones de motociclistas con el propósito de analizar una iniciativa presentada. La propuesta busca modificar la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios para incorporar nuevas disposiciones en materia de seguridad vial y regulación del uso de motocicletas, abordando temas como el uso obligatorio de cascos certificados, elementos reflectantes y luminosos, control de la contaminación auditiva, campañas de educación vial, limitación del número de tripulantes y la prohibición del transporte sin ruta fija en motocicletas. Se destacó que, en los últimos siete años, el padrón vehicular de motocicletas ha crecido un 103%, según datos de la Secretaría de Finanzas, reflejando la creciente popularidad de este medio de transporte. Sin embargo, dicho aumento también ha implicado mayores riesgos de accidentes de tránsito, algunos con consecuencias fatales.

El objetivo central de la iniciativa es fortalecer la protección y seguridad de los motociclistas y de la ciudadanía en general, mediante una legislación más integral y preventiva. Los diputados de la LXVI Legislatura subrayaron la importancia de recoger las opiniones y experiencias de la sociedad civil para construir políticas públicas más efectivas, reconociendo que la movilidad también es una política de convivencia que exige corresponsabilidad social.

Finalmente, se hizo un llamado a los participantes a apropiarse del proceso, formular propuestas y aportar su experiencia cotidiana en el uso de la vía pública, con la certeza de que sus aportaciones serán consideradas para enriquecer y dar solidez a la redacción final de la ley.

Mensaje de la Presidenta de la Comisión de Movilidad y Seguridad Vial, la diputada Sandra Alicia Pedroza Orozco.

La diputada Sandra Alicia Pedroza Orozco, destacó el cierre de los foros de información y consulta en materia de movilidad y seguridad vial. Este encuentro,



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

celebrado en la capital del estado, marcó la culminación de una serie de ejercicios de diálogo ciudadano desarrollados en León, Moroleón, Celaya y Guanajuato Capital, cuyo propósito ha sido escuchar y recoger las distintas visiones de la sociedad sobre la iniciativa que propone reformar diversos artículos de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios. En su intervención, la legisladora subrayó que la construcción de una mejor movilidad no depende únicamente del marco legal, sino de la colaboración entre ciudadanía, autoridades, especialistas y quienes enfrentan diariamente los desafíos de transitar por las ciudades. Reiteró que la iniciativa abordada busca mejorar la seguridad y convivencia vial, mediante la regulación de temas como el uso obligatorio de cascos certificados, la incorporación de elementos reflectantes y dispositivos luminosos, la reducción de la contaminación acústica, el fortalecimiento de la educación y cultura vial, y la regulación del servicio de transporte sin ruta fija en motocicletas.

Pedroza Orozco enfatizó que estos foros representan un ejemplo tangible de legislación participativa, donde las leyes se enriquecen al incorporar la voz de la ciudadanía. Señaló que el Congreso tiene la responsabilidad de legislar con sensibilidad, apertura y compromiso social, reconociendo que la movilidad también es un asunto de convivencia, que exige respeto, empatía y responsabilidad compartida entre todos los actores viales. Asimismo, expresó su compromiso de seguir escuchando y analizando las propuestas surgidas de los foros, con la finalidad de construir consensos que reflejen las verdaderas necesidades de las y los guanajuatenses. Invitó a los participantes a apropiarse del espacio, compartir sus experiencias y plantear propuestas concretas, pues cada aportación contribuye a avanzar hacia una movilidad más justa, moderna y sustentable.

Mensaje de la Arquitecta Samantha Smith Gutiérrez, Presidenta Municipal de Guanajuato Capital.

Durante su intervención, la alcaldesa subrayó que Guanajuato capital enfrenta una movilidad particularmente compleja debido a su topografía irregular, calles estrechas, túneles y pendientes, lo cual convierte el tránsito diario en un desafío constante. En ese contexto, destacó que el gobierno municipal ha adoptado una política de corresponsabilidad vial, enfocada más en concientizar que sancionar, y en proteger más que restringir, promoviendo la educación vial y el respeto mutuo entre peatones, automovilistas y motociclistas. Smith Gutiérrez resaltó la importancia de analizar la propuesta de que las motocicletas sean adquiridas con placa y casco incluidos desde su compra, pues se trata de una medida preventiva que puede salvar vidas. Señaló que este no es un tema meramente administrativo, sino una cuestión de seguridad humana, que busca evitar accidentes y fortalecer la cultura del uso responsable de la motocicleta. Mencionó que muchos jóvenes optan por este medio de transporte por razones económicas, pero carecen de las herramientas y habilidades básicas para su conducción



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

segura, por lo que consideró que es una deuda institucional promover la protección desde el inicio del uso de la motocicleta. Asimismo, reconoció la coordinación entre el municipio y el Gobierno del Estado para fortalecer los operativos de tránsito y educación vial, así como el avance logrado en materia de seguridad, reflejado en la mejora de la percepción ciudadana. No obstante, insistió en que la seguridad se construye en las calles, con orden, empatía y educación vial, más allá de los marcos legales.

Finalmente, afirmó que este foro demuestra que gobierno y ciudadanía pueden avanzar juntos, ya que las leyes deben formularse escuchando a quienes viven la movilidad todos los días. Reafirmó el compromiso del municipio de Guanajuato de colaborar con el Congreso en todo lo que contribuya a una movilidad más segura, humana y participativa, donde las personas sean el centro de las decisiones públicas.

Participaciones de panelistas.

Francisco de Anda Orellana, Subsecretario de Conectividad y Movilidad.

El funcionario expuso que, en la última década, el número de motocicletas registradas en México se ha cuadruplicado, mientras que en Guanajuato el parque vehicular de motocicletas se ha triplicado, acompañado de un incremento similar en el número de muertes relacionadas con accidentes de tránsito. Señaló que los motociclistas presentan una tasa de mortalidad tres veces mayor que los automovilistas, y que los grupos más afectados son jóvenes hombres, principalmente usuarios de motocicletas de 150 centímetros cúbicos, con mayor incidencia de siniestros durante los fines de semana y horarios vespertinos.

Subrayó que las motocicletas y los automóviles particulares representan las formas de movilidad más peligrosas y con mayores externalidades negativas, lo que obliga a repensar la política pública desde la jerarquía establecida en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial: priorizar al peatón, la bicicleta y el transporte público, por encima de los vehículos motorizados de uso individual. Asimismo, De Anda destacó que Guanajuato carece de una definición técnica de "motocicleta" en su legislación, lo cual dificulta su regulación. Propuso tomar como referencia los criterios establecidos por la Organización Mundial de la Salud (OMS) y el World Resources Institute (WRI), que diferencian los tipos de motocicletas según potencia, velocidad, número de ruedas y tipo de motor, con el fin de establecer una clasificación normativa clara.

Entre las principales recomendaciones internacionales presentadas, mencionó:

- *Exigir frenos ABS de fábrica en todas las motocicletas nuevas.*
- *Asegurar la importación y uso de cascos certificados.*
- *Fortalecer las sanciones por incumplimiento y mejorar la visibilidad del conductor mediante elementos reflectantes.*



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

- *Implementar registros de vehículos y licencias por cilindrada o potencia, y profesionalizar el uso comercial de motocicletas.*
- *Crear moto escuelas certificadas y verificación vehicular obligatoria que incluya control de ruido y emisiones.*
- *Sustituir las campañas genéricas de educación vial por estrategias basadas en evidencia científica y cambio de comportamiento.*

El subsecretario también planteó la necesidad de una "Política Estatal de Adquisición y Uso de Motocicletas", dividida en dos grandes ejes:

- 1. Adquisición responsable: matriculación de origen, seguro obligatorio, registro estatal y licencias diferenciadas (particular y profesional).*
- 2. Uso seguro: control técnico, verificación, operativos y campañas focalizadas.*

Finalmente, informó que el Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, recientemente instalado, será el espacio institucional encargado de coordinar estas políticas, apoyado por organizaciones especializadas como el ITDP (Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo "ITDP", por sus siglas en inglés, con el propósito de formular estrategias costo-efectivas y sustentadas en evidencia, orientadas a salvar vidas y reducir la siniestralidad vial.

Licda. Abril Villegas Hernández, Coordinación General Jurídica.

La oradora presentó una exposición centrada en la importancia del uso de elementos reflectantes y luminosos como medida de protección para las personas motociclistas. Su intervención se sustentó en los compromisos internacionales asumidos por México en materia de seguridad vial y movilidad sustentable, destacando la meta 2030 de Naciones Unidas, la Declaración de Estocolmo 2020, el Convenio de Viena sobre Tránsito Vial, y el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030. Subrayó que dichos instrumentos obligan al Estado mexicano y a las entidades federativas a armonizar su legislación y políticas públicas con los principios del sistema seguro, orientado a reducir las muertes y lesiones causadas por siniestros viales y a promover el uso de cascos certificados y elementos reflectantes. En este contexto, las reformas planteadas a la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios son congruentes con los compromisos internacionales de derechos humanos, especialmente los vinculados con la protección a la vida y la integridad personal. Con base en datos del INEGI, se informó que Guanajuato ocupa el quinto lugar nacional en accidentes de tránsito, siendo las colisiones con motocicletas las más letales, debido a la vulnerabilidad del conductor ante la ausencia de carrocería protectora. El crecimiento acelerado del uso de motocicletas —favorecido por la pandemia, los bajos costos, la eficiencia del consumo y la facilidad de traslado— ha incrementado los riesgos viales y evidenciado la urgencia de fortalecer el marco jurídico estatal. La ponente respaldó la adición de la fracción VIII al artículo 64 de la Ley de Movilidad, que establece la obligación del uso de elementos



reflectantes y luminosos para las personas motociclistas, al considerarlo un componente esencial de la prevención vial. Explicó que estos dispositivos mejoran la visibilidad en condiciones de poca luz, niebla o lluvia, reduciendo significativamente los siniestros nocturnos y facilitando que los conductores de otros vehículos detecten a los motociclistas desde mayor distancia y en todos los ángulos.

Finalmente, recordó que la Organización Mundial de la Salud (OMS) promueve el uso de ropa y accesorios reflectantes como medida efectiva de visibilidad y seguridad, especialmente para usuarios vulnerables de la vía pública, como motociclistas, ciclistas, peatones y trabajadores viales. Concluyó señalando que garantizar el uso de estos elementos contribuye a proteger la vida y la integridad de las personas y debe considerarse una responsabilidad compartida entre autoridades y ciudadanía.

Samuel Ugalde García, Secretario de Seguridad del Municipio de Guanajuato.

Ugalde García explicó que en Guanajuato capital existen alrededor de 20 000 motocicletas registradas, aunque la cifra real podría ser el doble o el triple al considerar las no registradas. Esto ha implicado un aumento en los riesgos viales, por lo que el municipio ha implementado operativos permanentes de revisión y concientización sobre el uso del casco certificado, la portación de tarjeta de circulación, placa y documentación reglamentaria.

El secretario señaló que la falta de regulación específica sobre cascos certificados genera vacíos legales que permiten el uso de cascos no seguros. Por ello, consideró fundamental que las reformas a la ley precisen los estándares mínimos de protección, de modo que los operativos puedan ser más efectivos. Mencionó como ejemplo de acción preventiva los operativos coordinados en la Sierra de Santa Rosa, zona con alta incidencia de accidentes de motocicleta por turismo deportivo. Tras establecer patrullajes y revisiones en conjunto con la Guardia Nacional y autoridades estatales, los siniestros se redujeron en un 80%. Sin embargo, alertó sobre la práctica de grupos que graban o fotografían maniobras a alta velocidad, lo que convierte el lugar en una "pista improvisada" y pone en riesgo tanto a motociclistas como a otros conductores. Asimismo, abordó el problema de los robos y alteraciones de motocicletas, señalando que muchas unidades robadas se desmantelan y recomponen con partes de diferentes vehículos para su reventa. Propuso que se legisle para establecer números de serie visibles en todas las partes estructurales de la motocicleta (chasis, motor, carrocería), como medida de control y rastreabilidad, en coordinación con la Fiscalía del Estado.

En conclusión, enfatizó que la prioridad del municipio es proteger la vida y la integridad de todas las personas, promoviendo una cultura vial basada en la educación, la prevención y la corresponsabilidad, y reiteró su disposición para



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

seguir colaborando con el Congreso en el fortalecimiento del marco normativo de movilidad.

Emma Aurora Vasallo Medina, Asociada Senior de Relaciones con el Gobierno y Políticas Públicas UBER México.

Explicó que detrás de cada viaje de Uber Moto existe un sistema integral de control y seguridad, que comienza con la verificación de requisitos legales: todos los conductores deben contar con licencia tipo D, y todas las motocicletas deben estar registradas y emplacadas. Si alguno de estos elementos falta, el sistema impide su registro en la aplicación. Además, Uber realiza verificaciones de antecedentes y reconocimiento facial para garantizar que la persona que conduce sea la misma que aparece registrada. Uno de los ejes centrales de su exposición fue la obligatoriedad del uso del casco. Mediante inteligencia artificial, la aplicación verifica que el casco esté correctamente colocado y abrochado; de no ser así, el sistema no permite iniciar el viaje. Asimismo, todos los trayectos están asegurados por AXA Seguros, con cobertura de daños a terceros, atención médica y jurídica, desde el inicio del viaje hasta que el pasajero desciende de la motocicleta. Vasallo detalló las herramientas tecnológicas adicionales que fortalecen la seguridad:

- *Código PIN de validación entre usuario y conductor.*
- *Grabación de audio durante el viaje.*
- *Rastreo GPS en tiempo real, que permite conocer la ruta, hora y destino.*

Señaló que más del 70% de los viajes de Uber Moto se realizan durante el día, y que en Guanajuato existen aproximadamente 7,000 conductores activos, lo que representa apenas el 1.1% del parque vehicular de motocicletas en el estado (estimado en 668 mil unidades). Subrayó que este grupo cumple plenamente con las regulaciones actuales y puede ser aliado del Estado para fortalecer la cultura de seguridad vial. En un enfoque de género y movilidad segura, destacó que el servicio presenta una distribución equitativa entre hombres y mujeres (1:1), a diferencia de otros medios de transporte (2:1). Explicó que muchas mujeres optan por Uber Moto para evitar caminar por zonas oscuras o inseguras, utilizándolo principalmente en trayectos cortos hacia nodos de transporte o puntos seguros, lo que refuerza su función como complemento de la movilidad urbana.

Finalmente, hizo un llamado al Congreso del Estado a no prohibir el servicio — como plantea el artículo 153 de la iniciativa analizada—, sino a regularlo bajo criterios técnicos, coordinados y homologados a nivel nacional, en línea con las políticas que se discuten en la Comisión de Movilidad de la Cámara de Diputados y con la visión expresada por la presidenta Claudia Sheinbaum, quien ha señalado que "no hay que prohibir, hay que regular".



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Christian Arrona, Representante de Motociclistas Unidos de Guanajuato.

El representante de grupos de motociclistas del municipio de León, expuso una serie de propuestas enfocadas en mejorar la movilidad urbana, fortalecer la educación vial y reducir los accidentes viales mediante estrategias de colaboración y concientización ciudadana.

Destacó que *las motocicletas constituyen hoy un porcentaje significativo del parque vehicular y son una alternativa de transporte económica y eficiente, particularmente para las familias trabajadoras que no tienen acceso a un automóvil. Sin embargo, advirtió que este crecimiento debe acompañarse de políticas públicas integrales que atiendan los problemas de congestión vial, siniestralidad y convivencia en el espacio público. Propuso realizar un estudio integral de movilidad urbana que permita identificar las causas del congestionamiento y plantear soluciones efectivas para mejorar la circulación y reducir embotellamientos. Asimismo, llamó a implementar campañas de sensibilización ciudadana, dirigidas especialmente a los automovilistas, para fomentar el respeto y la convivencia entre todos los usuarios de la vía pública, y combatir la estigmatización de los motociclistas, quienes —recordó— también son padres, hijos y trabajadores que contribuyen a la economía y al erario mediante el pago de licencias, placas y derechos. El ponente enfatizó que la educación vial debe ser profesional, continua y práctica, no solo informativa, y que la clave para una movilidad más segura no es la prohibición, sino la capacitación. Apoyó la regulación del ruido vehicular y la supervisión de zonas de riesgo como la Sierra de Lobos o la Sierra de Santa Rosa, donde el uso irresponsable de motocicletas con fines recreativos ha generado accidentes graves. También subrayó que los motociclistas contribuyen a optimizar el espacio vial, pues ocupan menos área en comparación con los automóviles, y planteó promover el uso compartido de vehículos de cuatro ruedas como una medida adicional para reducir el tráfico urbano. Reafirmó que las motocicletas son un medio de transporte económico, ágil y viable, especialmente en ciudades con pendientes o distancias largas, donde la bicicleta no siempre es una opción práctica.*

Finalmente, manifestó la disposición de los grupos de motociclistas y de su academia para colaborar con las autoridades legislativas y de seguridad en la construcción de una regulación más justa, educativa y efectiva, centrada en la prevención, el respeto y la corresponsabilidad vial.

Ignacio Aranda Vences, Comunidad de Conductores de Motocicleta por Apps en Guanajuato.

En su intervención el orador destacó *la apertura del Congreso y de los diputados para escuchar las necesidades de los conductores, especialmente la postura del diputado Ernesto Millán Soberanes, quien en el foro de Celaya afirmó que la ruta correcta es "regulación sí, prohibición no". Señaló que este diálogo representa una oportunidad histórica para que Guanajuato sea el primer estado del país en establecer una regulación de excelencia, que permita la convivencia equilibrada entre peatones, ciclistas, automovilistas y motociclistas, garantizando orden, seguridad y bienestar económico. Subrayó que en Guanajuato operan más de*



7,000 conductores de motocicleta por aplicación, quienes generan ingresos seguros y estables para sus familias, contribuyendo al mismo tiempo a ofrecer una alternativa de movilidad accesible y confiable para miles de usuarios. Explicó que la mayoría de los viajes realizados son de corta distancia o de "última milla", conectando a las personas con nodos de transporte público o acercándolas a sus destinos de manera rápida, económica y segura. Asimismo, enfatizó que los conductores por aplicación cumplen con todos los requisitos legales, incluyendo licencias vigentes tipo D, placas, tarjetón y seguro de cobertura amplia, y que las plataformas con las que colaboran mantienen vínculos con el C5 y sistemas de rastreo digital, lo que refuerza la seguridad tanto de los usuarios como de los operadores.

Concluyó su intervención agradeciendo la disposición del Congreso para incluir a los conductores en el proceso legislativo y reiteró que una regulación responsable y participativa no solo garantiza la continuidad de su fuente de trabajo, sino que también fortalece la movilidad urbana y el bienestar social en el estado.

Karla Miguel Arreola, Coordinadora de Políticas Públicas de Indrive.

En su participación dentro del foro legislativo sobre movilidad y seguridad vial, una representante del sector de plataformas digitales de transporte planteó una defensa sólida de la postura de regular y no prohibir el servicio de transporte de pasajeros en motocicleta, argumentando que la regulación es el mecanismo más efectivo para salvar vidas, ordenar el servicio y fortalecer la seguridad pública. La ponente subrayó que regular no significa perder control, sino poner orden, establecer requisitos claros, asignar responsabilidades compartidas y crear mecanismos de supervisión estatal. En contraste, la prohibición —afirmó— no elimina el servicio, sino que lo empuja hacia la informalidad, donde no existen seguros, capacitación ni controles. Apoyada en evidencia internacional, explicó que las regulaciones integrales y el uso obligatorio de cascos certificados reducen las muertes en un 37% y las lesiones graves en la cabeza hasta en un 70%. Citó el caso de Vietnam, donde la adopción universal del casco salvó más de 2,000 vidas en un solo año, demostrando que las normas claras y su cumplimiento efectivo mejoran la seguridad vial y la cultura ciudadana. La expositora propuso cuatro ejes esenciales para una regulación moderna y efectiva:

- 1. Registro obligatorio de conductores y motocicletas, para asegurar la identificación y trazabilidad de cada viaje.*
- 2. Capacitación y certificación formal, con la participación de las plataformas como aliadas del Estado en la formación y actualización de los conductores.*
- 3. Seguro obligatorio con cobertura para conductor, pasajero y terceros, garantizando atención médica y protección en caso de siniestro.*



4. *Supervisión tecnológica, mediante herramientas digitales que permitan monitorear la operación y comportamiento de los conductores, respetando siempre la privacidad de los usuarios.*

Señaló que las motocicletas son una herramienta de trabajo y movilidad esencial para miles de familias, especialmente en zonas semiurbanas, donde el transporte público es limitado. En Guanajuato, destacó, más del 35% de los viajes cortos se realizan en motocicleta, por lo que una regulación adecuada protege empleos, fomenta la formalidad y mejora la seguridad vial.

Finalmente, reiteró la disposición del sector de plataformas para trabajar junto al Congreso y las autoridades locales en la construcción de un marco regulatorio eficiente, transparente y humano, que combine la trazabilidad tecnológica con la capacitación y supervisión institucional. Afirmó que regular no significa liberalizar, sino formalizar, supervisar y garantizar el cumplimiento de la ley, invitando a que Guanajuato se convierta en referente nacional de una regulación moderna que salve vidas, fomente el empleo y refuerce la movilidad segura para todos.

Jesús Tapia, Sindicato de Conductores de Vehículos de Servicio (SICONVESE).

En su intervención, el participante del foro sobre movilidad y seguridad vial enfatizó que el debate en torno al uso de motocicletas debe abordarse desde dos ejes fundamentales: la conciencia vial y la regulación responsable, involucrando no solo a las autoridades, sino también a las familias y a la sociedad en general. Señaló que la falta de conciencia vial inicia desde el hogar, cuando padres o tutores permiten que menores de edad adquieran motocicletas sin la madurez ni la capacitación necesaria para conducir. Estos jóvenes —dijo— suelen modificar los vehículos (retirar amortiguadores, instalar escapes ruidosos) y conducir de manera imprudente, incluso invadiendo ciclovías y poniendo en riesgo a otros usuarios. El ponente reconoció los esfuerzos de las autoridades a través de operativos de control y recuperación de motocicletas robadas, pero insistió en que la educación y la corresponsabilidad ciudadana son más efectivas que las sanciones. Destacó que muchos robos de motocicletas derivan en reventa ilegal o alteración de números de serie, lo que dificulta la localización de los propietarios legítimos. En cuanto a la regulación de las plataformas digitales de reparto y transporte, expresó que no solo deben obtener beneficios económicos, sino también colaborar activamente en la regulación del sector, promoviendo el uso de equipo de protección adecuado y la capacitación de sus conductores. Durante su exposición, el participante mostró dos tipos de casco para ejemplificar la diferencia entre el casco básico que se entrega al comprar una moto, el cual no ofrece protección real, y un casco certificado, que utilizan los repartidores y motociclistas deportivos. Recalcó la urgencia de que la ciudadanía y las autoridades promuevan el uso de cascos certificados, capaces de salvar vidas y reducir lesiones graves.



Concluyó con un llamado a las familias y compradores de motocicletas para que fomenten la responsabilidad y la seguridad, evitando el uso de equipo ineficaz y priorizando siempre la protección y educación vial.

Luis Francisco Morales Álvarez, Héroes Sin Capa A.C.

Durante su participación en el foro sobre movilidad y seguridad vial, Francisco Morales Álvarez, representante de la asociación civil "Héroes sin Capa" y miembro de la comunidad de personas con discapacidad, presentó *una intervención profundamente humanista enfocada en la problemática del ruido generado por motocicletas con escapes modificados y sus efectos en la salud, la inclusión y la calidad de vida de la población guanajuatense. Morales, quien vive con discapacidad desde hace más de 40 años, explicó que el ruido excesivo es una forma de contaminación invisible que afecta tanto al equilibrio social como a la salud física y emocional. Citando a la Organización Mundial de la Salud (OMS), señaló que los sonidos por encima de 65 decibeles ya representan contaminación acústica, mientras que a partir de los 75 decibeles son dañinos y a los 120 resultan dolorosos para el oído humano. Subrayó que en Guanajuato existe una falta de aplicación efectiva de las normas sobre niveles máximos de ruido, lo que ha generado un problema creciente de motocicletas con escapes alterados y conducción imprudente, afectando la tranquilidad pública y especialmente a sectores vulnerables como las personas con discapacidad auditiva, visual, intelectual, física o del espectro autista.*

Detalló los impactos específicos del ruido en distintos grupos:

- *En personas con discapacidad auditiva, el ruido interfiere con audífonos o implantes, distorsionando la percepción del sonido.*
- *En personas con discapacidad intelectual o de desarrollo, puede provocar ansiedad, irritabilidad o crisis emocionales.*
- *En personas con autismo, genera sobrecarga sensorial, dolor físico o crisis de ansiedad.*
- *En personas con discapacidad visual, impide orientarse de forma segura al bloquear su referencia auditiva.*
- *En personas con discapacidad física, aumenta el estrés y la fatiga, dificultando la movilidad.*

Morales afirmó que reducir el ruido no es solo una cuestión de convivencia, sino un acto de inclusión, respeto y empatía, y llamó tanto a motociclistas como a autoridades a asumir su responsabilidad social:

- *A los usuarios de motocicletas, los exhortó a no modificar escapes, conducir con respeto y apoyar las campañas de concientización.*
- *A las autoridades, les pidió hacer cumplir la ley y los reglamentos ambientales con firmeza y sensibilidad hacia los grupos más afectados.*



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Concluyó su mensaje con una exhortación a construir "un Guanajuato inclusivo, donde todos podamos escuchar la vida sin que el ruido nos calle", resaltando que la lucha contra la contaminación sonora también es una defensa del derecho a la accesibilidad y a la convivencia armónica.

Ernesto Ramírez García, Representante de URBE.

El representante de la organización URBE, presentó una ponencia de carácter técnico y social centrada en el derecho a la ciudad y la movilidad segura como un derecho humano, *subrayando la necesidad de que las reformas legislativas en materia de motocicletas se basen en evidencia científica, justicia social y coherencia institucional, y no únicamente en medidas punitivas o restrictivas.*

Ramírez señaló que Guanajuato enfrenta una crisis de salud pública derivada de los hechos de tránsito, con 948 muertes viales registradas en 2024 y 441 solo en el primer semestre de 2025, según el Observatorio Estatal de Lesiones. En León, añadió, se han documentado entre 42 y 52 muertes de motociclistas y más de 460 personas lesionadas en lo que va del año. Estos datos, dijo, "no son solo números", sino un llamado urgente a la acción del Estado como garante del derecho a una movilidad segura. Criticó que la iniciativa analizada, aunque bien intencionada, pierde de vista el enfoque sistémico de la seguridad vial, según el cual los accidentes son inevitables, pero las muertes y lesiones graves sí son prevenibles. Enfatizó que la velocidad es el principal factor de riesgo en los accidentes viales, y sin embargo, la iniciativa no contempla medidas específicas para gestionarla. Explicó que un casco certificado protege impactos solo hasta 50 km/h, por lo que la solución no es únicamente "ponerle un casco al problema", sino diseñar calles seguras que reduzcan las consecuencias del error humano.

En este sentido, propuso ampliar el artículo 87 de la Ley de Movilidad para que la infraestructura vial se construya conforme a las normas técnicas nacionales emitidas por la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), subrayando que una calle bien diseñada es la mejor campaña de educación vial, pues la infraestructura condiciona el comportamiento. Respecto a la prohibición del transporte de pasajeros en motocicleta, Ramírez advirtió que una medida tajante empujaría la actividad hacia la informalidad y la precariedad, afectando el ingreso de miles de personas que usan la moto como herramienta de trabajo. Señaló que el crecimiento de los mototaxis responde a la falta de alternativas de transporte seguras y accesibles, y que prohibir sin ofrecer soluciones solo castiga la vulnerabilidad social, beneficiando a intereses empresariales del transporte concesionado más que a la seguridad pública. URBE propuso crear un registro estatal de servicios de transporte en motocicleta, con reglas claras, capacitación, seguros, mantenimiento y trazabilidad, así como una política de evaluación constante que mida resultados en vidas salvadas y eficacia de las acciones.

Concluyó que legislar sin evidencia ni evaluación es cómo manejar con los ojos cerrados, y que la movilidad segura solo puede construirse con velocidades



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

controladas, infraestructura diseñada para proteger a las personas y un transporte digno y accesible, todo bajo un enfoque de justicia social, derechos humanos y coherencia legislativa.

Preguntas por parte del público.

¿Existe vinculación entre los municipios para regular a los motociclistas?

Samuel Ugalde García.

Bueno, miren, por parte del municipio de Guanajuato sí hay, inclusive me preguntaban algún requisito que tenemos. En realidad, sí hay disponibilidad, digo, sí hay sobre todo participación de grupos de motociclistas, también participación de grupos de diversas plataformas, etcétera. Pero sobre todo se acercan más, o nos acercamos más, en un aspecto de seguridad en términos generales, especialmente para intercambiar algún dato o de acuerdo con los registros. En realidad, los registros reales u objetivos, como lo mencioné hace rato, la verdad es que hay algunos que sí están registrados, que sí cuentan con un registro, otros no. Pero de los grupos que se han acercado, al menos con la Secretaría de Seguridad, siempre hay apertura, buena voluntad y, sobre todo, entrega de algún registro y colaboración. Esta colaboración se da principalmente cuando van a hacer algún evento en la ciudad capital o en otros municipios. Esa es la interacción que tenemos por parte de nosotros en materia de seguridad, y contamos con un grupo de WhatsApp, sobre todo para el intercambio de información.

¿Consideran por parte del estado viable esta propuesta?

Francisco de Anda Orellana.

Gracias, a ver, desde la Secretaría de Obra Pública lo que nos compete es básicamente la planeación de la movilidad. Definitivamente todas las propuestas que se sometan a posible legislación ahora es importante que estén soportadas en evidencia, que estén pensadas en cómo hacer cumplir efectivamente un derecho constitucional que existe desde 2020 y que nosotros, como Estado, a través de la legislatura pasada, armonizamos en el año anterior. Entonces, con este marco referencial, es importante entender que tenemos que considerar una serie de criterios como la sostenibilidad, la seguridad vial, la eficiencia, etcétera, los siete preceptos que establece la Constitución en cuanto a la movilidad, para que estas propuestas sean absolutamente factibles y no solamente factibles, sino que nos encaminen hacia una movilidad sostenible. Entonces, la propuesta que estamos haciendo nosotros es justamente hacer una propuesta más integral, no solamente estas medidas que buscan salvar vidas, sino que tengan una posibilidad mucho más amplia. Esto significa realmente que incluso podamos desincentivar el uso, como ya lo mencioné, de vehículos motorizados de uso individual, para que nos enfoquemos más hacia lo que establece la ley, que es favorecer la peatonalidad, la movilidad ciclista y el transporte público de carácter masivo.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

¿A qué se comprometen las plataformas para garantizar la seguridad de sus clientes en cuanto a los accidentes?

Emma Aurora Vasallo Medina.

Gracias. Bueno, pues primeramente, este diálogo, por eso estamos aquí, es muy importante ser integrales. Segundo, sabemos que vamos a seguir fortaleciendo cómo aseguramos la integridad de las personas dentro de los viajes. Hoy lo que ya hacemos es parte de eso: el uso obligatorio del casco, el que se verifique que lo traiga puesto. También, si la persona no se quiere poner casco, hoy se cancelan sus viajes, no puede ni con menores de edad. Hoy estamos ahí, sin embargo, sabemos que hay mucho más que hacer, y es por eso que no trabajamos nada más a nivel nacional. Nosotros formamos parte de acciones globales, y una de las cosas en las que sí nos estamos enfocando es el uso del casco y, como bien decían en URBE, cada quien desde lo que nos toca le debemos a la sociedad la parte del uso del casco certificado, cómo vamos a seguir fortaleciendo, cómo lo vamos a hacer accesible, cómo vamos a ir hacia allá. Y básicamente es eso. Nosotros seguimos en estos diálogos desde nuestras buenas prácticas, desde lo que estamos haciendo, cómo ir asegurando esa integridad dentro de los servicios que damos.

Karla Miguel Arreola.

Bueno, de parte nuestra también tenemos muy claro que algo fundamental es la colaboración tanto con las autoridades como con los usuarios. Nosotros, como plataforma, tenemos centros de seguridad estrictos, medidas de seguridad que ya aplicamos en los otros servicios que tenemos activos en el estado, y nuestra prioridad es cuidar la seguridad tanto de los conductores como de los pasajeros. Obviamente, nos comprometemos a cumplir con todo lo que establezca la regulación, que haya medidas básicas que cumplan nuestros conductores y nuestros pasajeros, el uso de casco, y seguir aquí, seguir construyendo una regulación que sea positiva para todos, además de, en la aplicación, seguir muy atentos para que se cumplan y seguir colaborando y construyendo.

Intervención del diputado Ernesto Millán Soberanes

El legislador destacó que este tema es "álgido y urgente", y que no basta con preocuparse, sino ocuparse en construir soluciones legislativas realistas y equitativas. Enfatizó que la meta final no es únicamente atender los intereses de quienes prestan el servicio de transporte en motocicleta, sino garantizar la seguridad y bienestar de toda la ciudadanía, asegurando que las personas puedan trasladarse de forma segura, con garantías y bajo normas claras. Advirtió que prohibir un servicio no lo elimina, sino que lo empuja a la ilegalidad y la falta de control, recordando que ya existen personas que ofrecen transporte sin regulación ni seguridad. Por ello, insistió en la necesidad de establecer reglas claras y mecanismos de supervisión que formalicen la actividad y protejan a usuarios y conductores por igual.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Entre los puntos más relevantes que el diputado recogió de las participaciones en los diferentes municipios, mencionó el uso de cascos certificados como tema prioritario. Denunció la venta de cascos "pirata" que se comercializan como certificados sin cumplir las normas de seguridad, lo cual pone en riesgo la vida de los motociclistas. Propuso que la regulación aborde desde el punto de venta la certificación obligatoria de los cascos, garantizando su calidad desde origen. Asimismo, reconoció la necesidad de abrir mesas de trabajo posteriores que permitan analizar las propuestas surgidas en los foros, integrar evidencia y construir un producto legislativo sólido, equitativo y aplicable.

Concluyó agradeciendo la participación de la ciudadanía, las autoridades y los representantes de plataformas y colectivos, subrayando que "una democracia plena se nutre de la voz de todas y todos" y que el camino correcto es regular, no prohibir, para lograr una movilidad más justa, segura y moderna.

Mensaje de clausura a cargo del diputado Rolando Fortino Alcantar Rojas.

Durante la clausura del cuarto foro del Parlamento Abierto sobre movilidad y seguridad vial, un diputado integrante de la Comisión de Movilidad y Seguridad Vial del Congreso del Estado de Guanajuato, en representación de la presidenta de la Comisión y del resto de los legisladores, agradeció la amplia participación de autoridades, especialistas, asociaciones y ciudadanía en general.

El legislador destacó que este ciclo de cuatro foros temáticos permitió reunir una gran cantidad de información, propuestas y compromisos que ahora serán analizados en las mesas de trabajo interinstitucionales, con el objetivo de integrar una propuesta legislativa sólida y consensuada.

Subrayó que el propósito central de estos ejercicios es fortalecer la elaboración de un buen producto legislativo, resultado del diálogo, la colaboración y la participación plural de todos los sectores involucrados en la movilidad del estado. Finalmente, el Congreso del Estado agradeció la presencia y aportaciones de los ponentes y asistentes, dando formalmente por concluido el foro y el ciclo de consultas ciudadanas, con un mensaje de reconocimiento a la participación y un deseo de continuar trabajando colectivamente por una movilidad más segura y eficiente en Guanajuato.

III.1. Proceso de consultas.

Como parte de la metodología para el estudio y dictamen, la iniciativa materia del presente dictamen, en un ejercicio de parlamento abierto, recibió las siguientes respuestas por parte de las autoridades, municipios, asociaciones y público en general:



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Respondieron los ayuntamientos de: **Santa Cruz de Juventino Rosas** (enterados), **San Diego de la Unión** (enterados), **Uriangato** (sin observaciones), **Santiago Maravatío** (enterados), **San Luis de la Paz** (sin observaciones), **Jerécuaro** (enterados), **Uriangato** (sin observaciones), **San Diego de la Unión** (enterados).

***León.** ...este Ayuntamiento reconoce que así como en los automóviles cuentan con medidas de seguridad para circular por el tránsito de la ciudad, al igual que regulaciones normativas para no contaminar el Medio Ambiente, del mismo modo las motocicletas pueden ser igualmente contempladas como vehículos, y por lo tanto sean sujetas a las disposiciones normativas para contar con elementos de seguridad para circular por las calles de la ciudad, y de regular sus modificaciones físicas que al mismo tiempo generen contaminantes.*

Por lo anterior, este Ayuntamiento reafirma su compromiso con la generación de acciones orientadas a la protección del ambiente, la garantía del derecho a la movilidad y el fortalecimiento de la seguridad vial. En ese sentido se identifica que el proyecto normativo que nos ocupa, promueve disposiciones que fomentan una movilidad sostenible y segura, priorizando acciones en contra de la contaminación por ruido excesivo y la seguridad de usuarios de motocicletas. En ese tenor, se realiza un análisis de las propuestas normativas formuladas por las y los iniciantes, además de efectuar recomendaciones para fortalecer el proyecto:

Respecto a reformar la fracción IV del artículo 16 bis, y adicionar la fracción V ter del artículo 64 del ordenamiento antes referido, es importante resaltar en un primer momento que, dentro de una época contemporánea de Estado de Derecho, la política ambiental como parte de la pluriculturalidad en dicho rubro, resulta vital para el desarrollo de los tres poderes de la unión que se encuentran tanto en el orden Federal como Estatal. En ese sentido, se comprende que la intención de reforma es cambiar la denominación del nombre del ente estatal, derivado de la reforma a la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo para el Estado de Guanajuato, en la que cambió su apelativo de "Secretaría de Medio Ambiente y Ordenamiento Ecológico Territorial" a "Secretaría del Agua y Medio Ambiente". En concordancia debe exponerse que la política del Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, tiene como objetivo establecer /as metas y acciones en Jo que respecta a vincular los planes de movilidad con los planes y programas de desarrollo urbano, tomando en cuenta los lineamientos y estrategias contenidas en los programas de ordenamiento ecológico y protección al ambiente. Del que, al mismo tiempo, coincide con las atribuciones con la Secretaría del Agua y Medio Ambiente, cuya finalidad es /a de participar en la formulación, ejecución y evaluación del Programa Estatal de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Ecológico Territorial. Por tanto, se estima que es viable el proyecto de reforma. ahora bien, en un segundo momento, respecto de la adición al numeral ya citado en supra líneas, y conforme al principio coherencia del ordenamiento legal, resulta ser que si la propuesta del legislador es incluir la implementación de campañas informativas y de concientización sobre los efectos negativos de la contaminación



por ruido en materia de movilidad, mediante la mitigación las emisiones de ruido derivado de la modificación, sustitución o retiro del claxon, bocina, escape y los silenciadores, amerita entonces que coincide con lo establecido en la Norma Oficial Mexicana NOM-0B0-ECOL-1994 que determina los límites máximos permisibles de emisión de ruido proveniente del escape de los vehículos automotores, motocicletas y triciclos motorizados en circulación y su método de medición, particularmente en su numeral 5.9.2 que establece los decibelios (dB) permitidos para la materia que nos ocupa, siendo estos, de un desplazamiento del motor en centímetros cúbicos de 96 (dB) de hasta 449, y de 99 (dB) de 450 en adelante.

Igualmente resulta notorio que, dentro de la estructura interna de la Secretaría del Agua y Medio Ambiente, se encuentra adscrita la Dirección General de Calidad del Aire, la cual, tiene dentro de sus facultades la de llevar a cabo la gestión en la prevención y control de la contaminación originada, entre otras, la emisión de ruido. En el mismo sentido, dentro del marco normativo municipal, en el Reglamento de Policía y Vialidad para el Municipio de León, Guanajuato se establece el ruido escandaloso de apartados de alta intensidad sonora, y que al mismo tiempo, dentro del equipamiento vehicular obligatorio se deben establecer silenciadores en los escapes para evitar ruidos excesivos. Por lo tanto es viable el proyecto de adición.

Respecto a reformar la fracción XIX del artículo 33, del ordenamiento antes referido, partiendo del principio de comparativa normativa, existe una congruencia para agregar el uso adecuado de casco, toda vez que se cuenta con una Norma Oficial Mexicana dentro de la cual, establece que los responsables de los Programas de Prevención de Accidentes en las Entidades Federativas deben integrar grupos de trabajo para desarrollar planes estatales y municipales, con el objetivo de incrementar el uso de casco de seguridad entre los motociclistas y la prevención de las lesiones de cabeza. Por tal aspecto, dicha disposición oficial establece en su numeral 5.1.1. que, las entidades federativas contarán con un programa de prevención de accidentes para el uso de casco. Al respecto, en el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Guanajuato se cuenta con una política para adoptar medidas para garantizar la protección de la vida, salud y de la integridad física de todas las personas usuarias de la vía. Resulta interesante añadir, que dentro del contenido de la Norma Oficial Mexicana, las especificaciones del etiquetado para un casco de seguridad seguro y adecuado. Igualmente, dentro del marco normativo municipal, en el Reglamento de Policía y Vialidad para el Municipio de León, Guanajuato se establece que /os conductores de motocicletas al circular en las vías públicas del municipio tienen como obligación cuando el vehículo se encuentre en movimiento usar casco con protección para la nuca, entre otras características de seguridad. Por lo tanto, sería viable el proyecto de reforma.



En cuanto a reformar la fracción V bis del artículo 64, y el artículo 84 de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, es viable analizar conforme al principio de coherencia del ordenamiento jurídico la propuesta del Congreso del Estado de Guanajuato, toda vez que, si las personas tripulantes de una motocicleta no exceden su capacidad conforme al número de pasajeros establecido en la tarjeta de circulación, y que al mismo tiempo depende de las características del vehículo permitida por el fabricante, resulta entonces coherente señalar que una movilidad sostenible tiene impactos sociales, ambientales y climáticos cuya finalidad es asegurar las necesidades Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, es viable analizar conforme al principio de coherencia del ordenamiento jurídico la propuesta del Congreso del Estado de Guanajuato, toda vez que, si las personas tripulantes de una motocicleta no exceden su capacidad conforme al número de pasajeros establecido en la tarjeta de circulación, y que al mismo tiempo depende de las características del vehículo permitida por el fabricante, resulta entonces coherente señalar que una movilidad sostenible tiene impactos sociales, ambientales y climáticos cuya finalidad es asegurar las necesidades de transporte de las generaciones actuales sin comprometer la capacidad en los recursos para satisfacer las del futuro y mejorar la calidad ambiental. Por tanto, sería correcto mencionar que la movilidad sostenible no solamente se caracteriza por las regulaciones normativas que establece el legislador derivado de las cifra positivas y negativas en una comunidad social, sino que también de la "capacidad en los recursos" depende de los recursos humanos que la misma comunidad social debe tomar en cuenta al momento de adquirir una unidad tripulante conforme al número de pasajeros que transbordara la unidad, en este caso, la motocicleta. Lo anterior, toda vez que si en la actualidad existe una extensa gama de unidades para determinado número de tripulantes, que a su vez determinan la clasificación de vehículos por el tipo de servicio (Norma Oficial Mexicana NOM-001-SCT-2-2016), resulta entonces compatible que dentro de las finalidades de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios es establecer los mecanismos y criterios de la vinculación de la movilidad y la seguridad vial como fenómenos multifactoriales y multidisciplinarios con el transporte, la accesibilidad, tránsito, ordenamiento territorial, desarrollo urbano, medio ambiente, cambio climático, desarrollo sostenible y espacio público. Por lo tanto, se consideraría viable el proyecto. Sin embargo, se pone a disposición del Congreso del Estado de Guanajuato, que si bien el término "casco certificado" puede ser incluido como una medida de seguridad para los usuarios tripulantes de una motocicleta, se plasme en su glosario su definición para el interés social y de esta forma evitar un vacío en la ley que nos ocupa.

d) En cuanto adicionar la fracción VIII el artículo 64 de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios respecto a contar con un sistema de iluminación óptimo de funcionamiento, contenido como mínimo un faro delantero, luz trasera roja, direccionales y asegurarse de que permanezcan encendidas toda la circulación, aunque la disposición coincide con lo previsto en



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

el Reglamento de la Ley de Movilidad para el Estado de Guanajuato y sus Municipios, por lo que el órgano legislativo deberá valorar evitar generar una posible duplicidad de supuestos normativos, toda vez que el referido reglamento establece el equipamiento en autos, camionetas, motocicletas y otros vehículos, del que específicamente las motocicletas deberán estar provistos cuando menos de un faro que proyecte luz blanca, colocado en la parte delantera, un espejo retrovisor lateral izquierdo, frenos y un timbre o claxon.

e) En cuanto adicionar el párrafo tercero del artículo 153 a la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, respecto a prohibir el uso de motocicletas para la prestación de servicio de alquiler sin ruta fija, bajo la disciplina comparada en el ámbito normativo, resulta ser que la Ciudad de México ya cuenta con regulación en la que prohíbe el transporte con pasajeros en motocicletas adaptadas, del que solamente se considera solamente como ruta fija el transporte escolar, de personal, turístico y especializado. En ese sentido, si en el mismo marco normativo del orden Estatal nos encontramos con supuestos respecto de las unidades de transporte que contemplan el servicio de ruta fija, particularmente los del Reglamento de la Ley de Movilidad para el Estado de Guanajuato y sus Municipios, las motocicletas no se encuentran reguladas por ruta fija, lo que representa una laguna legislativa, y por ende, en la práctica, resulte que el fenómeno contaminante al medio ambiente sea dicho medio de transporte sin una ruta fija. Sin embargo, en una escala de ponderación de derechos, nos encontramos ante dos gamas a valorar, el Derecho a la Movilidad Humana, que consiste en la libertad transitar y seguridad al momento de desplazarse como parte de una ruta fija. Y el resultado de una tensión entre intereses públicos que buscan las distintas opciones de percibir un salario bajo un Derecho al Trabajo Digno, entre ellas, que las motocicletas al formar parte de un transporte de uso privado, cuentan con la libertad de disponer de cualquier plataforma que esté regulada dentro del comercio, para llevar un sustento económico a sus hogares. Por tanto, se recomienda al Congreso del Estado que valore si dicha disposición normativa a reformar se contrapone con el interés social, y de ser así, cambiar el sentido de la redacción del artículo para no vulnerar derechos de terceros sin contrarrestar el orden público, privilegiando en todo momento la seguridad vial y de los usuarios.

Como conclusión, este Ayuntamiento considera que la iniciativa constituye una medida positiva, social y jurídicamente relevante para garantizar la vida óptima de las personas dentro de un círculo urbano que representa un constante cambio de fenómenos de movilización en el Estado de Guanajuato.

DiDi.

1. Impacto en la movilidad

México enfrenta importantes retos en materia de movilidad, particularmente en lo que se refiere al sistema de transporte público: insuficiencia de oferta para



cubrir las necesidades de la población, riesgos asociados con la inseguridad y la falta de disponibilidad del servicio en ciertos horarios o en zonas de marginación media-alta, alta, y muy alta.

En este contexto, los viajes en motocicleta representan una alternativa ágil y accesible para reducir el tráfico, reducir tiempos de traslado y mejorar la conectividad, especialmente en ciudades con alta densidad vehicular:

- *Las plataformas no están aumentando sustancialmente el parque vehicular de motocicletas. El 90% de los conductores ya contaba con una motocicleta antes de integrarse a la plataforma, aprovechando un activo propio para generar ingresos adicionales.*

- *La motocicleta mejora los tiempos de traslado. En León, Irapuato y Celaya los usuarios dedican en promedio 70 a 90 minutos diarios en traslados; los viajes en moto permiten reducir hasta en 30% estos tiempos, lo que equivale a más de 100 horas anuales ahorradas por persona.*

- *Mejoras en el espacio público. Cada viaje en motocicleta reduce la demanda de estacionamiento y libera espacio vial.*

- *Impacto en el medio ambiente. Desde el punto de vista ambiental, las motocicletas consumen en promedio 4.4 litros por cada 100 km, contra 7.6 litros de un automóvil a gasolina (40% menos), y generan 72 g de CO₂ por pasajero-km, frente a 158 g de un automóvil grande (55% menos emisiones).*

Restringir su operación limitaría el derecho a la movilidad y la libertad de comercio, reduciendo opciones seguras y asequibles para los usuarios.

2. Impacto en la economía y el empleo

Los viajes en moto representan una fuente de ingreso formal, flexible y estable para miles de personas:

- *En Guanajuato, más de 7,000 familias dependen directamente de esta actividad. Una prohibición significaría una caída de ingresos de hasta 40% en promedio para estos hogares.*

- *A nivel de usuarios, el 62% afirma que este servicio les permite acceder a empleos o escuelas que antes no podían costear por distancia o tiempo. Esto es clave en un estado donde el 37% de la población ocupada gana menos de dos salarios mínimos.*

Además, el servicio impacta de manera directa en comunidades vulnerables: hasta un 30% de los viajes de DiDi Moto en Guanajuato se realizan en zonas de media-alta, alta o muy alta marginación, donde precisamente se concentran las mayores carencias sociales (insuficiencias en el transporte público, viviendas sin servicios básicos, falta de conectividad de internet, rezago educativo, entre otros).

3. Inclusión social y de género

Los viajes en moto son una herramienta de inclusión social y financiera:

- *Entre el 47% y 65% de los conductores comenzó a usar activamente cuentas bancarias y medios de pago digitales tras integrarse a las plataformas.*



- Más del 70% de los usuarios utiliza el servicio para llegar a su trabajo o actividades productivas.
- Una de cada tres mujeres usuarias declara que el servicio les permite desplazarse de forma más segura e independiente, gracias a funciones como el botón de emergencia y el compartir viaje en tiempo real.
Eliminar esta opción afectaría principalmente a mujeres, jóvenes y trabajadores de bajos ingresos que encuentran aquí una alternativa segura y asequible.

4. Seguridad y regulación responsable

El modelo de DiDi Moto integra herramientas tecnológicas avanzadas de seguridad:

- Botón de emergencia conectado al 911, monitoreo en tiempo real y opción de compartir viaje.
- Programas de capacitación en manejo seguro en colaboración cercana con la Alianza Nacional por la Seguridad Vial (ANASEVI) y autoridades, donde más de 1,500 conductores han sido formados en prevención de accidentes y mantenimiento preventivo.
- Cobertura de seguro integral en cada viaje: responsabilidad civil, gastos médicos, daños materiales, asistencia vial y cobertura por fallecimiento.

El 99.9% de los viajes se realizan sin incidentes. El 85% de los usuarios señala que las funciones de seguridad digital les brindan confianza, y el 90% de las mujeres se siente segura utilizando DiDi Moto.

5. Experiencia internacional

La experiencia en otros países demuestra que la regulación, no la prohibición, es la vía adecuada:

- En Brasil y Colombia, el servicio de moto hailing está regulado bajo estándares claros de seguridad vial y protección al usuario.
- En ciudades como Bogotá y Río de Janeiro, se han generado ahorros anuales de hasta USD \$2,800 millones y USD \$2,400 millones, equivalentes al 3% de su PIB, gracias a viajes más rápidos y eficientes.

6. Regulación en lugar de prohibición

Coincidimos plenamente en la necesidad de reglas claras que fortalezcan la seguridad vial y protejan al usuario. Es por ello que promovemos medidas como el uso de un casco certificado, establecer que la licencia de motociclistas incluya pruebas teóricas y prácticas, y que se difundan campañas de concientización sobre el uso responsable de la motocicleta.

Prohibir es invisibilizar, y Regular es proteger.

Prohibir este modelo significaría:

- Poner en riesgo el ingreso de más de 7,000 familias guanajuatenses.
- Aumentar los tiempos y costos de traslado en las principales ciudades.
- Limitar el acceso de los sectores más vulnerables a transporte asequible.
- Retroceder en inclusión financiera y de género.



- Incrementar las emisiones contaminantes al sustituir viajes en moto por automóvil.

Una regulación moderna y equilibrada puede transformar los viajes en motocicleta en un motor de inclusión social, en una mejora de las alternativas de movilidad en el estado, y en conjunto con las autoridades gubernamentales, en la generación de medidas de seguridad y conducción responsable. Es así como el servicio y la moto pueden contribuir también al desarrollo económico en Guanajuato.

En DiDi creemos firmemente que la movilidad digital es parte del futuro de las ciudades.

Reiteramos nuestra disposición a colaborar con el Congreso del Estado, el Gobierno de Guanajuato y las autoridades competentes para diseñar un marco regulatorio que garantice seguridad, inclusión y competitividad. Prohibir es invisibilizar, y Regular es proteger.

Motociclistas unidos y motociclistas independientes del Estado de Guanajuato.

Al respecto, nos gustaría exponer los siguientes puntos a considerar:

1. **NORMAS OFICIALES MEXICANAS NOM-082-ECOL-1994 APLICABLES QUE REGULAN LÍMITES MÁXIMOS PERMISIBLES EN dB(A).**

Aunque esta Norma Oficial Mexicana tiene concordancia internacional parcial con la norma ISO-362. Acoustics – Measurement of noise emitted by accelerating road vehicles – Engineering method (Acústica-Medición del ruido emitido por vehículos en circulación- Método de Ingeniería), es una norma muy vieja, pues fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 16 de enero de 1995, y su objeto regular límites máximos permisibles de emisión de ruido de las motocicletas y triciclos motorizados nuevos en planta y su método de medición de la siguiente manera:

<i>Desplazamiento del Motor (cm3)</i>	<i>Límites máximos permisibles dB(A)</i>
<i>Hasta 80cc</i>	<i>80 dB(A)</i>
<i>De 80cc a 175cc</i>	<i>81 dB(A)</i>
<i>De 175cc a 449cc</i>	<i>86 dB(A)</i>
<i>De 450cc en adelante</i>	<i>89 dB(A)</i>



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

La relación anterior, deja muy amplia la brecha para fijar los límites entre motocicletas de cilindrada de 450cc en adelante, ya que debe especificar y ser más proporcional en cilindradas de 1000cc a 1449cc, de 1500cc a 2000cc y 2000cc en adelante, por ejemplo.

Es importante destacar que, a partir de 2003, la nomenclatura fue reformada para identificar que las normas ecológicas son emitidas por la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT)

En conclusión, la NOM-082-ECOL-1994 NO es apta para regular los límites máximos permisibles en dB(A) en el estado de Guanajuato, toda vez que no especifica un límite adecuado y proporcional para motocicletas de cilindrada superior a los 450cc, por lo cual consideramos que no es factible aplicarla como parámetro para regular los límites máximos permisibles en dB(A) en el estado de Guanajuato, siendo que hay muchas motocicletas de cilindrada superior circulando en él, y el aplicar esta NOM para todas las motocicletas en general se dejaría en desigualdad a las motos de cilindrada grande.

Disposiciones ambientales y de tránsito que resultan aplicables.

En nuestro país, de las 32 entidades federativas, la única que de forma inequívoca y sistemática incorpora límites cuantificados en decibeles en su normativa ambiental y de control de ruido —incluyendo criterios técnicos por receptor y horario que pueden activar medidas administrativas— es la Ciudad de México.

El resto de las entidades del país que regulan el ruido, lo hacen principalmente por conductas "ruido molesto", escapes modificados, mototaxis y remiten a normas técnicas para medición (como se pretende hacer en nuestro estado) cuando se requiere prueba pericial, pero NO cuentan con un marco estatal uniforme que fije umbrales en decibeles (dB) aplicables en todo el territorio estatal respectivo.

Sin embargo, el cuerpo normativo ambientales y de tránsito de la Ciudad de México, TAMPOCO regula de manera específica, adecuada y proporcional sobre ruido de las motocicletas de acuerdo a la cilindrada, aunque la Secretaría del Medio Ambiente (SEDEMA) anunció en junio de 2022 que trabajaba en un Reglamento de la Ley Ambiental de Protección a la Tierra en Materia de Prevención y Control del Ruido, ese reglamento aún no ha sido publicado oficialmente en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, por tanto:

✕ No existe una tabla oficial local que establezca límites en dB(A) por cilindrada de motocicleta.

✕ No hay numerales textuales en la legislación vigente de la CDMX que definan el método de medición (posición del micrófono, condiciones ambientales, régimen de motor, etc.) para motocicletas en circulación.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Las autoridades locales, al igual como se pretende hacer con la iniciativa que nos ocupa, remiten a las NOM federales como la NOM-082-ECOL-1994 (motocicletas), y la NOM-080-SEMARNAT-1994 (vehículos), para criterios técnicos de medición y verificación.

En conclusión, en nuestro país no existe una normatividad que regule de manera específica, adecuada, proporcional y bien definida los límites máximos permisibles dB(A) de acuerdo con el tamaño de la cilindrada de la motocicleta, por lo cual se tendría que acudir a normatividad internacional o bien, estudios realizados en base a los límites permisibles de ruido de las motocicletas en base a la cilindrada.

Propuestas

Al respecto, nos permitimos manifestar las siguientes observaciones que nos gustaría se tomaran en cuenta en la iniciativa:

En primer punto, respecto a la fracción V bis del artículo 64 que nos ocupa, NO habla de cuales con las homologaciones internacionales que aplica a la regulación de los cascos, sugiriendo que como mínimo sea con una certificación DOT, aunque lo más recomendable es que sea la certificación UN22.05 que es la más completa. Además, en este apartado no se debe de obligar a portar en su indumentaria personal elementos reflejantes, ya que esto trasgrede derechos civiles y derechos humanos, la motocicleta por sí misma y de fábrica cuenta con los elementos luminosos y reflejantes que cumplen con la normativa, lo que se debe vigilar y exigir es que las motocicletas cuenten con todos sus elementos luminosos y reflejantes, como lo marca la modificación de la fracción VIII del mismo artículo.

Por su parte, la fracción V ter señala de manera abierta y ambigua que las personas usuarias de motos deberán abstenerse de modificar, sustituir o retirar el escape y los silenciadores, cuando dicha modificación genere emisiones sonoras excedan los límites máximos permisibles establecidos por la norma oficial mexicana aplicable, y que se entiende por modificación cualquier alteración mecánica, electrónica o de estructura que incremente el nivel de ruido por encima de lo permitido.

Creemos que sería más apegado a Derecho, además de no dejar al arbitrio de los oficiales de tránsito y movilidad que la disposición precisara en sí misma, sin dejarlo en disposiciones de carácter general, sino el texto de la norma, lo siguiente:

- 1. Los límites máximos permisibles establecidos por la NOM;*
- 2. Cuál es la NOM aplicable y disposiciones ambientales y de tránsito que resultan aplicables;*
- 3. Que precise que la modificación que incremente el nivel de ruido por encima de lo permitido sea de acuerdo con el tamaño de la cilindrada de la motocicleta.*



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Conforme a lo anterior, consideramos que en esta fracción se deben de especificar cuáles son los límites permisibles y no dejarlo abierto a una norma aplicable, así como también tomar en cuenta que las motocicletas a mayor cilindrada pueden generar mayor ruido a altas revoluciones, dentro de los límites máximos permitidos para cada cilindrada.

Asimismo, ese H. Congreso deberá tener en consideración que el implementar la fracción V ter del artículo 64 en cuestión, implicaría una problemática primeramente para capacitar a los elementos de vialidad así como dotarlos del equipo para poder medir los decibeles de ruido para motos de alta cilindrada, por cual proponemos que la regulación sea únicamente para que los dueños de motocicletas de cilindrada hasta 449cc, se abstengan de modificar, sustituir o retirar el escape y los silenciadores, cuando dicha modificación genere emisiones sonoras que excedan los límites máximos permisibles establecidos por la norma oficial mexicana aplicable o en las disposiciones ambientales y de tránsito que resulten aplicables. Se entenderá por modificación cualquier alteración mecánica, electrónica o de estructura que incremente el nivel de ruido por encima de lo permitido, para quedar como sigue:

V ter. En el caso de motocicletas, las personas usuarias deberán abstenerse de modificar, sustituir o retirar el claxon y la bocina, y en tratándose motos cuya cilindrada sea inferior a los 499cc también el escape y los silenciadores, cuando dicha modificación genere emisiones sonoras que excedan los límites máximos permisibles establecidos por la norma oficial mexicana aplicable o en las disposiciones ambientales y de tránsito que resulten aplicables. Se entenderá por modificación cualquier alteración mecánica, electrónica o de estructura que incremente el nivel de ruido por encima de lo permitido.

Finalmente, respecto a la fracción VIII del artículo 64, además de incluir todos los elementos de iluminación, se debe de incluir que todas las motocicletas deben de contar con sus espejos retrovisores laterales, con lo cual se generara un menor índice de accidentes, ya que el conductor puede ver a sus costados al cambiar de carril al circular y actualmente se ha hecho una "moda" retirar dichos espejos que vienen de fábrica en todas las motocicletas.

Uber.

El transporte de personas en motocicleta a través de plataformas digitales en el Estado de Guanajuato representa solamente el 1.1% del parque vehicular de motocicletas en dicho estado, el cual comprende un universo de 628,000 vehículos a julio de 2025. Dicho servicio lleva casi dos años operando en el estado de Guanajuato, por lo que esta iniciativa impactará negativamente alrededor de 7,000 autoempleos que este servicio ofrece en todo el estado. Además, impacta



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

negativamente el derecho a la movilidad de las personas que ya hacen uso de estos servicios, especialmente a las mujeres usuarias, quienes representan el 50% de los usuarios; lo cual a su vez generaría un impacto de género significativo.

El producto de traslado de una persona en motocicleta cuenta con estándares de seguridad vial. Todos los viajes cuentan con seguro amplio con protección a terceros, vehículo con placas y tarjetón, y conductores con licencia tipo D (motociclista), uso obligatorio de casco, además de las funciones de seguridad que caracterizan a los servicios de Uber.

Características del producto

- Cobertura de seguro contra accidentes con AXA.
- Motocicletas con documentos vigentes.

Requisitos para conductores:

- Ser mayor de edad.
- Contar con licencia de motocicleta vigente, registro vehicular y placas.
- Uso de casco en cada viaje.
- Verificación de uso de casco antes de cada viaje.

Requisitos para usuarios:

- Tener 18 años de edad.
- Uso de casco en cada viaje.
- Funciones de seguridad
- Vehículos con placas y tarjetón de circulación vigente.

Trazabilidad de los viajes.

- Opción de compartir viaje en tiempo real.
- Código PIN.
- Grabación de audio de cada viaje.
- Detección de anomalías durante el trayecto.

Impacto positivo del producto

- Es un habilitador del derecho a la movilidad al complementarse con el transporte público para el traslado de las personas, principalmente en viajes cortos.
- Su precio y bajo costo de mantenimiento, así como su eficiencia en el consumo de gasolina, han hecho de la motocicleta un medio de transporte cada vez más utilizado.
- Paridad de género en el uso de este servicio de movilidad, ya que el 50% de las usuarias son mujeres, al ser un servicio de movilidad asequible, seguro, que les permite trasladarse a los nodos de transporte sin exponerse a caminar en calles sin iluminación, con muros ciegos y/o poco transitadas.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Discusión en la Cámara de Diputados Actualmente la Comisión de Movilidad de la Cámara de Diputados, presidida por la Dip. Patricia Mercado de Movimiento Ciudadano (MC) está realizando mesas de trabajo sobre regulación de motocicletas, con el fin de conocer la situación actual y las principales problemáticas en busca de garantizar principios rectores en materia de seguridad vial. La recopilación de ideas y propuestas en el marco de estas mesas de trabajo servirá como base para proponer una modificación a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial a principios de 2026. En dichas discusiones ha participado el Gobierno del Estado de Guanajuato a través del Subsecretario de Conectividad y Movilidad de la Secretaría de Obra Pública, Francisco de Anda.

Este esfuerzo a nivel federal buscará homologar la normativa entre entidades y municipios en un segundo momento. Por lo anterior, se recomienda esperar a conocer las recomendaciones y propuestas que buscarán actualizar la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, con objeto de alinear la normatividad del Estado de Guanajuato con estas.

Avanzar de inmediato con una reforma estatal en Guanajuato sería prematuro debido a que el marco y la discusión federal en materia de motocicletas aún están en desarrollo, lo cual podría generar duplicidad legislativa. Es importante destacar que si Guanajuato legislara por su cuenta antes de conocer las conclusiones federales, correría el riesgo de tener que relegislar poco después para alinearse. Legislar en este momento significaría duplicar esfuerzos, saturar la agenda legislativa y correr el riesgo de emitir disposiciones incongruentes o transitorias. Una espera prudente permitiría contar con información completa y criterios armonizados, garantizando una reforma eficiente, coherente y sostenible.

CONFEDERACION INTERNACIONAL DE MOTOCICLISTAS OFICIALES Y POLICIAS DE CAMINOS A.C.

1.- Referente a la utilización de cascos certificados, es una buena medida que se debe de tomar, pero hay que tener en cuenta los cascos que debe de utilizar al andar en motocicleta deben de ser certificados. Existen varias certificaciones a nivel internacional siendo la más básica la norma estadounidense DOT, después un poco más estricta la norma de naciones unidas UN 22.05 siendo la más estricta y más completa la norma Europea ECE 22.06. estas normas ponen las pruebas que debe de pasar un casco para poder ser efectivo en la protección de la cabeza de los motociclistas

Todos los motociclistas y acompañantes o copilotos de las motocicletas deben de utilizar cascos certificados, que sean de la talla del portador y que sean diseñados exclusivamente para la conducción de motocicleta, es muy importante recalcar que, si un casco no está en buenas condiciones o bien, no es de la talla del que lo porta, y no se abrocha adecuadamente su efectividad y protección se sumamente disminuidas en una gran proporción.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Esta regulación debe ir acompañada de sanciones altas económicamente hablando con la finalidad de poder concientizar a la población de su uso correcto, sanciones económicas e incluso el llevarse la motocicleta al corralón, porque desafortunadamente este tipo de sanciones son las que nos generan conciencia y obligan a la portación de casco.

2.- Respecto al apartado donde se pretende incluir elementos reflejantes tanto a la motocicleta como al motociclista, se debe hacer una diferenciación entre lo que debe de traer la motocicleta y lo que debe de traer el motociclista.

En este tenor de ideas, cabe resaltar que en la reglamentación actual ya existe la obligatoriedad de que la motocicleta lleve accesorios de iluminación. Tales como lo son un faro delantero y una calavera o mica trasera, así como direccionales, con estos elementos las motocicletas son perfectamente visibles para los demás vehículos.

El pretender incluir elementos reflejantes en la vestimenta de los usuarios de motocicleta. Es pretender imponer cierto tipo de vestimenta a las personas y etiquetarlas y con eso se transgreden derechos humanos.

Se pudiera sugerir en las campañas de concientización que son elementos que aportan mayor visibilidad a los usuarios de motocicletas. Pero que no sea una obligatoriedad

En ese sentido, se deberían de darles mayores facultades a las autoridades correspondientes como lo son tránsitos municipales y estatales para que puedan infraccionar a todas aquellas motocicletas que no cuenten con sus elementos adecuados como lo son luces delanteras, luces traseras, direccionales y espejos retrovisores laterales, ya que la falta de estos elementos sí genera mayores accidentes porque los demás vehículos no pueden verlos.

"La reglamentación de movilidad debe de ser hacia los vehículos, no hacía las personas."

3.-Respecto a la contaminación por ruido: sabemos qué es una problemática de salud actual, que genera un descontento social. En actualidad este rubro si existe en la mayoría de los reglamentos municipales, desafortunadamente no se aplica.

El que cualquier vehículo genere ruido excesivo, tanto en sus sistemas de escape, como en el volumen de su música, o en el motor es una problemática de salud pública, ya que con exposición prolongada puede causar sordera temporal o definitiva en las personas expuestas a ruidos fuera de los límites.

por lo cual sugerimos que se regule el ruido en todos los vehículos de motor, prohibiendo. cualquier tipo de modificación alteración o eliminación de sistemas



de escape de las motocicletas, y si se llega a hacer alguna modificación, estas no excedan los límites permisibles.

Para poder delimitar los máximos permisibles en este rubro, se necesita la utilización de 1 decibelímetro o sonómetro, el cual debe ser colocado a una distancia. De 1.5 mts. a 45° y en el nivel en decibeles, debe de ser menor a 70 decibeles a una marcha media del motor, para que sea un sonido que no cause ningún daño acústico en el ambiente. En este sentido, debería de haber sanciones severas para quien infrinja o incumpla con este apartado del reglamento.

4.-Respecto a las campañas de concientización sobre el uso adecuado del casco y del número de tripulantes en las motocicletas debería de incluirse también, el hacer las campañas no solamente dirigidas a los motociclistas, sino en general tanto a motociclistas automovilistas peatones y ciclistas, ya que desafortunadamente se sataniza el uso de la motocicleta. pero los motociclistas no son los únicos que causan los accidentes.

Respecto a la cantidad de tripulantes en la motocicleta, debe de haber sanciones más severas para los conductores de motocicletas que excedan el número de pasajeros que marque la tarjeta de circulación, así como el prohibir el que sean transportados menores de edad que no puedan sujetarse por sus propios medios.

Hacer campañas de manejo responsable y manejo a la defensiva de las motocicletas. Incluir en esas campañas también a los conductores de vehículos eléctricos como bicicletas y monopatines, los cuales aún no están regulados por los reglamentos municipales o estatales. Así como exigir que también los usuarios de esos vehículos cuenten con documentos como lo son placas, tarjeta de circulación e incluso licencia de conductor.

5.-Respecto a la utilización de motocicletas para el uso de servicio de transporte creemos qué representa un riesgo para los usuarios de este servicio. Ya que no se puede controlar las capacidades de los conductores, así como el equipo de seguridad que deben detener para facilitar a los usuarios de estos servicios. En los cuales, si un usuario no porta un casco de su talla en buenas condiciones y debidamente abrochado si tuviera algún accidente, es muy probable. Que ese usuario tenga lesiones graves o incluso llegar a perder la vida es algo que deben de tomar en cuenta si pretenden regular este tipo. De transporte público.

Cabe mencionar que estas acciones deben de estar acompañadas con campañas de regularización, disminución o condonación en los tramites de placas, así como dar las facilidades para que todos los dueños de motocicletas tengan en regla documentos tanto del vehículo como del conductor. Esto con la finalidad de que todos los vehículos en el estado sean identificables y estén en regla.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

respecto a las modificaciones a los artículos se hacen las siguientes anotaciones:
Artículo 16 bis fracción IV. no es atribución de la secretaria de agua y medio ambiente la implementación de dichas campañas puesto que las motocicletas no son aptas para realizarles algún tipo de verificación vehicular, esto porque las motocicletas por sus características no son aptas para dicha verificación.

Artículo 64 fracción V bis. en este apartado no se debe de obligar a portar en su indumentaria personal elementos reflejantes, ya que esto trasgrede derechos civiles y derechos humanos, la motocicleta por sí misma y de fabrica cuenta con los elementos luminosos y reflejantes que cumplen con la normativa, lo que se debe vigilar y exigir es que las motocicletas cuenten con todos sus elementos luminosos y reflejantes. Como lo marca la modificación del artículo VIII.

Fracción V ter. En este artículo se debe de colocar cuales son los limites permisibles, no dejarlo abierto a una norma aplicable. Tomar en cuenta que las motocicletas de mayor cilindrada pueden generar mayor ruido a altas revoluciones. Pero aun así deben de estar dentro de los límites máximos permitidos.

Fracción VIII. En este artículo, además de incluir todos los elementos de iluminación, se debe de incluir que todas las motocicletas deben de contar con sus espejos retrovisores laterales, con lo cual se generara un menor índice de accidentes, ya que el conductor puede ver a sus costados al cambiar de carril al circular.

Motociclistas unidos de Guanajuato.

... MUG reconoce y coincide plenamente con lo plasmado en la iniciativa legislativa, en lo que respecta a identificar que el traumatismo craneoencefálico es la principal causa de muerte en siniestros de motocicleta y que los cascos de calidad certificada son fundamentales, reduciendo el riesgo de muerte y la severidad de las lesiones.

La Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, en su texto actual (Art. 64, fracción V bis, párrafo segundo), obliga al uso de un casco que cumpla con las especificaciones de la norma oficial mexicana aplicable, refiriéndose a la NOM-206-SCFI/SSA2-2018. No obstante, la propia iniciativa introduce una Inconsistencia fundamental: la NOM-206 es una norma nacional que, según su propio cuerpo normativo, declara que No es equivalente (NEQ) con ninguna Norma Internacional, por no existir esta última al momento de su elaboración.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Motociclistas Unidos de Guanajuato señala que la limitación de la obligación a una sola norma nacional (NOM), cuando el mercado global de cascos de seguridad se rige por estándares internacionales más rigurosos, restringe innecesariamente las opciones del consumidor y puede resultar en la exclusión de facto de equipo de seguridad superior. Por ello, MUG propone que la reforma a la Ley de Movilidad especifique taxativamente qué certificaciones, además de la NOM, serán consideradas válidas en el territorio del estado.

Esta precisión es un requisito de certeza jurídica. Si un motociclista utiliza un casco de alta calidad certificado por DOT, ECE o SNELL, pero la ley solo reconoce la NOM, el oficial de tránsito carecerá de las herramientas legales explícitas para aceptar la validez de dicha protección. Esto podría derivar en actos de autoridad arbitrarios o en la imposición de sanciones indebidos por el uso de equipo que objetivamente ofrece mayor seguridad, contraviniendo el espíritu protector de la propia iniciativa. Para subsanar este vacío y garantizar la adopción de las mejores prácticas globales que busca la iniciativa, se propone la inclusión explícita de los estándares de certificación internacional más reconocidos:

ECE R 22.06: Expedida por la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (UNECE), esta certificación aplica en más de 50 países y se actualizó en 2021. Es ampliamente considerada como un estándar de alta rigurosidad, cubriendo aspectos como visores, abrasión, y múltiples puntos de impacto.

DOT (FMVSS No. 218): Estándar de cumplimiento legal en los Estados Unidos, regulado por la NHTSA. Aunque se basa en la auto certificación del fabricante, establece un mínimo legal de protección esencial.

SNELL: Una certificación voluntaria y no gubernamental que impone pruebas de seguridad mucho más rígidas, superando los requisitos legales mínimos. Los cascos certificados por SNELL automáticamente cumplen con los estándares DOT y ECE.

Una legislación que incorpore estos estándares, como lo hace el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México al referirse a la "certificación aplicable" y enlistar los componentes mínimos de seguridad, asegura que los criterios



técnicos de seguridad no queden desfasados ante futuras actualizaciones de normas oficiales mexicanas o la innovación tecnológica global, fortaleciendo así la protección del usuario y alineando a Guanajuato con las recomendaciones de la OMS.

Indumentaria y Luces (Art. 64). La inclusión de la obligación de utilizar indumentaria con elementos reflectantes es una medida de seguridad activa que MUG apoya firmemente, dado que la ropa reflectante mejora la visibilidad Y reduce el riesgo de siniestros, especialmente en condiciones nocturnas o de baja visibilidad, según lo documentado por la Organización Mundial de la Salud (OMS).

Para que esta obligación sea legalmente aplicable y no cause incertidumbre, MUG propone que la Ley, y su futuro Reglamento, defina el porcentaje mínimo de superficie que deberá ser reflectante en la indumentaria del conductor y pasajero. Sin un parámetro cuantificable y objetivo, la aplicación de la norma por parte de los agentes de tránsito se vuelve subjetiva, abriendo la puerta a la discrecionalidad Y a la potencial imposición de multas por falta de un criterio técnico claro. La exigencia de un porcentaje de superficie (por ejemplo, siguiendo referencias internacionales como el contexto de la norma EN1150) garantiza la certidumbre en la aplicación de la ley.

Inclusión y Reconocimiento de los colores" de Motoclubes. Tradicionalmente, la comunidad motociclista organizada utiliza chalecos o chamarras con distintivos conocidos como "colores", que identifican al Motoclub. MUG solicita que se incluya una disposición que considere esta indumentaria como permitida y suficiente para el cumplimiento de la norma, siempre y cuando los "colores" o la prenda en la que se portan integren de forma intrínseca o accesorio, material reflectante que cumpla con el porcentaje de superficie mínima que se establezca reglamentariamente.

Este reconocimiento no solo respeta la cultura y la identidad de los motoclubes de Guanajuato, sino que también fomenta que la comunidad organizada se convierta en un agente activo de la seguridad vial, haciendo que la identidad y la observancia de las normas de protección puedan coexistir.



Ajuste Técnico y lógico en las Obligaciones de Iluminación. La iniciativa propone la inclusión de la obligación de llevar "aditamentos luminosos indispensables." Si bien es correcto que el uso de luces visibles es crucial para reducir siniestros, la redacción debe ser técnicamente precisa para reflejar la operación segura de una motocicleta.

MUG observa que la redacción actual podría interpretarse incorrectamente, sugiriendo que las tres luces principales (faro, luz trasera y direccionales) deben estar encendidas de forma continua durante la circulación.

En la conducción de motocicletas, solo el faro principal (luz delantera) y la luz trasera (calavera) deben permanecer encendidas de forma continua. Las luces direccionales o intermitentes están diseñadas para indicar un cambio de dirección o la Intención de realizar una maniobra.

Obligar al conductor a mantener las luces direccionales encendidas de forma permanente anula completamente su función de señalar el giro e introduce un elemento de confusión grave para los demás usuarios de la vía. Este efecto de anulación de la señalización incrementaría, en lugar de reducir, el riesgo de colisiones, yendo en contra del espíritu de seguridad vial de la Ley.

Se sugiere ajustar la redacción para distinguir claramente las obligaciones:

Luz Continua Obligatoria: El conductor deberá mantener encendidas las luces de circulación permanentes (faro principal y luz trasera).

Uso Funcional de Direccionales: El uso de las luces direccionales deberá ser estrictamente temporal e intermitente para indicar maniobras de giro, cambio de carril o parada.

Contaminación Auditiva y el Principio de No Retroactividad (Art. 84 Y 153) MUG apoya el propósito de la iniciativa de atender la creciente contaminación auditiva generada por motocicletas con sistemas de escape modificados, reconociendo que esto constituye una externalidad negativa que afecta la tranquilidad pública. No obstante, la regulación de esta materia debe sustentarse en medios técnicos objetivos y confiables para evitar la arbitrariedad en la verificación.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

MUG cuestiona cuáles serán los medios técnicos y los protocolos específicos que la autoridad de tránsito municipal o estatal utilizará para determinar que un escape es más ruidoso de lo permitido en la vía pública.

La Normatividad Oficial Mexicana aplicable en esta materia, la NOM-082-ECOL-1994, establece los límites máximos permisibles para motocicletas y triciclos nuevos en planta. Esta norma no está diseñada para la verificación de vehículos modificados o en circulación mediante operativos carreteros o urbanos. Su método de medición estático coincide parcialmente con la ISO 5130 y requiere condiciones de prueba específicas. Para asegurar la objetividad y la legalidad en la aplicación de sanciones, nos parece necesario que el Reglamento de la Ley de Movilidad establezca, con precisión:

Niveles Máximos Permitidos (dB): Especificar el umbral de decibeles que constituye una infracción para vehículos en circulación, diferenciándolo de los niveles de fábrica.

Método de Medición en Vía Pública: Definir detalladamente el protocolo de verificación, incluyendo mínimamente:

Ubicación y distancia del sonómetro (micrófono).

Régimen de revoluciones del motor (RPM) para la toma de la lectura.

Requisitos de calibración y certificación del equipo de medición.

La ausencia de un protocolo claro, preciso y reproducible abre la puerta a la discrecionalidad y potencial extorsión, socavando la legitimidad de la norma. La legalidad requiere que el ciudadano y la autoridad conozcan exactamente cómo y cuándo se comete la infracción.

Principio Constitucional de No Retroactividad en Perjuicio

Un punto de preocupación medular es la aplicación de la nueva normativa a motocicletas que ya fueron modificadas antes de su entrada en vigor. Si un sistema de escape fue modificado o instalado legalmente bajo el régimen anterior, la imposición inmediata de una sanción por su preexistencia constituiría una aplicación retroactiva de la ley en perjuicio del propietario.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Este escenario contraviene directamente el principio de legalidad y no retroactividad establecido en el Artículo 14 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que dicta que nadie puede ser juzgado sino por las leyes expedidas con anterioridad al hecho que motivó la sanción. La acción (la modificación del escape) ocurrió bajo un marco normativo distinto.

Si la ley se aplica de forma inmediata a hechos consumados, la norma será altamente susceptible de ser impugnada mediante el juicio de amparo por violación directa a garantías constitucionales.

Para armonizar la necesidad de control ambiental con la garantía constitucional de la propiedad y la legalidad, MUG propone:

Cláusula de No Retroactividad: Incorporar una disposición transitoria que establezca que las sanciones por exceso de ruido no serán aplicables a modificaciones realizadas con anterioridad a la entrada en vigor de la presente reforma.

Régimen Transitorio de Regularización: Establecer un periodo de gracia de al menos 180 días naturales para que los propietarios de motocicletas con escapes preexistentes modificados puedan, sin ser sujetos a sanción, regularizar sus vehículos, reemplazando o ajustando sus sistemas de escape para cumplir con los nuevos límites de decibeles que se establezcan en el Reglamento.

Nos parece que esta propuesta ofrece una transición coherente, concentrando la aplicación restrictiva de la norma en vehículos de nuevo ingreso o modificaciones realizadas posteriormente al periodo de regularización.

Propuestas de Seguridad Vial Proactiva y Licenciamiento Graduado (Art. 153)

La Exposición de Motivos de la iniciativa subraya el aumento del 103.42% en el padrón vehicular de motocicletas en siete años y el riesgo de accidentes asociado, particularmente entre la población joven que carece de experiencia. En este sentido, MUG considera crucial complementar las



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

medidas de seguridad pasiva (casco, reflejantes) con medidas proactivas de educación y control de acceso.

El alto índice de siniestralidad entre motociclistas se correlaciona directamente con la falta de experiencia y la asimetría de información que los conductores enfrentan. Para subsanar esta deficiencia, MUG sugiere que la obtención de la licencia para conducir motocicleta (en cualquiera de sus categorías) esté condicionada a la acreditación de un curso de manejo obligatorio y certificado.

Este modelo de capacitación práctica y teórica ya se implementa en otras jurisdicciones, como la Ciudad de México, donde se exige una evaluación diagnóstica y la obtención de un "certificado de manejo" a través de centros evaluadores autorizados. La formalización de la capacitación convierte la conducción en una competencia profesional certificada, lo cual se alinea perfectamente con las campañas de educación vial que la iniciativa busca promover.

Sugerimos asimismo que, en caso de prosperar, esta disposición sea aplicable para la obtención de la licencia por primera vez, eximiendo a quienes ya tienen licencia para conducir motocicleta de acreditar los cursos de manejo obligatorios.

Régimen de Licencia Graduada por Cilindrada

La capacidad de frenado, la estabilidad, el peso y la maniobrabilidad de una motocicleta aumentan drásticamente con la cilindrada y la potencia. Poner vehículos de alta potencia en manos de conductores novatos e inexpertos incrementa exponencialmente el riesgo de un desenlace fatal.

MUG propone la adopción de un sistema de licenciamiento graduado o escalonado por cilindrada, una práctica ya implementada en otras latitudes, como España y Ciudad de México:

En España, el sistema distingue entre licencias A1 (hasta 125 cc y potencia limitada), A2 (potencia media) y A (sin limitaciones). El ascenso de A2 a A requiere dos años de experiencia y un curso práctico avanzado.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Por su parte, la Ciudad de México implementa las licencias Tipo A1 (motos de hasta 150 cc) y A2 (todas las cilindradas).

Propuesta Específica para Guanajuato:

Implementar dos categorías de licencia para motocicletas:

Licencia Propuesta	Cilindrada Máxima	Requisitos de Obtención
Tipo A1 (Inicial/Limitada)	Hasta 150 cc o 200 cc	Edad mínima (18 años) Curso y Evaluación obligatoria certificada.
Tipo A2 (Profesional/Ilimitada)	Sin Limitación de Cilindrada	Mínimo 2 años de experiencia previa con Licencia A1

La implementación de este sistema de licenciamiento graduado si bien implicará un impacto presupuesta! y administrativo para la creación de centros de evaluación y capacitación, el costo social y sanitario derivado de los accidentes por inexperiencia es, en última instancia, significativamente mayor. Esta propuesta, además, se alinearía con las directrices internacionales.

No se omite destacar que se propone que quienes, al momento de la entrada en vigor de la reforma, en su caso, ya manejen motocicletas de una cilindrada mayor a 200 cc pudieran obtener la licencia tipo A2 sin cumplimentar el requisito de la obtención previa de la licencia A1.

Síntesis de las Recomendaciones

MUG reconoce el esfuerzo legislativo plasmado en la iniciativa ELD 263/LXVI-I y presenta las siguientes recomendaciones:

Certificación de Cascos: Reformar el artículo correspondiente para incluir explícitamente la validez legal de las certificaciones internacionales ECE R 22.06, DOT (FMVSS 218) y SNELL, junto con la NOM-206-SCFI/SSA2-2018, eliminando la ambigüedad y fomentando el uso de equipo de seguridad de la más alta calidad disponible en el mercado global.

Indumentaria Reflectante: Establecer en la norma o su reglamento un porcentaje mínimo de superficie reflectante y reconocer formalmente que la



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

indumentaria distintiva de los motoclubes ("colores") será considerada como cumplimiento legal si incorpora dicho material reflectante y cumple con las especificaciones técnicas.

Iluminación de la Motocicleta: Ajustar la redacción del Art. 64 para diferenciar la obligación de la luz continua (faro principal y luz trasera) de la luz intermitente y funcional (direccionales), evitando la confusión y el riesgo vial generado por el uso permanente de señales de giro.

Ruido y Retroactividad: Integrar el principio de no retroactividad (Art. 14 Constitucional) mediante un Régimen Transitorio de 180 días para la regularización de escapes previamente modificados. Asimismo, exigir la creación de un Protocolo de Medición Estático claro y objetivo en el reglamento para la verificación técnica de decibeles en la vía pública.

Seguridad Proactiva y Licenciamiento: Implementar un sistema de licenciamiento graduado (Tipo A1 limitado y Tipo A2 ilimitado) y hacer obligatorios los cursos de manejo certificado para la obtención de licencias por primera vez, como medida estratégica para reducir los accidentes causados por la inexperiencia. Motociclistas Unidos de Guanajuato reitera su firme compromiso con la seguridad vial, la promoción de la conducción responsable y el apoyo activo al Poder Legislativo en la elaboración de esta importante reforma. La participación de MUG en los foros regionales es un ofrecimiento sincero para aportar la visión operativa y técnica necesaria para que la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios se convierta en un modelo de regulación equilibrada, justa y efectiva.

Opinión consolidada de la Secretaría de Gobierno (Dirección General de Transporte), Secretaría de Obra Pública (Subsecretaría de Conectividad y Movilidad), Secretaría de Seguridad y Paz, Secretaría de Finanzas, Secretaría de Economía, Servicio de Administración Tributaria, Instituto de Planeación, Estadística y Geografía del Estado de Guanajuato, y de la Consejería Jurídica del Ejecutivo.

Comentario general sobre la viabilidad de la propuesta.

Se considera viable en lo general la propuesta de Iniciativa, pues con la misma se incide en una mejor regulación de la movilidad, a partir de parámetros acordes a privilegiar la seguridad vial. Se formulan propuestas en lo particular con el ánimo de fortalecer el contenido normativo.



Con relación a la propuesta de prohibición del uso de motocicletas para la prestación del servicio de transporte sin ruta fija, y en atención a lo expuesto en los foros de consulta, se invita a valorar escindir del análisis dicho tema, a fin de generar un análisis más profundo sobre el particular.

Comentarios.

Por lo que hace a la reforma del artículo 16 bis, se considera que la misma es viable toda vez que la participación de la Secretaría del Agua y Medio Ambiente deviene fundamental para atender los efectos negativos de la contaminación por ruido, al ser esta la especializada en lo relacionado con agentes contaminantes: sin embargo, se estima que se deberá remitir a reglamento el señalamiento de los protocolos de verificación acústica y control de ruido, según la NOM-081-SEMARNAT.

Respecto de lo señalado en el artículo 33, fracción XIX en el que se agrega el uso adecuado del casco. Se estima importante se haga alusión dentro este numeral al uso de casco certificado, tal y como se señala el artículo 64 de esta iniciativa, a efecto de homologar la redacción en la Ley y no dar cabida a la interpretación.

En relación al uso adecuado del casco, no existe inconveniente en su incorporación, valorando que la finalidad última es cuidar la integridad de las personas que utilizan este tipo de vehículos, máxime al conocer la medida en que el uso del casco minimiza el daño que puede ser provocado en la cabeza ante la presencia de un accidente; sin embargo, el considerar el uso obligatorio de cascos <<certificados >>, se debe partir si éstos corresponden con aquellos hoy contemplados respecto aquellos que cumplen las especificaciones o características establecidos por la norma oficial mexicana aplicable, tal y como hoy en día está establecido en norma.

Lo precedente se estima importante, derivado de una evaluación ex post, ya que si bien resulta ideal portar este tipo de accesorios -con este nivel de calidad-, antes de dictaminar la iniciativa, debe llevarse a cabo un estudio respecto al nivel de atención de la norma vigente y de los costos de dichos cascos, a efecto de evaluar el impacto socioeconómico que traerá consigo su probable aprobación por el Congreso del Estado y la factibilidad de su adquisición por los motociclistas, toda vez que la iniciativa no incluye dicha información en la propuesta; circunstancia esta última que debe replicarse en relación con la obligación de portar elementos reflejantes.



Además, respecto a estos últimos, no se tiene certeza de la pretensión sobre la cantidad y ubicación en la que se debe portar dichos elementos reflejantes a fin de que sean suficientes; por lo cual, se sugiere hacer la especificación respectiva que permita el análisis de una contrapropuesta.

En relación con las campañas de educación vial que incorporen el uso adecuado del casco, manifestamos estar de acuerdo con las mismas puesto que se consideró que es una estrategia adecuada para reducir la gravedad de los accidentes en donde se ven involucradas personas que viajan a bordo de una motocicleta, al concientizar a sus tripulantes sobre la importancia del uso del casco y su relación directamente proporcional con la reducción de la gravedad de las lesiones que pudieran sufrir e incluso poder reducir la tasa de mortalidad de las mismas.

Lo plasmado en el párrafo anterior, se estima adecuado a efecto de evaluar el impacto que tendrá la iniciativa en la ciudadanía, tomando en consideración que la propia iniciativa plasma en la Exposición de Motivos que «...a pesar de la obligatoriedad del uso del casco y que cumpla con norma oficial, varios problemas frenan su adopción y el uso adecuado de cascos. Entre ellos, la correcta vigilancia y sanción del uso del casco».

De lo anteriormente referido, se valoró que, si no existe una adecuada vigilancia en el uso de los cascos de manera correcta, poco ayudaría cualquier acción que se emprenda, por ello, resulta fundamental reforzar la mencionada vigilancia a efecto de lograr que las personas usuarias de este tipo de transporte conozcan y sean conscientes de la importancia que puede traer consigo el uso del casco al circular en motocicleta.

Se estima adecuado la campaña que se propone tendiente a concientizar sobre los efectos en la modificación de las motocicletas para que produzca sonidos que, ante su incremento del nivel de ruido, pueden alterar la tranquilidad de la ciudadanía; lo anterior considerando que la Ley para la Protección y Preservación del Ambiente del Estado de Guanajuato reconoce al ruido como una forma de contaminación, y que existen normas que regulan los límites permisibles de emisión de ruido de vehículos automotores.

En correspondencia y conforme a lo indicado, se valora que, para evitar dicha circunstancia, las acciones deben estar acompañadas del fortalecimiento de las revisiones que por parte de la autoridad prevengan y sancionen la emisión de este tipo de contaminación; por lo cual, se valora que el elemento a inhibir no es la modificación de las motocicletas, sino la emisión de contaminación por ruido. Circunstancia que resulta aplicable en igual sentido en lo tocante a la



iluminación, siendo que, si bien se establecen elementos mínimos de uso para las motocicletas, lo cual se comparte, se advierte que para cualquier vehículo debe tomarse en consideración el respetar no contar iluminación que ante el exceso de luminosidad perjudique a terceros en su adecuada circulación.

La propuesta de hacer obligatorio el uso de cascos certificados y la indumentaria con elementos reflejantes y luminosos es una medida de seguridad vial legalmente sólida y necesaria, puesto que la medida es una acción directa para reducir los factores de riesgo y la incidencia de lesiones, cumpliendo con el principio de Seguridad y la obligación de aplicar el Enfoque de Sistemas Seguros.

Por lo que hace al número de tripulantes, se refuerza la regulación, limitándolo a lo asentado en la tarjeta de circulación y la capacidad del vehículo, toda vez de que excederlo compromete la estabilidad, maniobrabilidad y capacidad de frenado de la motocicleta. Esta regulación es un control técnico legalmente válido para garantizar la seguridad vehicular y la certeza jurídica, siendo coherente con el principio de prevención de siniestros.

En cuanto a los Cascos Certificados, que deberán emplear tanto los conductores como los ocupantes, se estima que la medida se alinea con las recomendaciones internacionales y puede reducir la mortalidad hasta en un 39%. Sin embargo, se requiere precisar el procedimiento -y en su caso, las autoridades competentes-, mediante el cual se reconocerán las certificaciones internacionales (DOT o ECE) para evitar confusiones y brindar certeza jurídica.

Por otro lado, si bien los elementos de seguridad son obligatorios, la iniciativa no contempla mecanismos efectivos de implementación, control y sanción. Se ha detectado que el endurecimiento de la norma sin una materialización efectiva no brinda los resultados esperados.

Por lo que hace al Artículo 84, donde se establece: «Queda prohibido llevar un mayor número de personas al que especifique la tarjeta de circulación respectiva. En el caso de los vehículos de servicio público de transporte y el especial de transporte serán las autoridades de transporte competentes las que determinen el número máximo de personas que pueden ser transportadas según el tipo de vehículo y servicio de que se trate. En el caso de motocicletas, el límite de tripulantes dependerá de las características del vehículo y las permitidas por el fabricante.»

En cuanto a la regulación del número de tripulantes, se estima que se deberá homologar con lo previsto en el artículo 64 de esta iniciativa, respecto al límite



de tripulantes, dado que se estima correcto que el mismo se acote a lo establecido en el tarjeta de circulación emitida para las motocicletas, por ello, se sugiere eliminar lo referente a "las permitidas por el fabricante", dado que ello no es un control efectivo y se deja abierto a la interpretación, sin que pueda delimitarse de manera cuantitativa cual sería el límite establecido por el fabricante, abriendo un amplitud en la regulación del número de personas a bordo en una motocicleta, siendo idóneo como medio de control lo señalado exclusivamente en la tarjeta de circulación.

En todo caso, se sugiere que el último renglón se traslade a la parte inicial del párrafo a reforma en el artículo para que el mismo, quede de la siguiente manera:

«Queda prohibido llevar un mayor número de personas al que especifique la tarjeta de circulación respectiva. En el caso de motocicletas, el límite de tripulantes dependerá de las características del vehículo y las permitidas por el fabricante. En el caso de los vehículos de servicio público de transporte y el especial de transporte serán las autoridades de transporte competentes las que determinen el número máximo de personas que pueden ser transportadas según el tipo de vehículo y servicio de que se trate.»

Tocante a las personas que podrán viajar en motocicleta, se comparte que deben respetarse las especificaciones de los vehículos que permitan mantener las condiciones de seguridad suficientes para todas las personas pasajeras; sin embargo, debe valorarse la razón por la cual se estableció en texto vigente de que las personas ocupen los asientos acondicionados para ello, a efecto de verificar la idoneidad de mantener o no dicha previsión, y en su caso, si puede coexistir con la propuesta de que las personas puedan sostenerse por sí mismas; ello valorando el texto vigente del resto del párrafo que se pretende reformar.

Respecto de lo señalado en el artículo 153, en el que se propone la siguiente redacción:

«Queda prohibido el uso de motocicletas para la prestación del servicio de transporte de alquiler sin ruta fija, en cualquiera de sus modalidades, ya sea en forma de servicio público o privado, incluyendo aquellos intermediados a través de las plataformas digitales.», al respecto, se estima que, en atención a lo expuesto en los foros de consulta, se invita a valorar escindir del análisis dicho tema, a fin de generar un análisis más profundo sobre el particular.



En la exposición de motivos plantea la posibilidad de autorizar mototaxis con permisos especiales en zonas con transporte público insuficiente o inviable. Sin embargo, esta excepción no se refleja en el texto normativo propuesto, que establece una prohibición absoluta. Jurídicamente, esta omisión puede generar interpretaciones restrictivas o aplicación desigual. Además, la redacción de la excepción «suficiente o Viable» se considera ambigua, dado que la misma se deja a interpretación, lo que pudiera ocasionar una inaplicación efectiva de la norma.

Se estima necesario precisar la importancia que dentro de la iniciativa se realicen los ajustes a efecto de que en la misma se brinde claridad por lo que hace al uso privado de la motocicleta, como medio de transporte particular por parte de los ciudadanos y la motocicleta como medio de transporte a partir de la prestación de un servicio de transporte, dado que nos ubicamos en dos supuestos completamente distintos, dado que el primero únicamente se emplea como medio de transporte de los particulares y el segundo surge de la visualización de la prestación de un servicio de transporte de personas.

Comentario final

Finalmente, con total respeto a la autonomía de ese Poder Público, se ponen a consideración de esa Comisión las observaciones técnico-jurídicas contenidas en esta opinión, esperando que las mismas contribuyan en sus trabajos de estudio y dictaminación.

Consejería Jurídica del Ejecutivo. (alcance de opinión consolidada)

Resulta conveniente señalar que el SATEG como autoridad fiscal competente para expedir y hacer entrega a los propietarios o legítimos poseedores de vehículos de las placas metálicas, tarjetas de circulación, calcomanías y demás signos de identificación que acrediten su registro en el padrón vehicular estatal o padrón de control estatal de motocicletas según corresponda, y que por naturaleza de los vehículos y condiciones de prestación de los servicios se requieran, ello, para el presente caso, la tarjeta de circulación contendrá los datos que establece el reglamento de la ley a través de la iniciativa de estudio se propone reformar y adicionar.

Entre los datos que se vierten en la tarjeta de circulación, se encuentra el de «capacidad» de los vehículos, el cual, señala el número de pasajeros que pueden viajar en cada uno de los vehículos según se trate.

Reforma al artículo 64, fracción V bis.



Del análisis a las modificaciones propuestas por el iniciante, se desprende que no existe variación en cuanto al fondo de las atribuciones conferidas al SATEG relacionadas con la expedición de la tarjeta de circulación y su contenido en el artículo 64 de la ley de estudio; ello, en atención a que el vigente párrafo primero de la fracción V bis del ordinal referido mantiene el fondo de la regulación en el sentido de que únicamente viajarán en los vehículos tipo motocicleta el número de personas que conste en la tarjeta de circulación - documento expedido por el SATEG por lo dispuesto en el diverso 18, fracción I de la propia ley materia de la iniciativa-.

V bis. En el caso de motocicletas, sólo podrán viajar las personas que puedan sostenerse por sí mismas y que no excedan la capacidad de tripulantes señalado en lo tarjeta de circulación. Los menores de edad que no cumplan con este criterio no podrán viajar en motocicleta.

Del texto subrayado y resaltado de la porción materia de reforma, si bien, la sintaxis del precepto se modifica respecto del vigente, la semántica para el fondo de su regulación subsiste -esto, como se señaló, para el caso de las atribuciones del SATEG-; ya que, aún y cuando, se modifican las especificaciones que deben cumplir los vehículos tipo motocicletas para el transporte de personas, se mantiene que el número de personas que podrán viajar en tales vehículos constará en la tarjeta de circulación que expide el SATEG.

Por lo anterior, no existe inconveniente para que se realice la modificación en los términos propuestos por el iniciante.

Reforma al artículo 84.

Por otra parte, la reforma del vigente artículo 84 en los términos propuestos, se considera que generaría una antinomia jurídica entre este precepto y lo dispuesto en la fracción V bis del artículo 64 de la ley de estudio -incluyendo los términos de la presente iniciativa-. Ello, toda vez que, como se señaló en el punto que antecede, actualmente la norma en materia de movilidad regula el número de personas que podrán viajar en los vehículos tipo motocicleta, lo cual, se encuentra en armonía con el ordinal 84 vigente; sin embargo, con la modificación propuesta al artículo 84 de estudio por el iniciante, se advierte que extrae de la regulación para estos efectos, lo que se señale en la tarjeta de circulación -y, como se manifestó previamente, la expide el SATEG-. Con el objeto de hacer evidente lo expuesto, a continuación, se contrastan ambas porciones normativas:



En el caso de motocicletas, el límite de tripulantes dependerá de las características del vehículo o las permitidas por el fabricante.

Del comparativo que antecede, se desprende claramente que el texto vigente del artículo 84 se encuentra en armonía con el fondo del diverso 64, fracción V bis antes enunciado, ya que mantiene su regulación, siendo, que no podrán viajar o transportarse un número mayor de personas de las que señale la tarjeta de circulación; sin embargo, la reforma propuesta, sujeta el transporte de personas para el caso de vehículos tipo motocicleta a las características del propio vehículo o las que permita el fabricante.

De la experiencia que se tiene por parte del SATEG como autoridad fiscal, se considera que no resulta viable vincular a las características propias del vehículo o de lo que permita el fabricante, en razón de que, el acreditar tales circunstancias quedaría a consideración del cúmulo de autoridades competentes en materia de tránsito de los distintos órdenes de gobierno, ya que cada una podrá determinar si las características de un vehículo específico tipo motocicletas es acorde para que viaje en dicho vehículo más de una persona y hasta el número máximo para ello. Por su parte, de la revisión a las especificaciones de los fabricantes de este tipo de vehículos, no señala expresamente la condición del número máximo de personas que pueden viajar en ellos: como ejemplo, se hace referencia de la consulta a los sitios de internet de uno de los fabricantes y comerciantes de vehículos tipo motocicleta y de la revisión a las características que señala su ficha técnica, no especifica el número de personas que podrán viajar en este³, ya que, sujeta su capacidad al peso de carga, no así, al número de personas.

De las consideraciones anteriores, se advierte que la reforma fomentaría un estado de incertidumbre jurídica a las personas que circulen en este tipo de vehículos, debido a que dejarían de contar con un documento oficial que sirva de parámetro para determinar el número de pasajeros que resultan idóneos transportarse a través de los vehículos tipo motocicleta.

Por todo lo anterior, se sugiere desde el ámbito de las competencias del SATEG, mantener los términos vigentes del artículo 84, a efecto de continuar brindando un documento oficial que sirva de parámetro para determinar el número de pasajeros tanto en cualquier vehículo de motor, incluyendo al tipo motocicleta.

Comentario final

No se encuentran inconvenientes tanto jurídicos como operativos para los términos de la reforma propuesta para la fracción V bis del artículo 64.



En contraste, la reforma al diverso 84 de la ley de estudio, se advierten efectos negativos en la aplicación y regulación para el transporte de personas en vehículos de motor, por lo que se sugiere desde el ámbito de las competencias del SATEG, mantener los términos vigentes del artículo 84, a efecto de continuar brindando un documento oficial que sirva de parámetro para determinar el número de pasajeros tanto en cualquier vehículo de motor, incluyendo al tipo motocicleta.

Instituto de Investigaciones Legislativas del Congreso del Estado.

Conclusiones

El presente estudio de derecho comparado nos permite concluir que, en materia de movilidad y seguridad vial, la mayoría de las entidades en el país muestran un marco jurídico que atiende el tema, sin embargo, el presente estudio también muestra un panorama ambiguo, dejando ver que, si bien hay áreas de convergencia, al mismo tiempo hay temas específicos que no se han atendido.

A lo largo del desarrollo del presente estudio es posible ver una homologación con la normativa federal, por ejemplo, en el caso de las leyes en materia de ruido, en cuyo caso la mayoría obedece a la Ley Federal en materia ambiental. Asimismo, en cuanto a lo que respecta a la regulación del casco y de las características que este debe tener, se deja ver que la mayoría de la normativa existente a nivel local exige que el casco es conforme a lo que establece la NOM correspondiente.

Para lo referente al uso de aditamentos reflejantes y equipo de iluminación adecuado para utilizar motocicletas durante la noche o en condiciones de poca luz, los aspectos técnicos de los vehículos y el uso de aditamentos especiales es bastante similar a nivel local. Si bien el uso de luces y reflectores está ampliamente exigido, la legislación exhibe diferencias en la forma en que queda establecido, así, mientras algunos estados lo incluyen en la ley estatal (Aguascalientes, Tlaxcala), otros lo delegan a reglamentos municipales.

En cuanto al establecimiento de campañas de educación vial, las cuales incluyen entre otras el uso de los aditamentos necesarios para los usuarios de motocicletas y sus acompañantes, es un aspecto que se muestra sólido y bien institucionalizado: todos los estados integran planes de educación vial en sus leyes, orientados a la prevención de accidentes y la formación de buenos hábitos en todos los usuarios.

Finalmente, el servicio de transporte ofrecido a través de plataformas digitales representa el aspecto más novedoso y el que presenta una mayor laguna en



cuanto a regulación. Como hemos mencionado con anterioridad, podemos encontrar dos panoramas generales: la total falta de regulación en cuando al servicio de transporte y para las entidades que, si contemplan regulación, la falta de especificaciones acerca del uso de motocicletas para ofrecer este servicio. Solo entidades como la Ciudad de México han regulado de forma clara y precisa este servicio, denegando la posibilidad de que las motocicletas puedan transportar pasajeros. La falta de mención expresa en muchas leyes (Chiapas, Chihuahua) o la remisión a reglas secundarias (Campeche) sugiere una falta de regulación a una situación que muestra falta de un marco jurídico. En general, es posible concluir que, en la mayoría de los aspectos analizados hay un marco regulatorio general fuerte y vigente en cuanto a lo que establece. Sin embargo, es importante señalar que también hay situaciones específicas en cuanto a las modalidades en que la gente se desplaza actualmente, sobre todo aquellas que involucran nuevas tecnologías, que merecen especial atención pues el marco jurídico vigente se ha visto rebasado. Se pone a su disposición de la Comisión dictaminadora la información recabada en el presente estudio para su deliberación.

Unidad de Estudios de las Finanzas Públicas del Congreso del Estado.

Lo que se propone tiene un enfoque regulatorio y funcional para la movilidad en el Estado, reconociendo las atribuciones de los distintos niveles de gobierno para vigilar, promover y fortalecer las medidas de seguridad y la reglamentación especial para uso de motocicletas, dado que actualmente se identifican prácticas de contaminación por ruido, riesgo de los usuarios por la omisión del uso de casco o ropa reflejante, iluminación en condiciones óptimas de funcionamiento y la intención de uso de algunos propietarios para la prestación del servicio de transporte sin ruta fija, ya sea público o privado.

Bajo lo anterior, la existencia de situaciones en que los usuarios no utilizan las medidas de seguridad necesarias compromete de forma grave su integridad física, siendo necesario de acuerdo a la iniciativa el fortalecimiento de normas claras que permitan que las distintas autoridades de movilidad y seguridad vial en todo el Estado, puedan vigilar, apercibir, sancionar y tomar en su caso, medidas que garanticen que los usuarios de estos vehículos no violen reglas de tránsito, utilicen casco, no excedan el número de tripulantes y mantengan sus luces encendidas durante su uso; estas circunstancias, de forma general ya son materia de la distinta reglamentación de tránsito municipal, sin embargo, la importancia de que la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios las identifique de forma expresa, como obligaciones para los usuarios; permite que las acciones de vigilancia tengan un criterio único lo que



logra unificarlo en los 46 municipios, dando certeza a la ciudadanía de que debe atender obligatoriamente y que está prohibido, como el caso del uso de estos vehículos para la prestación de servicio público de transporte de alquiler sin ruta fija, en cualquiera de sus modalidades, ya sea de forma de servicio público o privado, incluyendo aquellos intermediarios a través de plataformas digitales, limitando a su vez en todo el Estado, la expedición de permisos o autorización para estas actividades.

Otro alcance relevante de la iniciativa, es el tema ambiental, de ahí que la propuesta vincula al Secretaría del Agua y Medio Ambiente en el tema de la contaminación por ruido derivado de la movilidad; esta circunstancia, se ha incrementado en el uso de motocicletas ya que algunos propietarios o usuarios de las mismas, eliminan el silenciador del escape original o lo sustituyen por un resonador con el objeto de que el sonido se incremente; esto provoca que excedan de los límites permitidos como tolerables por la Norma Oficial Mexicana a los que fueron sujetos en el armado en la planta, regulados en la <<NOM-082-ECOL-1994, que establece los límites máximos permisibles de emisión de ruido de las motocicletas y triciclos motorizados nuevos en planta y su método de medición>> la que señala que <<la emisión de ruido proveniente de las motocicletas y triciclos motorizados nuevos en planta altera el bienestar del ser humano y el daño que le produce, con motivo de la exposición, depende de la magnitud y del número, por unidad de tiempo, de los desplazamientos temporales del umbral de audición>>; así mismo, al no contar con dicho dispositivo para su circulación, respecto a la <<NOM-080-ECOL-1994, que establece los límites máximos permisibles de emisión de ruido proveniente del escape de los vehículos automotores, motocicletas y triciclos motorizados en circulación y su método de medición.>>, regulación que reitera que <<la emisión de ruido proveniente de los vehículos automotores, motocicletas y triciclos motorizados en circulación altera el bienestar del ser humano y el daño que le produce, con motivo de la exposición, depende de la magnitud y del número, por unidad de tiempo, de los desplazamientos temporales del umbral de audición>>. Simular una mayor potencia o un cilindraje de mayor capacidad mediante este tipo de prácticas, violenta el bienestar de las personas y también de los animales al provocar contaminación por ruido; por otra parte, aunque en este momento algunos Ayuntamientos han implementado acciones de vigilancia al respecto, la iniciativa al igual que en las otras propuestas, permite una mayor fortaleza para fijar mecanismos homologados con un único criterio en todo el Estado, garantizando la protección de la salud de las personas.

Es conveniente indicar que de acuerdo a lo analizado, la propuesta no tiene un impacto presupuestal para las responsables en la regulación y vigilancia en



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

materia de movilidad, ya que se trata de alcances respecto al uso de estos vehículos, por lo que actualmente, ya se encuentran recursos públicos previstos en la Ley del Presupuesto General de Egresos del Estado para el Ejercicio Fiscal de 2025, vinculados al control de la movilidad en el Estado y que prevén la posibilidad para regular e incorporar campañas informativas y de concientización en educación vial, así como sobre los efectos negativos por la contaminación por ruido; por otra parte, a nivel municipal, ya existen reglamentaciones de tránsito que permiten el uso de las vialidades, siendo que la adecuación normativa que realicen los gobiernos locales con estas reformas, permitirá fortalecer los mecanismos de vigilancia.

Lo anterior se informa para su valiosa consideración y de los miembros de la Comisión que dignamente Usted preside.

Secretaría de Seguridad y Paz.

En términos generales, la Seguridad y Paz del Estado de Guanajuato reconoce la finalidad de la iniciativa que busca proteger la seguridad de las personas usuarias de motocicletas y de la ciudadanía en general, al implementar el uso adecuado de cascos certificados, así como el cumplimiento de diversas características y elementos encaminados a garantizar la seguridad de los conductores y personas que transitan en la vía pública.

Por lo que, desde una visión institucional, esta medida contribuye a la prevención de accidentes, contrarresta la contaminación auditiva y sus efectos en el medio ambiente, promueve la educación vial al contemplar la capacidad de pasajeros, peso, dimensiones, así como el cumplimiento de las demás características que deben tener las motocicletas ajustándose a lo que autoriza el fabricante o regulación, de modo que no se generen sobrecargas o condiciones de inestabilidad que incrementan el riesgo de accidente.

De esta manera, se garantiza el derecho a todas las persona a una movilidad segura, eficiente, sostenible e incluyente, al asegurar que quienes utilizan motocicletas lo hagan bajo condiciones reguladas de forma técnica. Esto incorpora principios de inclusión (ya que muchas personas utilizan motocicletas por accesibilidad económica), y de sostenibilidad (al ser vehículos ligeros compactos, que se mueven con mayor rapidez en zonas conflictuadas por el tráfico).

No obstante, resulta importante realizar un análisis a la luz de un parámetro constitucional en cuanto a la adición del tercer párrafo del artículo 153 de la Ley que nos ocupa, toda vez que la prohibición del uso de motocicletas para la



prestación del servicio de transporte de alquiler en ruta fija, en cualquiera de sus modalidades, resulta contrario a lo previsto en el artículo 4 constitucional párrafo vigésimo primero, relativo al "derecho humano a la movilidad"; así como a lo dispuesto en el artículo 8 párrafo décimo primero, en cuanto establece que "El Estado, sujetándose a las leyes, podrá, en casos de interés general, concesionar la prestación de servicios públicos o su explotación"

En tal sentido, el marco constitucional federal y local reconocen a la movilidad como un derecho de las personas que debe ejercerse en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad e igualdad, por lo que cualquier medida legislativa que pretenda regular este ámbito debe observar estrictamente los principios de proporcionalidad, razonabilidad y no regresividad en materia de derechos humanos.

Bajo ese parámetro, la prohibición absoluta que se propone en el artículo 153 para impedir el uso de motocicletas en la prestación del servicio de transporte de alquiler en ruta fija, debe analizarse con el test de proporcionalidad, en los siguientes términos:

PRIMERO, la finalidad perseguida -proteger la seguridad vial- se encuentra atendida mediante las obligaciones y estándares técnicos que la propia iniciativa incorpora tales como el uso de casco certificado, peso y dimensiones autorizadas, límites de pasajeros, entre otras.

SEGUNDO, la medida resulta no idónea, en tanto a que existen alternativas menos restrictivas que permiten alcanzar el mismo fin sin eliminar por completo una modalidad de transporte utilizada especialmente en zonas con baja oferta de movilidad o con alta saturación vehicular.

TERCERO, la prohibición restringe el ejercicio del derecho a la movilidad -en su dimensión de acceso y libre elección de medios de transporte-, así como la libertad de trabajo y libre concurrencia económica de quienes prestan estos servicios.

Cabe recordar que el artículo 1 de nuestra Constitución mandata a las autoridades a promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos, y prohíbe la regresividad normativa; en consecuencia, una medida que reduzca opciones de movilidad, limite oportunidades económicas y restrinja modalidades de transporte ya existentes, solo puede justificarse bajo condiciones de excepcionalidad y con evidencia técnica robusta, cuyos elementos que deben incorporarse a la exposición de motivos de la reforma analizada, de lo contrario resultaría inconstitucional.



En tal sentido, consideramos que el objetivo de mejorar la seguridad vial puede alcanzarse sin recurrir a una medida que podría resultar inconstitucional, proponiendo en cambio fortalecer los requisitos técnicos, de capacitación, verificación y supervisión operativa de las concesiones del servicio de transporte, garantizando así un equilibrio entre la seguridad pública y los derechos constitucionales de la ciudadanía.

En conclusión, la Secretaría de Seguridad y Paz reconoce la finalidad de la iniciativa que busca construir un marco normativo que proteja a las personas usuarias de motocicletas y de la ciudadanía en general, sin dejar de lado la progresividad en materia de derechos humanos. De esta manera, avanzamos hacia una regulación moderna, equilibrada y respetuosa siempre en observancia de los postulados que rigen nuestro actuar en beneficio de las y los habitantes del Estado de Guanajuato...»

«...»

Aportaciones a través del código QR.

A través de la realización de los 4 foros de consulta, se recibieron por parte de la ciudadanía y las personas asistentes al foro, a través del código QR los siguientes comentarios y propuestas a la iniciativa materia del presente dictamen.

- *Aportar como ciudadanos ideas para una mejora en torno a la movilidad en motocicleta, en lo particular me encantan las motos y creo firmemente en que se pueden crear buenos programas y capacitaciones para quien se quiera regular en apego al reglamento vial. En mi experiencia los viajes que hago por plataforma Uber son en moto, por costos y tiempos, hasta ahora tengo buenas experiencias, buenos conductores y buena atención.*
- *No es correcto la implementación de elementos reflejantes en la indumentaria personal de los usuarios de motocicletas, las motocicletas por sí mismas y de fábrica están propuestas de elementos visibles y luminosos que la hacen visible en todo momento.*
- *La reglamentación debe de ser hacia los vehículos (motocicletas en este caso), no a las personas usuarias de estos vehículos.*
- *Deben de incluir en el reglamento el uso obligatorio de espejos retrovisores laterales en las motocicletas.*
- *El obligar a el uso del casco certificado, de la talla adecuada al portador, y perfectamente abrochado.*
- *Hacer una campaña para que todas las motocicletas tengan sus papeles en regla, placa tarjeta de circulación y licencia de motociclista para el piloto. Dar las*



facilidades para la regulación del padrón de motocicletas, con la finalidad de que todas estén registradas.

- Se debe regular cada una de las motocicletas, me ha tocado ver imprudencia vial, violando el reglamento sin casco, sin antirreflejante y sin placa.*
- La regularización debe ser para todos, incluyendo las plataformas, en mi experiencia me ha ido bien, más sin en cambio no echar en saco rotó todas las sugerencias. Queremos ver a un León regularizado y capacitado para transitar sin poner en riesgo la vida.*
- Que se haga obligatorio el registro de compradores de motocicletas y que las empresas requisiten la presentación de un casco de calidad y un comprobante de manejo de motocicletas.*
- Buenas tardes muchas gracias por la apertura al foro de consulta en fortalecimiento y seguridad en el uso de las motocicletas.*
- Me permito ponerme a su disposición para colaborar activamente en el desarrollo de capacitaciones y asesorías especializadas en materia de seguridad vial. Nuestra labor profesional está orientada a la instrucción responsable, y estamos comprometidos con aportar de manera significativa a esta valiosa iniciativa, con el firme propósito de fortalecer la cultura vial en nuestro estado.*
- Creo que deberían primero reforzar los operativos o retenes o manejar más personal que se fije en todos esos motociclistas que no respetan la ley.*
- El servicio de Uber moto es muy necesario estoy en contra de que prohíban el servicio.*
- Estoy totalmente en contra de que prohíban el servicio de Uber moto en león Guanajuato.*
- Yo ocupo mucho el servicio de Uber moto dónde vivo no hay transporte que llegue a mi casa, razón por la que estoy en contra de que se prohíba Uber moto en león Guanajuato.*
- Para mí es muy útil el servicio de Uber moto en león Guanajuato, estoy totalmente en desacuerdo de que se prohíba el servicio de Uber moto en león Guanajuato.*
- El uso de aplicaciones para el traslado de personas o paquetes en motocicleta, me ha ayudado por los tiempos y más económicos que el uso de transporte en vehículos o camiones.*
- Yo estoy en contra de que se quite el servicio de Uber. ya que con este trabajo dispongo de mi horario tengo tres hijos y este es mi trabajo principal para mí.*
- No estoy de acuerdo con que quiten la plataforma del servicio de moto porque le quitarían el trabajo a muchos ciudadanos y pues también es muy económico para personas con bajos servicios económico.*
- Totalmente desacuerdo con eliminar transporte de moto en el estado de Guanajuato, ya que uso ese transporte por conveniencia, rápido, eficiente y barato. Ahora, si es por seguridad, la app debería de encargarse e igual policía*



vial corroborar si cuentan con el equipo necesario de seguridad así como cascos certificados.

- Estoy en contra de que quiten el transporte de moto Uber ya que me facilita llegar más rápido a mi destino y me brinda seguridad.*
- Uber moto es económico ayuda a ser un medio de transporte bastante rápido y eficiente. Con los tiempos de llegada.*
- Llega a ser un medio de transporte bastante rápido mucho mejor que el transporte público y hablando del transporte público es bastante caro para lo que ofrece tanto en seguridad y en lo material se quitan Uber moto por medio de transporte de moto.*
- Uber me afectaría en mi economía y en mi medio transporte nos va a afectar mucho ya que las tarifas del auto son muy altas.*
- Es importante estar informados de este tipo de iniciativas lo hacen con el fin de acabar con los servicios de motos y NO por "fortalecer la protección y seguridad de los usuarios", porque si en realidad quisieran acabar con ese problema sería aplicar esas medidas de manera rigurosa a cualquier usurario de motocicleta y no solo cuando sea una prestación de servicios "sin una ruta fija".*
- Estoy muy de acuerdo en que prioricemos la seguridad en la conducción de motocicletas y en general de vehículos de dos ruedas incluyendo los eléctricos y los no motorizados, creando reglamentos y difundiendo la cultura de conducción entre toda la población para de ésta manera todos conozcamos las reglas y las respetemos para evitar accidentes, la solución no está en prohibir el servicio de transporte sin ruta fija en motocicleta, ya que sólo representa el 1.1% del parque vehicular, y para las personas usuarias de éste servicio es una forma de movilidad que se ajusta a su presupuesto y acude hasta sus domicilios aún en zonas de difícil acceso dónde el servicio público de transporte concesionado no llega, apoyo que se mejore la cultura y se imparta a toda la población incluyendo a los niños para de ésta forma crear una conciencia social, ya que el crecimiento del parque vehicular de motocicletas, bicicletas eléctricas y bicicletas seguirá en crecimiento, por qué son el tipo de transporte que está al alcance del presupuesto de la sociedad Guanajuatense.*
- Importante y trascendente iniciativa deseo que pronto se concrete.*
- Este foro es excelente para educar a la gente que usa la moto como medio de transporte, a mí en lo personal me gustaría que se multen a los que no usan casco a los que no tengan licencia a los que se pasen un alto etc. pero es bueno que sea monetario pero darle la opción de pagar o algún castigo dependiendo de la falta, como limpiar algún Boulevard o calle ya que nuestro pueblo está muy sucio (que es otro tema, como dijo mi Presidenta, hace falta barrer nuestros frentes, la banqueta pero también la calle) pero este sería un castigo y a la vez una ayuda a mantener limpio el municipio.*



- *Sería muy interesante que en el municipio se instalaran señalamientos, especialmente los altos a una altura visible y el lado correcto de la calle, entiendo que nuestra infraestructura no permite esos postes de alto en las esquinas, pero sería muy interesante colocar las que se pueda.*
- *Muy buena iniciativa me parece perfecto convocar a los municipios para fortalecer esta causa bien, pero sobre todo las modificaciones a la ley deben estar más enfocadas a las motocicletas menores de 250 cc, son las que más abundan, más escándalo hacen, y las que más utilizan para cometer diferentes delitos.*
- *Quienes tenemos motocicletas de cilindraje mayor y que son juguetes muy caros, de inicio sabemos que debemos tener licencia, tarjeta de circulación porque son indispensables para el seguro. Aunado sabemos de sobra la importancia del casco e incluso de chamarra con protecciones, espinilleras, rodilleras y botas adecuadas. Eso es algo que las motos de baja cilindrada y sus dueños ni siquiera consideran.*
- *Debería ser obligatorio también el tema de seguros para motocicletas para todos y quienes no lo traigan, al corralón.*
- *Excelente iniciativa, lo mejor será aplicarla y fortalecerla con la participación de todos los ciudadanos.*
- *La iniciativa es excelente, lo mejor sería darle una ejecución correcta con la participación de todos los equipos viales.*
- *Espero aprender más sobre el tema para poder realizar mi trabajo más eficiente:*
 - *Campañas permanentes de respeto entre conductores (moto, transporte público, autos particulares, peatones).*
 - *Cursos obligatorios de manejo seguro para obtener licencia de motociclista (práctico y teórico)*
- *Muy interesante la propuesta, pero lo más importante es que logren hacer que todo piloto de motocicleta den de alta sus unidades y tener un padrón actualizado y confiable, así como educación vial y el correcto uso del equipo de seguridad.*
- *Es un reforma que se tiene que realizar debido a la demanda de estos vehículos que cada vez más se acrecienta y que es importante tener una protección adecuada para toda la ciudadanía como bien se dice y sobre todo la regularización del servicio del transporte sin ruta fija.*
- *Fomentar el uso del carril y la distancia de seguridad entre autos y motos crea un entorno más predecible. Campañas de concienciación dirigidas tanto a conductores como a motociclistas son clave.*
- *Combinar educación, equipamiento, mantenimiento, tecnología e infraestructura genera un círculo virtuoso que fortalece la seguridad de las motos y protege a todos los usuarios de la carretera.*



- *Carriles exclusivos, superficies antideslizantes y señalización clara benefician a todos los usuarios de la vía. Cuando los gobiernos priorizan estas mejoras, los índices de siniestralidad bajan.*
- *La iniciativa es fundamental para todos los ciudadanos, y el buen uso del manejo de motocicletas.*
- *Es fundamental para el buen uso de motocicletas, si actualmente todas las tarjetas de circulación de motocicletas establecen en número de usuarios o la capacidad de tripulantes.*
- *Cómo comentario nos dejarían sin empleo a muchas personas de 40 a 50 años siendo que las empresas no dan buen visto por la edad y la vejez en Guanajuato no quieren dar oportunidad de trabajo incluso lo discriminan por eso regular si prohibir no gracias.*
- *Buenos días les comparto por este medio la información que me dieron la oportunidad de exponer en el foro y me pongo a la orden para cualquier consulta como especialista en la conducción y enseñanza del manejo de motocicletas.*
- *Propuesta para la Mejora de la Movilidad Urbana y la Cultura Vial.*
- *Conscientes de los retos que enfrentan nuestras ciudades en materia de movilidad, proponemos una serie de acciones orientadas a mejorar las vialidades, reducir el tráfico excesivo y fomentar una convivencia más armónica entre todos los usuarios del espacio público:*
 - *Estudio integral de movilidad urbana Impulsar un análisis exhaustivo sobre las causas del congestionamiento vial, con el objetivo de identificar soluciones efectivas que mejoren la circulación y reduzcan los embotellamientos en zonas críticas.*
 - *Campaña de sensibilización ciudadana Promover una campaña incluyente dirigida a todos los usuarios de las vialidades, que fomente el respeto, la responsabilidad civil y la empatía en el uso compartido del espacio público.*
 - *Fomento al uso compartido de vehículos Incentivar prácticas como el carpooling o transporte colaborativo, que contribuyen a disminuir el número de vehículos en circulación y optimizan el uso de recursos.*
 - *Comunicación basada en el respeto y la corresponsabilidad Fortalecer los canales de diálogo entre ciudadanía y autoridades, promoviendo una cultura vial basada en el respeto mutuo y la corresponsabilidad.*
 - *Reconocimiento a trabajadores en motocicleta Sensibilizar a la población sobre la labor de quienes ofrecen servicios de reparto y mensajería en motocicleta, valorando su contribución a la economía y su esfuerzo diario.*
 - *Promoción de la motocicleta como medio de transporte eficiente Difundir los beneficios del uso de la motocicleta como alternativa ecológica, ágil y*



que contribuye a la reducción del tráfico, gracias al menor espacio que requiere en comparación con vehículos de cuatro ruedas.

- *Reafirmación del compromiso fiscal de los motociclistas Recordar que los motociclistas son contribuyentes activos, al cumplir con obligaciones como el pago de placas, refrendos, licencias y multas, a diferencia de otros medios de transporte que gozan de beneficios exclusivos como ciclovías.*
- *Regulación equitativa de la contaminación auditiva Estamos de acuerdo en revisar las leyes que regulan el ruido vehicular, siempre que los criterios de medición sean objetivos y se apliquen también a vehículos pesados y deportivos con modificaciones en sus sistemas de escape.*
- *Disposición al diálogo y colaboración ciudadana Reconocemos el esfuerzo de nuestras autoridades por buscar el bienestar común. Por ello, agradecemos la apertura al diálogo y reiteramos nuestra disposición para colaborar, asesorar y construir acuerdos justos que benefician a toda la ciudadanía.*
- *Una alternativa en solución*
 - *1 educación vial: motoescuelas*
 - *2 campañas que certifiquen a conductores*
 - *3 campañas en accidentes fingidos como reflexión*
 - *4 alguna posibilidad de crear un carril exclusivo para motocicletas para evitar filtrar entre coches*
 - *5 capacitación en seguridad vial.*
 - *6 campañas en cambio de casco.*
- *Es importante que los usuarios de las motocicletas utilicen reflejantes sobre todo en la noche ya que muchas de las veces no se alcanzan a ver cuándo llevan ropa oscura, el uso de casco es muy importante.*

III.2. Mesas de análisis.

Quienes integramos esta Comisión conscientes de la importancia del análisis de las respuestas a las consultas recibidas y las aportaciones realizadas en los foros, nos reunimos con personal de las autoridades y de la sociedad civil organizada en un ejercicio de parlamento abierto el 11 de noviembre del año en curso, participando la diputada Sandra Alicia Pedroza Orozco, los diputados Rolando Fortino Alcantar Rojas y Ernesto Millán Soberanes; por parte del Instituto de Planeación, Estadística y Geografía del Estado de Guanajuato – IPLANEG, la arquitecta María Elena Castro y Licda. Marisol Macías Torres; Secretaría de Gobierno, Lic. Kristian Román Arguelles; Secretaría de Obra Pública, Francisco de Anda Orellana, Subsecretario de Conectividad y Movilidad, Alberto Chao González, Director General Jurídico; Martha Carina Gutiérrez



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Méndez Directora de Movilidad; Luis Ángel Navarro Fernández, Director de Asuntos Jurídicos; por parte de la Consejería Jurídica del Ejecutivo, Mtra. María de Lourdes Ramírez Segura; del SATEG -Sistema de Administración Tributaria del Estado de Guanajuato-, Sandra Vianey Pérez Gómez y Jorge Eduardo Enríquez Arredondo; Secretaría de Economía, Fabricio Ibarra Rocha; Secretaría de Seguridad y Paz, Kristian Baruc González Aguilera y Mayra Santana Aranda; de la Fiscalía General del Estado, Mtro. Jorge Luis García Gómez, Coordinador de Proyectos Legislativos de la Dirección General Jurídica; UBER México, Emma Aurora Vassallo Medina, Asociada Senior de Relaciones con Gobierno y Políticas Públicas; Indrive Karla Miguel Arreola, Coordinadora de Políticas Públicas; Motociclistas Unidos de Guanajuato, Jorge León, Francisco Pérez y Gustavo Gómez; Comunidad de Conductores de Motocicleta por Apps en Guanajuato, Ignacio Aranda Vences. La diputada Sandra Alicia Pedroza Orozco comentó que el propósito es dar seguimiento a los acuerdos previamente establecidos y analizar la iniciativa de reforma a la Ley de Movilidad del Estado y sus Municipios, presentada por integrantes de la Junta de Gobierno y Coordinación Política. La diputada presidenta dio la bienvenida a las y los asistentes, así como a quienes seguían la transmisión digital, destacando la importancia de escuchar diversas voces institucionales y ciudadanas para fortalecer el contenido de la propuesta legislativa.

La Mtra. María de Lourdes Ramírez Segura de la Consejería Jurídica señaló la necesidad de un análisis más profundo sobre la prohibición del uso de motocicletas para la prestación del servicio de transporte en ruta fija, recomendando no dictaminar este punto hasta valorar su viabilidad social y económica. Respecto al tema ambiental, se consideró fundamental la participación de la Secretaría del Agua y Medio Ambiente, dado que su especialización permitirá atender los efectos negativos del ruido y otros contaminantes. Se recomendó, además, que el reglamento precise los protocolos de verificación acústica conforme a la Norma Oficial Mexicana NOM-081, para garantizar un control efectivo de la contaminación sonora. En materia de seguridad, la comisión coincidió en que el uso del casco certificado debe incorporarse expresamente en el artículo 33, fracción XIX, homologando su redacción con el artículo 64 para evitar ambigüedades interpretativas. Se avaló su obligatoriedad tanto para conductores como pasajeros, subrayando que esta medida reduce la mortalidad hasta en un 39%; sin embargo, se enfatizó la importancia de precisar los procedimientos y autoridades competentes para el reconocimiento de certificaciones internacionales, con el fin de otorgar certeza jurídica. Asimismo, se respaldaron las campañas de educación vial orientadas a la concientización sobre el uso del casco y la indumentaria con elementos reflejantes y luminosos, considerándolas estrategias adecuadas para disminuir la gravedad de los accidentes. No obstante, se insistió en que la vigilancia y



control efectivos son indispensables para que las medidas sean funcionales, advirtiendo que una norma sin mecanismos de implementación carece de eficacia práctica. Sobre la regulación del número de tripulantes, se consideró correcto limitarlo a la capacidad registrada en la tarjeta de circulación, ya que excederla compromete la estabilidad y maniobrabilidad del vehículo. Esta disposición se consideró jurídicamente válida y coherente con el principio de prevención de siniestros. Finalmente, se advirtió una inconsistencia normativa en la exposición de motivos respecto a la posibilidad de permitir servicios tipo "mototaxi" en zonas con transporte público insuficiente, pues dicha excepción no aparece reflejada en el articulado. Esta omisión podría generar interpretaciones restrictivas o confusas, por lo que se sugirió revisar y precisar la redacción, diferenciando claramente entre el uso privado de la motocicleta y su uso con fines de transporte público o comercial.

Alberto Chao González, Director General Jurídico de la Secretaría de Obra Pública. En términos generales, se consideró viable la iniciativa, por coincidir con su finalidad de fortalecer la seguridad vial y proteger a las personas usuarias de motocicletas. Sin embargo, se formularon observaciones legislativas relevantes orientadas a perfeccionar su contenido jurídico y garantizar su aplicación efectiva. En particular, se destacó la necesidad de revisar con mayor profundidad la previsión relativa al uso de motocicletas para la prestación de transporte sin ruta fija, con el objetivo de construir una regulación integral, clara y socialmente viable que evite ambigüedades o contradicciones con otras disposiciones de movilidad. Asimismo, se propuso fortalecer las estrategias para la adquisición, control y uso adecuado de motocicletas, en un marco de educación y corresponsabilidad ciudadana, a fin de consolidar una movilidad más segura, ordenada y sustentable. Finalmente, se reiteró la disposición del Ejecutivo estatal para continuar colaborando en el proceso legislativo, aportando elementos técnicos y jurídicos que contribuyan a un producto normativo equilibrado, coherente y con alto impacto social.

Francisco de Anda Orellano, Secretaría de Obra Pública. La propuesta se estructura en dos ejes principales: adquisición y uso de la motocicleta, cada uno con líneas de acción y observaciones legislativas específicas orientadas a fortalecer el marco normativo vigente.

En el primer eje, relativo a la adquisición, se identificaron tres áreas prioritarias de mejora normativa.

1. En primer lugar, se propuso fortalecer el proceso de otorgamiento de la licencia tipo D, buscando alinearla con buenas prácticas internacionales que



contemplan la potencia, características y tipo de uso del vehículo. Se señaló que la actual regulación carece de criterios diferenciados que permitan un control técnico y de seguridad adecuado.

2. En segundo término, se planteó la creación y certificación de "motoescuelas", instituciones encargadas de la formación obligatoria de motociclistas como requisito previo a la obtención de la licencia. Se advirtió que actualmente no existe un sistema formal de capacitación, lo que representa un vacío normativo significativo en materia de seguridad vial.

3. Finalmente, se destacó la necesidad de regular los puntos de venta de motocicletas, estableciendo como obligatorios la verificación de licencia, trámite de placas y seguro al momento de la adquisición, con el fin de evitar la circulación de vehículos sin registro ni cobertura mínima de protección.

El segundo eje, relativo al uso de la motocicleta, también contempla tres propuestas centrales.

1. Se recomendó realizar un análisis técnico y jurídico para incluir a las motocicletas en los programas de verificación vehicular, tanto en materia de emisiones contaminantes como de ruido, siguiendo experiencias internacionales exitosas. Ello implicaría una reforma normativa y reglamentaria complementaria para armonizar las disposiciones ambientales y de tránsito.

2. En materia de campañas de educación y sensibilización, se enfatizó que deben estar alineadas a objetivos concretos y acompañadas de operativos y acciones de campo, ya que por sí solas carecen de resultados demostrables. Se sugirió que estas campañas formen parte de una estrategia integral de vigilancia, prevención y cultura vial.

3. Por último, se planteó la conveniencia de evaluar medidas que desincentiven el uso excesivo de vehículos motorizados privados, promoviendo una movilidad más sostenible, en consonancia con la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato, que prioriza a peatones, ciclistas y transporte público.

En suma, las observaciones legislativas giran en torno a la armonización normativa, la creación de instrumentos de control técnico, y el fortalecimiento de la educación y vigilancia vial, con una visión integral que articule la seguridad del motociclista dentro de un modelo de movilidad sustentable y preventiva.

Por su parte Mayra Santana Aranda de la Secretaría de Seguridad y Paz reconoció la finalidad positiva de la iniciativa, orientada a fortalecer la seguridad



vial y proteger la integridad de las personas usuarias de motocicletas y de la ciudadanía en general, mediante el establecimiento de requisitos técnicos y de seguridad aplicables tanto a los vehículos como a sus conductores.

En su valoración general, la Secretaría consideró que la propuesta coincide con los objetivos institucionales de prevención de accidentes y promoción de la educación vial, al impulsar medidas como el uso obligatorio de cascos certificados y la observancia de condiciones técnicas de operación (peso, capacidad, dimensiones y características establecidas por el fabricante). Estas disposiciones contribuyen a evitar sobrecargas, pérdidas de estabilidad y riesgos de siniestros, además de promover la movilidad segura, eficiente, sostenible e incluyente, conforme al mandato constitucional de garantizar el derecho a una movilidad segura para todas las personas.

Asimismo, se destacó que la iniciativa integra principios de inclusión y accesibilidad, reconociendo que la motocicleta representa una opción económica y sostenible de transporte, particularmente en contextos urbanos con alto congestionamiento vial. En este sentido, la Secretaría manifestó su respaldo al propósito general del proyecto legislativo, al considerar que refuerza la protección preventiva y técnica de los usuarios y se alinea con los fines institucionales de seguridad y paz ciudadana.

No obstante, la Secretaría formuló una observación de carácter jurídico-constitucional, al señalar la necesidad de realizar un análisis constitucional del tercer párrafo adicionado al artículo 153 de la Ley de Movilidad. Este punto requiere revisión para asegurar que su redacción y alcance normativo no contravengan principios constitucionales, ni generen ambigüedades en la interpretación o aplicación de la ley.

Kristian Baruc González Aguilera de la Secretaría de Seguridad y Paz, desde un análisis jurídico, la Secretaría advirtió que dicha prohibición podría contravenir principios y derechos consagrados en la Constitución, particularmente el derecho a la movilidad, la libertad de trabajo, la libre concurrencia económica y la progresividad de los derechos humanos. Señaló que, conforme al artículo 28 constitucional, el Estado tiene la facultad de concesionar servicios públicos cuando existe interés general, por lo que una prohibición absoluta podría ser desproporcionada e irrazonable, al eliminar alternativas de transporte utilizadas por sectores con menor acceso a medios de movilidad.

La observación central enfatizó la necesidad de aplicar un test de proporcionalidad y razonabilidad a la medida restrictiva. Bajo este análisis:



1. *La finalidad de seguridad vial ya se encuentra atendida por otras disposiciones contenidas en la iniciativa, como el uso obligatorio de cascos certificados, la regulación del peso, dimensiones y número de pasajeros, y demás estándares técnicos.*
2. *Existen medidas menos restrictivas que podrían lograr el mismo propósito sin eliminar por completo esta modalidad de transporte, especialmente relevante en zonas con baja cobertura de transporte público o alta saturación vehicular.*
3. *La prohibición absoluta podría vulnerar el principio de progresividad, al reducir opciones de movilidad y limitar oportunidades económicas, afectando el acceso equitativo al transporte y la libertad de trabajo.*

En consecuencia, la Secretaría consideró que el objetivo de mejorar la seguridad vial puede alcanzarse sin recurrir a una medida que pudiera resultar inconstitucional, proponiendo en su lugar una regulación técnica y diferenciada que preserve tanto la seguridad como los derechos de movilidad y libre elección de las personas.

En conclusión, la dependencia reafirmó su apoyo a la iniciativa en su propósito de protección ciudadana, pero subrayó la importancia de mantener el equilibrio entre seguridad pública y respeto a los derechos humanos, avanzando hacia una regulación moderna, proporcional y progresiva, en beneficio de las y los guanajuatenses.

Mtro. Jorge Luis García Gómez de la Fiscalía General del Estado, señaló que varios de los aspectos que la iniciativa pretende incorporar ya se encuentran regulados en la legislación y reglamentación vigente, por lo que el problema no necesariamente radica en la ausencia de norma, sino en la falta de cumplimiento o aplicación efectiva. Se recomendó, por tanto, evaluar las causas por las que el marco actual no ha sido suficiente para atender los problemas identificados y, con base en ello, definir medidas complementarias o de mejora en la ejecución administrativa y operativa, más que en la mera reforma legal.

En segundo término, se advirtió la necesidad de precisar el concepto de "casco certificado", pues el proyecto alude a "observaciones internacionales" sin especificar los parámetros o normas que se tomarán como referencia. La Fiscalía consideró que esta ambigüedad podría generar incertidumbre jurídica tanto para la autoridad como para los usuarios, por lo que debe definirse con



claridad qué normas técnicas o certificaciones serán válidas y cómo se acreditará su cumplimiento.

Asimismo, se observó que el texto relativo a los "elementos de seguridad" carece de una descripción precisa. Se recomendó especificar cuáles son esos elementos y sus características, a fin de evitar interpretaciones que puedan vulnerar derechos de la personalidad o imponer requisitos ambiguos.

Respecto a la prohibición del uso de motocicletas para la prestación del servicio de transporte de alquiler en ruta fija, la Fiscalía manifestó que esta medida podría resultar desproporcionada o incongruente con la realidad social, especialmente en zonas donde esta forma de transporte cumple una función de movilidad accesible. En ese sentido, propuso que en lugar de prohibir, se opte por regular, estableciendo parámetros técnicos, administrativos y de seguridad que armonicen la norma con las necesidades sociales y urbanas, evitando así distorsiones legislativas o vacíos regulatorios.

Finalmente, se realizó una observación técnica sobre el artículo tercero transitorio, el cual plantea abrogar el Decreto número 77. La Fiscalía recomendó revisar cuidadosamente si la figura de abrogación es la más adecuada para dejar sin efectos dicho decreto, sugiriendo un análisis de técnica legislativa que evite inconsistencias normativas.

En conclusión, la Fiscalía coincidió en el objetivo de reforzar la seguridad vial y la prevención de accidentes, pero insistió en que la reforma debe ajustarse a los principios de precisión, proporcionalidad y eficacia normativa, priorizando la aplicación efectiva de las disposiciones existentes y el fortalecimiento institucional para su cumplimiento.

Jorge León de Motociclistas Unidos de Guanajuato, subrayó que antes de crear nuevas disposiciones, debe garantizarse la aplicación efectiva de las leyes ya existentes, particularmente en materia de licencias tipo D y educación vial. Se destacó que el proceso de otorgamiento de licencias debe basarse en evaluaciones teóricas y prácticas rigurosas, de modo que solo las personas que demuestren competencia real puedan conducir motocicletas. Este control preventivo, según el planteamiento, reduciría significativamente los accidentes y fomentaría una cultura vial responsable.

En relación con el artículo 64, fracción V bis, se observó que el texto no define con precisión las homologaciones internacionales aplicables a los cascos certificados, lo que puede generar vacíos de interpretación jurídica y técnica. Se propuso que la norma establezca explícitamente las certificaciones mínimas



reconocidas —como la DOT (Estados Unidos) o la E22.05 (Unión Europea)—, reconociendo que esta última, aunque más exigente, podría implicar mayores costos.

De igual manera, se formuló una propuesta de mejora normativa para añadir un tercer párrafo a la fracción V bis, en el que se establezca la obligación de que toda agencia o distribuidora de motocicletas incluya al menos dos cascos certificados en la venta de cada unidad. Con ello se buscaría incentivar el uso del casco certificado desde la adquisición del vehículo y fomentar la corresponsabilidad comercial en la seguridad vial.

Respecto a la fracción V ter, relativa a la prohibición de modificar escapes y silenciadores, se advirtió que la redacción actual es ambigua al no especificar cuáles son los límites máximos de ruido ni la norma oficial aplicable. Se propuso precisar en el texto legal las NOM específicas, así como diferenciar los límites según la cilindrada de las motocicletas, ya que la norma vigente solo contempla motores de hasta 499 cm³. Además, se observó que la implementación de esta medida requeriría capacitar al personal de tránsito y dotarlo de equipos para medir decibeles, lo que podría resultar oneroso. Por tanto, se sugirió limitar la aplicación de esta regulación a motocicletas de baja cilindrada (hasta 449 cm³), lo que haría la disposición más operativa y jurídicamente viable.

En cuanto a la fracción VIII del mismo artículo 64, se recomendó incluir expresamente la obligación de contar con espejos retrovisores laterales, al considerarse un elemento de seguridad fundamental que reduce los accidentes por cambio de carril y mejora la visibilidad periférica.

Finalmente, se avaló positivamente el artículo tercero transitorio, que abroga el Decreto Legislativo 77, eliminando la disposición que exigía adherir en el casco una calcomanía reflejante con el número de placa vehicular. Se consideró que dicha obligación era inadecuada y sin impacto comprobado en la seguridad, por lo que su supresión representa una mejora normativa congruente y razonable.

En conclusión, las observaciones resaltan la necesidad de precisión técnica, proporcionalidad normativa y fortalecimiento institucional para que la reforma sea realmente efectiva, evitando duplicidades o disposiciones de difícil cumplimiento operativo.

Emma Aurora Vassallo Medina de Uber México, manifestó su posición respecto a las reformas propuestas a la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, particularmente en relación con el artículo 153, que prohíbe el



uso de motocicletas para la prestación del servicio de transporte de alquiler sin ruta fija, tanto en modalidad pública como privada, incluyendo aquellas intermediadas por plataformas digitales.

Uber México solicitó la eliminación de dicho artículo, argumentando que su redacción confunde los conceptos legales de transporte público y transporte privado, generando inconsistencias normativas que podrían afectar la operación legítima de las plataformas digitales de intermediación. Señaló que, conforme a la legislación vigente, el transporte privado de plataformas se caracteriza por ser un servicio de traslado de personas o bienes contratado previamente mediante el uso de aplicaciones tecnológicas, en el cual la plataforma actúa como intermediaria, y no como prestadora directa del servicio ni arrendadora de vehículos.

Desde una perspectiva técnica y jurídica, la empresa advirtió que la mezcla de conceptos entre transporte privado y público en el texto propuesto podría contravenir la definición legal vigente e incluso derivar en una interpretación errónea que obstaculice la operación de modelos de movilidad reconocidos y regulados a nivel nacional.

Adicionalmente, la representación destacó que la iniciativa carece de un análisis con perspectiva de género, a pesar de que, según sus datos, el 55% de las personas usuarias del servicio son mujeres, quienes optan por esta modalidad por razones de seguridad personal, al permitirles traslados seguros en trayectos cortos o zonas con baja iluminación, conectándolas a otros medios de transporte o a su destino final. Por ello, la empresa consideró que una prohibición total afectaría desproporcionadamente a las mujeres usuarias, contraviniendo los principios de igualdad y movilidad segura previstos en el artículo 4º constitucional.

Uber México también subrayó que los servicios de motocicleta mediante plataformas ya cumplen con los estándares de seguridad establecidos en la iniciativa: uso obligatorio de casco, cobertura de seguro (en convenio con AXA), trazabilidad de cada viaje, monitoreo de velocidad mediante telemetría y funciones de prevención de distracciones. Por tanto, consideró que su modelo ya garantiza la seguridad vial, sin requerir una restricción adicional.

Finalmente, advirtió que la prohibición generaría un impacto económico inmediato en aproximadamente 7,000 personas en Guanajuato que utilizan la plataforma como fuente principal o complementaria de ingreso, afectando el autoempleo formal, la inclusión financiera y la economía local.



En conclusión, Uber México solicitó retirar o modificar el artículo 153, a fin de mantener la coherencia legal con la definición de transporte privado, evitar efectos regresivos en materia de derechos laborales y de movilidad, y preservar un ecosistema de movilidad incluyente, seguro y tecnológicamente regulado.

Por su parte la Diputada Sandra Alicia Pedroza Orozco, realizó un pronunciamiento integral sobre el avance del proceso legislativo, destacando tanto la complejidad técnica y jurídica de la iniciativa como el compromiso del Congreso de Guanajuato con la escucha plural y el análisis exhaustivo antes de emitir el dictamen.

La diputada subrayó que la iniciativa aborda temas altamente sensibles —como el uso de cascos certificados, los elementos reflectantes y luminosos, la reducción de la contaminación acústica, la educación y cultura vial, y la prohibición del servicio de transporte sin ruta fija—, los cuales deben ser redactados con precisión jurídica para evitar inconstitucionalidades o vulneraciones a derechos fundamentales. En ese sentido, enfatizó que ninguna de las propuestas puede aprobarse sin un análisis integral y documentado, por lo que la comisión ha priorizado un método de parlamento abierto y deliberación técnica, garantizando la inclusión de todas las voces —instituciones, dependencias, ciudadanía y sociedad civil organizada—.

Como parte de ese proceso, se informó que la comisión ordenó la elaboración de dos estudios especializados:

- 1. Un análisis de impacto presupuestario, encargado a la Unidad de Finanzas Públicas del Congreso, que evaluará los costos derivados de la implementación de la reforma, particularmente la adquisición de equipos de medición acústica y verificación vehicular para los municipios.*
- 2. Un estudio de derecho comparado, elaborado por el Instituto de Investigaciones Legislativas, orientado a identificar referentes normativos en otras entidades federativas sobre movilidad y regulación de motocicletas.*

Ambos insumos serán considerados en la mesa interna de trabajo del 19 de noviembre, convocada a fin de consolidar el sentido del dictamen y la redacción final del proyecto de reforma.

En el plano político, la legisladora —en representación del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano— manifestó su coincidencia con el objetivo general de la iniciativa, consistente en garantizar la seguridad vial, pero expresó su rechazo a la prohibición del transporte de motocicletas sin ruta fija, al considerar que esta no representa una solución efectiva ni constitucionalmente



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

proporcional. Argumentó que el camino legislativo debe ser la regulación, no la prohibición, buscando un equilibrio entre seguridad, equidad, regulación y respeto a los derechos humanos, conforme a los principios de proporcionalidad y razonabilidad constitucional.

Finalmente, señaló que el fenómeno de las motocicletas responde una problemática estructural: la insuficiencia de opciones de transporte público y la necesidad de movilidad accesible en diversas regiones del estado. Por ello, instó a que el dictamen se construya con visión integral, técnica y evolutiva, adaptando la legislación a las nuevas realidades sociales y de movilidad, sin criminalizar el uso de la motocicleta.

La sesión concluyó a las 12:07 horas del 11 de noviembre de 2025, con el compromiso de que las aportaciones de todos los participantes serán incorporadas al proceso de dictaminación.

Mesas internas de trabajo.

En seguimiento a las actividades del proceso legislativo, se llevaron a cabo dos mesas internas de trabajo; en la primera -19 de noviembre 2025- participó la diputada Sandra Alicia Pedroza Orozco y el diputado Rolando Fortino Alcantar Rojas; así como el personal asesor de los Grupos y Representaciones Parlamentarias de los partidos, Acción Nacional, MORENA, Movimiento Ciudadano, Revolucionario Institucional y Verde ecologista de México. En la reunión se abordaron a través de consideraciones generales y particulares las propuestas de la iniciativa materia de análisis, generando acuerdos y consensos que sirvieron de base para el presente dictamen.

En fecha 25 de noviembre del año en curso; el personal asesor de los Grupos y Representaciones parlamentarias citados previamente, se reunieron en la Dirección General de Servicios y Apoyo Técnico Parlamentario del Congreso del Estado con el secretario técnico de esta Comisión, para el seguimiento de las observaciones y propuestas con la finalidad de lograr un proyecto de Decreto consensado y que tuviera impactadas las observaciones técnicas que se recopilaron en el proceso de estudio y dictamen.

IV. Consideraciones de la Comisión dictaminadora.

Para quienes integramos esta comisión, el proceso legislativo para el estudio y dictamen de las iniciativas, debe de tener un enfoque que busque hacer más transparente, participativo, incluyente y verificable el proceso de creación o reforma de leyes. Este proceso legislativo, implica que la ciudadanía pueda opinar, proponer,



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

evaluar y vigilar cómo se elaboran las normas, tomando en cuenta las siguientes consideraciones:

1. Transparencia²

El parlamento abierto exige que toda la información del proceso legislativo sea pública, incluyendo iniciativas, dictámenes, votaciones y actas, para asegurar que la ciudadanía conozca quién propone qué y bajo qué argumentos.

2. Participación ciudadana³

Se deben crear mecanismos que permitan a la ciudadanía intervenir mediante foros, consultas públicas, audiencias, recepción de opiniones y documentos que incorporen sus aportaciones en los análisis legislativos.

3. Inclusión de grupos diversos⁴

El proceso debe asegurar que participen todos los sectores relacionados, como víctimas, especialistas, academia, organizaciones civiles y grupos vulnerables, garantizando pluralidad.

4. Rendición de cuentas⁵

El legislador debe explicar por qué una propuesta fue adoptada o rechazada, con criterios verificables y basados en el interés público, limitando decisiones discrecionales.

5. Acceso a información comprensible⁶

La información debe publicarse en lenguaje claro y en versiones ciudadanas, además de datos abiertos que permitan análisis independientes.

6. Tecnologías abiertas⁷

Se deben emplear herramientas digitales para transmitir sesiones, publicar bases de datos, recibir comentarios en línea y dar seguimiento al avance de las iniciativas en tiempo real.

² Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública. (2020). Parlamento abierto: conceptos y principios. CESOP, Cámara de Diputados.

³ Congreso de la Unión. (2015). Declaración sobre Parlamento Abierto. Comisión Permanente.

⁴ International Parliamentary Union. (2012). Principles for Open and Transparent Parliaments. IPU.

⁵ Transparencia Mexicana & Ethos. (2017). Parlamento abierto en México: Diagnóstico y recomendaciones.

⁶ OCDE. (2018). Government at a Glance. OECD Publishing.

⁷ Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública. (2020). Parlamento abierto: conceptos y principios. CESOP, Cámara de Diputados.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

7. Colaboración⁸

Las leyes deben construirse de forma colectiva, generando diálogo constante entre legisladores, sociedad y sectores involucrados, para fortalecer la calidad normativa.

8. Evaluación de impacto⁹

Antes de aprobar leyes, se deben analizar efectos económicos, sociales y jurídicos; y una vez aprobadas, evaluar si resolvieron el problema público.

9. Combate a la opacidad y la corrupción¹⁰

Un proceso transparente permite conocer influencias, limitar acuerdos no públicos y visibilizar la participación de grupos de interés.

10. Fortalecimiento democrático¹¹

El parlamento abierto mejora la confianza en el Congreso, acerca a representantes y representados y abre el control público de la función legislativa.

Este ejercicio abierto, generó interés multisectorial con una participación activa que demostró que cuando las diputadas y diputados abren estos espacios para interactuar con la ciudadanía, se generan normas acordes a la realidad actual.

En términos generales, se analizaron los impactos que pretende la iniciativa, los cuales, buscan ampliar y fortalecer la protección y seguridad de las personas usuarias de motocicletas y ciudadanía en general, mediante el uso adecuado de cascos certificados, elementos reflectantes en la indumentaria de los usuarios, aditamentos luminosos indispensables en las motocicletas y la prohibición del uso de motocicleta como taxi; de igual manera la implementación de campañas de educación vial y la reducción de la contaminación por ruido.

⁸ Congreso de la Unión. (2015). Declaración sobre Parlamento Abierto. Comisión Permanente.

⁹ International Parliamentary Union. (2012). Principles for Open and Transparent Parliaments. IPU.

¹⁰ International Parliamentary Union. (2012). Principles for Open and Transparent Parliaments. IPU.

¹¹ Transparencia Mexicana & Ethos. (2017). Parlamento abierto en México: Diagnóstico y recomendaciones.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Sobre el uso de **cascos certificados**, consideramos que la seguridad vial constituye una obligación jurídica del Estado, tal como se establece en la resolución 74/299 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, mediante el cual, el gobierno mexicano celebró el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021- 2030, el cual tiene por objetivo reducir las defunciones y traumatismos causados por el tránsito en al menos un 50% durante ese período.

En cuanto a los Cascos Certificados, que deberán emplear tanto los conductores como los ocupantes, se estima que la medida se alinea con las recomendaciones internacionales y puede reducir la mortalidad hasta en un 39%. Sin embargo, se requiere precisar el procedimiento -y en su caso, las autoridades competentes-, mediante el cual se reconocerán las certificaciones internacionales (DOT, ECE o SNELL) para evitar confusiones y brindar certeza jurídica.

Motociclistas Unidos de Guanajuato señaló que *la limitación de la obligación a una sola norma nacional (NOM), cuando el mercado global de cascos de seguridad se rige por estándares internacionales más rigurosos, restringe innecesariamente las opciones del consumidor y puede resultar en la exclusión de facto de equipo de seguridad superior. Por ello, MUG propone que la reforma a la Ley de Movilidad especifique taxativamente qué certificaciones, además de la NOM, serán consideradas válidas en el territorio del estado.*

Esta precisión es un requisito de certeza jurídica. Si un motociclista utiliza un casco de alta calidad certificado por DOT, ECE o SNELL, pero la ley solo reconoce la NOM, el personal de tránsito carecerá de las herramientas legales explícitas para aceptar la validez de dicha protección. Esto podría derivar en actos de autoridad arbitrarios o en la imposición de sanciones indebidas por el uso de equipo que objetivamente ofrece mayor seguridad, contraviniendo el espíritu protector de la propia iniciativa. Para subsanar este vacío y garantizar la adopción de las mejores prácticas globales que busca la iniciativa, se propone la inclusión explícita de los estándares de certificación internacional más reconocidos:

ECE R 22.06: Expedida por la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (UNECE), esta certificación aplica en más de 50 países y se actualizó

en 2021. Es ampliamente considerada como un estándar de alta rigurosidad, cubriendo aspectos como visores, abrasión, y múltiples puntos de impacto.

DOT (FMVSS No. 218): Estándar de cumplimiento legal en los Estados Unidos, regulado por la NHTSA. Aunque se basa en la auto certificación del fabricante, establece un mínimo legal de protección esencial.

SNELL: Una certificación voluntaria y no gubernamental que impone pruebas de seguridad mucho más rígidas, superando los requisitos legales mínimos. Los cascos certificados por SNELL automáticamente cumplen con los estándares DOT y ECE.

Una legislación que incorpore estos estándares, como lo hace el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México al referirse a la "certificación aplicable" y enlistar los componentes mínimos de seguridad, asegura que los criterios técnicos de seguridad no queden desfasados ante futuras actualizaciones de normas oficiales mexicanas o la innovación tecnológica global, fortaleciendo así la protección del usuario y alineando a Guanajuato con las recomendaciones de la OMS.

Asimismo, la seguridad vial es contemplada en las metas 3.6 y 11.2 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS); las cuales establecen como objetivos reducir muertes y traumas causados por accidentes de tránsito, así como proporcionar el acceso a sistemas de transporte accesibles y sostenibles.

El Banco Interamericano de Desarrollo señala que el uso de cascos certificados aumenta las oportunidades de sobrevivir a un siniestro de tránsito en un 42% mientras que aumenta la capacidad de no sufrir lesiones graves en un 69%¹². Por su parte, los modelos comúnmente vendidos en mercados informales carecen de la densidad interna adecuada y no cumplen con pruebas de resistencia, lo que los convierte en dispositivos prácticamente inefectivos.

Por otro lado, la seguridad vial se relaciona de forma estrecha con el derecho a la salud, ya que el uso de cascos deficientes incrementa la carga para

¹² Banco Interamericano de Desarrollo (BID). *La motocicleta en América Latina: Actualidad y buenas prácticas recomendadas para el cuidado de sus usuarios*. Disponible en: <https://publications.iadb.org/es/la-motocicleta-en-america-latina-actualidad-y-buenas-practicas-recomendadas-para-el-cuidado-de-sus>



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

los servicios médicos de emergencia, eleva los costos hospitalarios, prolonga incapacidades y genera daños irreversibles que pudieron haberse evitado. El Banco Interamericano de Desarrollo advierte que estos traumatismos requieren atención especializada y/o a largo plazo, generando costos médicos mucho más altos que aquellos causados por cualquier otro tipo de heridas¹³.

Incorporar el uso de cascos certificados dentro de un marco más amplio de movilidad segura también es indispensable para avanzar hacia sistemas de transporte que prioricen la integridad de todos los usuarios. Los motociclistas son un grupo altamente vulnerable, por lo que la adopción de medidas de prevención no debe limitarse a recomendaciones aisladas, sino integrarse en políticas públicas, campañas de concientización permanentes, mecanismos de verificación y responsabilidades compartidas entre el Estado, la industria y la ciudadanía.

Además, en atención al principio de “sistema seguro” en la seguridad vial, la reducción de lesiones no depende únicamente del comportamiento del conductor, sino del diseño normativo, la calidad del equipamiento disponible y el cumplimiento de estándares que minimicen el daño ante incidentes inevitables.

De esta forma, fortalecer la exigencia del uso de cascos certificados no solo atiende una obligación jurídica del Estado en materia de derechos humanos, sino que responde a la necesidad de reducir el enorme impacto económico y social derivado de los siniestros viales. Integrar medidas de supervisión, control de calidad y campañas educativas viales para el uso de cascos certificados, contribuye a consolidar un entorno de movilidad más seguro, sostenible y acorde con los compromisos internacionales asumidos por México en materia de seguridad vial.

Sobre lo anterior, consideramos viable la propuesta de las personas iniciantes con las modificaciones obtenidas del proceso de consulta, mismas que se impactan en el presente dictamen.

¹³ Banco Interamericano de Desarrollo (BID). *La motocicleta en América Latina: Actualidad y buenas prácticas recomendadas para el cuidado de sus usuarios*. Disponible en: <https://publications.iadb.org/es/la-motocicleta-en-america-latina-actualidad-y-buenas-practicas-recomendadas-para-el-cuidado-de-sus>



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Las **campañas informativas y de concientización sobre los efectos negativos de la contaminación por ruido** que se proponen en el artículo **16 bis**, las consideramos viables en atención a que todo sonido generado por actividades humanas que, por su intensidad, duración o frecuencia, implique riesgo, molestia, perjuicio o daño para las personas, para otros seres vivos o para el ambiente; o los que superen los niveles fijados por las normas oficiales mexicanas, deben ser regulados e impactados en el presente decreto, con la finalidad de visibilizarlos en la Ley en cita.

Esta contaminación por ruido, también conocida como contaminación acústica, se define en la Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente (LGEEPA)

Por su parte, la Organización Mundial de la Salud (OMS) establece parámetros sobre los niveles de exposición sonora que pueden afectar la salud. Se considera como ruido cualquier sonido que excede los 65 decibeles (dB), mientras que los niveles superiores a los 75 dB se consideran como dañinos y a partir de los 120 dB como dolorosos¹⁴.

En ese sentido, el ruido generado por motocicletas se ha convertido en un contaminante emergente, debido al incremento en su uso en las zonas urbanas y al impacto inmediato que provoca. A diferencia de otros contaminantes que requieren exposición prolongada para producir efectos, el sonido de las motos actúa de manera inmediata y afecta a todas las personas que se encuentran a su alrededor.

Diversos estudios indican que una motocicleta en promedio produce entre 70 y 90 dB, dependiendo del modelo, la cilindrada y velocidad. Cuando se utilizan escapes modificados, el ruido puede superar los 90 dB e incluso alcanzar los 100 dB, niveles que rebasan los límites permitidos por la normatividad ambiental.

Estos niveles de ruido pueden causar estrés auditivo, alteraciones del sueño, irritabilidad, disminución de la concentración y, en casos prolongados, pérdida auditiva inducida por ruido. También puede presentarse tensión

¹⁴ Iberdrola. *La contaminación acústica, ¿cómo reducir el impacto de una amenaza invisible?* Disponible en: <https://www.iberdrola.com/sostenibilidad/que-es-contaminacion-acustica-causas-efectos-soluciones>



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

muscular, cambios hormonales, incremento de la presión arterial, fallas cardíacas y trastornos en el proceso digestivo¹⁵, lo cual incrementa el desgaste físico y emocional de la población expuesta.

Adicionalmente, la Organización Mundial de la Salud (OMS) recomienda que el ruido en exteriores no exceda un límite 40 dB durante la noche¹⁶, con el fin de evitar efectos adversos en la salud derivados del ruido nocturno. No obstante, el tránsito de motocicletas en horas nocturnas supera el límite referido lo que puede alterar los patrones de sueño, lo que provoca trastornos del sueño e insomnio; además, puede generar efectos perjudiciales en la salud mental, incluida la disminución del funcionamiento cognitivo y problemas de concentración¹⁷.

Además, el ruido de motocicletas también impacta de manera diferenciada a grupos vulnerables, como niñas y niños, personas adultas mayores, mujeres embarazadas, pacientes con enfermedades cardiovasculares y personas con discapacidad auditiva o neurológica. Estos grupos presentan mayor sensibilidad a las alteraciones sonoras y a los efectos fisiológicos y psicológicos derivados de la exposición. Por ejemplo, en las infancias, el ruido excesivo afecta los procesos de aprendizaje, comportamiento y desarrollo emocional; en las personas adultas mayores, aumenta los episodios de estrés, presión arterial alta e incluso la pérdida de la audición; y en mujeres embarazadas puede ocasionar complicaciones gestacionales, como preeclampsia, alteración del ritmo cardíaco del feto y riesgos de problemas de audición en el feto¹⁸. La Organización Mundial de la Salud (OMS), señaló que los sonidos por encima de 65 decibeles ya representan contaminación acústica, mientras que a partir de los 75 decibeles son dañinos y a los 120 resultan dolorosos para el oído humano que afectan de igual manera para las personas con discapacidad, ya que el ruido excesivo es una forma de contaminación invisible que afecta tanto al equilibrio social como a la salud física y emocional.

¹⁵ Robles, D. *Contaminación auditiva, una "asesina escandalosa" en las grandes urbes: OMS*. Disponible en: <https://www.gaceta.unam.mx/contaminacion-auditiva-una-asesina-escandalosa-en-las-grandes-urbes-oms/>

¹⁶ Instituto de Ecología A.C. (INECOL). *El ruido, ese enemigo y contaminante invisible*. Disponible en: <https://www.inecol.mx/index.php/divulgacion/ciencia-hoy/el-ruido-ese-enemigo-y-contaminante-invisible>

¹⁷ Soto. S. *El impacto de la contaminación acústica en la salud mental y física*. Disponible en: https://iteso.mx/en/web/general/detalle?group_id=7929946

¹⁸ National Library of Medicine <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/36478941/>



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Por otro lado, el ruido generado por las motocicletas representa una amenaza silenciosa para la salud de sus propios conductores. Diversas investigaciones han evidenciado una relación estrecha entre las conductas agresivas de los motociclistas y el nivel de ruido emitido por sus vehículos, conductas que pueden manifestarse a través de expresiones verbales hostiles, gestos físicos agresivos hacia otras personas o incluso el uso de la motocicleta como un medio para exteriorizar la ira¹⁹.

Asimismo, la contaminación acústica no solo afecta a las personas, sino también al medio ambiente y a la fauna urbana, pues niveles elevados de ruido pueden modificar patrones de conducta, alimentación y reproducción de aves, mamíferos pequeños y otros organismos que dependen de señales acústicas para su orientación y supervivencia. La exposición prolongada al ruido altera ecosistemas locales, interrumpe ciclos biológicos y provoca desplazamiento forzado de especies, lo que contribuye a la pérdida de biodiversidad urbana y al desequilibrio ecológico.

Cabe destacar que, aunque en México existen regulaciones como la NOM-080-SEMARNAT-1994 y la NOM-082-SEMARNAT-1994, su cumplimiento es limitado. Estas normas fueron creadas hace más dos décadas y no contemplan la tecnología actual de motocicletas ni la proliferación de escapes modificados. A pesar de que establecen límites de ruido, en la práctica son poco observadas debido a la falta de operativos, de inspecciones técnicas y a la circulación masiva de vehículos alterados.

De tal forma, la contaminación acústica ocasionada por motocicletas vulnera diversos derechos constitucionales. El artículo 4º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconoce el derecho a la salud y el derecho a un medio ambiente sano para el desarrollo y bienestar. Ello implica que el Estado debe adoptar medidas para prevenir, regular y sancionar todas las fuentes que deterioren la calidad ambiental, incluido el ruido generado por vehículos automotores.

En el ámbito internacional encontramos que la contaminación acústica generada por motocicletas puede ser controlada mediante regulaciones efectivas. En varios países se han establecido límites de ruido y sanciones para los vehículos que los incumplen, demostrando que es posible reducir los niveles sonoros y proteger la salud pública. En contraste, México aún carece de

¹⁹ Casanova, A y Olaya, E. *Impacto en la producción científica: conductas agresivas asociadas al ruido de las motocicletas*. Disponible en: <https://conocimientoglobal.org/revista/index.php/cglobal/article/view/349>



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

mecanismos equivalentes que garanticen una regulación efectiva de este problema.

En zonas habitacionales el ruido constante disminuye la calidad de vida, incrementa conflictos vecinales y afecta actividades como turismo, descanso y estudio. Además, el aumento de padecimientos generados por la exposición sonora implica mayores costos para los sistemas públicos de salud y pérdidas económicas por menor rendimiento laboral.

Por todo lo anterior, resulta evidente que legislar sobre la contaminación por ruido de motocicletas es una necesidad impostergable. Una regulación clara y actualizada permitiría establecer límites precisos, asegurar su cumplimiento y brindar a las autoridades herramientas para intervenir cuando esos niveles sean rebasados. Además, otorgaría certeza jurídica tanto a los ciudadanos como a usuarios de motocicletas, reforzando la idea de que el uso de la vía pública debe realizarse en condiciones que no afecten el bienestar colectivo.

Por otra parte, sobre la propuesta de reforma del artículo 33, sobre las **campañas de educación vial, uso adecuado del casco y, número de tripulantes**; representa una oportunidad viable para que el Estado y los Ayuntamientos refuercen sus planes, programas y políticas públicas, ya que representan una herramienta esencial para reforzar el respeto de las normas de tránsito, especialmente cuando se abordan temas como el uso del casco y el número de tripulantes en motocicletas. Al difundir información clara y accesible, estas campañas permiten que los conductores comprendan no solo la obligatoriedad de dichas normas, sino también su fundamento preventivo y los riesgos reales asociados a su incumplimiento.

La Secretaría de Salud de México, mediante el Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (STCONAPRA), señala que las campañas de comunicación vial son más eficaces cuando se acompañan de leyes y su aplicación real. Esto refuerza que las campañas de educación vial funcionan como un complemento indispensable de la regulación, pues facilita que los conductores asimilen las normas y aumente su disposición a cumplirlas.

Asimismo, se ha demostrado que las campañas de seguridad vial sí tienen un efecto real en aumentar el uso del casco tanto en motociclistas como en pasajeros²⁰. Por lo tanto, respaldan la idea de que la educación vial no solo

²⁰ Akbari, M y otros. The effect of motorcycle safety campaign on helmet use: A systematic review and meta-analysis. Disponible en: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0386111221000248>



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

sensibiliza, sino que puede provocar cambios de comportamiento concretos cuando está bien diseñada.

De forma particular, Vietnam es un país que nos demuestra como las campañas de educación vial pueden hacer la diferencia, ya que en el año de 2007 la campaña "Usa casco. No hay excusas"²¹ logró ser una influencia importante para la expedición de la ley de uso obligatorio del casco. De tal forma, para el año 2008 el país experimentó una disminución del 24% en las lesiones y una disminución del 12% en las muertes por accidentes de tráfico; y, en los diez años transcurridos desde la entrada en vigor de la ley, se estima que se evitaron 500,000 traumatismos craneoencefálicos y 15,000 muertes gracias al mayor uso del casco.

El crecimiento del uso de motocicletas en el país refleja la forma en que la población se desplaza y trabaja ante la constante transformación urbana y social; no obstante, lo de que debería ser un medio para satisfacer necesidades de movilidad y empleo, se ha convertido en el auge de nuevas problemáticas.

Por ello, ante el inminente aumento del uso de motocicletas, es necesario promover la educación vial con principal enfoque en el principio de seguridad contemplado en el artículo 4, fracción XV de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. La motocicleta como medio de transporte y/o herramienta de empleo no debe convertirse en la causa de tragedias y decesos que pueden ser prevenidos con acciones y políticas públicas.

En conclusión, las campañas de educación vial sobre el uso adecuado del casco y número de tripulantes tienen un papel indispensable. La regulación normativa para la circulación de motocicletas en el Estado de Guanajuato no es suficiente para hacer frente a los nuevos desafíos que implica su tránsito; por lo tanto, es necesario promover mensajes educativos que garanticen la seguridad vial y el derecho de movilidad de la población

Como elemento trascendental en el equipamiento de las personas son los **elementos reflectantes y luminosos**, ya que no es solamente una cuestión de estética, sino un componente fundamental de la seguridad vial que puede marcar la diferencia entre la vida y la muerte para los motociclistas. La

²¹ AIP Foundation y FIA Foundation. *Head first: A case study of vietnam's motorcycle helmet campaign*
Disponible en: https://www.fiafoundation.org/media/fgynmocc/aipf-10-year-helmet-law-report-final_r5_spreads.pdf



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

incorporación de dispositivos que mejoran la visibilidad constituye una medida reconocida para reducir el riesgo de colisiones, ya que facilita que otros usuarios identifiquen la presencia de motocicletas a tiempo.

Diversas investigaciones muestran que el uso de elementos reflectantes mejora la visibilidad del motociclista. Por ejemplo, un estudio publicado por Nur Hazwani Mokhtar y otros analizó la visibilidad de motociclistas mediante equipo reflectante; concluyó que la ropa fluorescente y retrorreflectante reducen los tiempos de reacción y aumentan la distancia a la que un conductor identifica a la motocicleta, lo que puede reducir el riesgo de colisiones en condiciones nocturnas o de baja iluminación²². En otro estudio de seguridad vial, se documentó que los motociclistas que usan ropa oscura sin elementos reflectantes tienen una probabilidad significativamente mayor de involucrarse en hechos de tránsito, lo que refuerza la importancia de la visibilidad de los motociclistas²³.

Asimismo, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) recomienda el uso de materiales reflectantes en la vestimenta del motociclista, debido a que la motocicleta no tiene la misma cantidad de sistemas de luces que un automóvil, resulta especialmente útil que el conductor complemente su equipamiento con elementos reflectantes para aumentar su visibilidad.

Además, la Organización Mundial de la Salud (OMS) en su publicación Seguridad de los vehículos de motor de dos y tres ruedas, advierte que uno de los factores que más contribuye a los hechos de tránsito es la incapacidad de otros conductores para percibir a tiempo a los motociclistas. Su tamaño reducido, la rapidez con que se aproximan y la limitada iluminación contribuyen a que no se vean a tiempo para evitar una colisión.

²² Monkhtar y otros. *Comparative Analysis of Motorcyclist Visibility using Wearable Reflective Gear: Enhancing Safety and Visibility for Motorcyclists*. Disponible en: https://scholar.google.com/citations?view_op=view_citation&hl=en&user=qIVo9VIAAAAJ&citation_for_view=qIVo9VIAAAAJ:QVtou7C4vgoC

²³ Wali, B, Khattak, A, y Khattak, A. *A Heterogeneity Based Case-Control Analysis of Motorcyclist Injury Crashes: Evidence from Motorcycle Crash Causation Study*. Disponible en: <https://arxiv.org/abs/1808.06999>



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Finalmente, el principio de seguridad reconocido en el artículo 4, fracción XV de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial obliga a que las autoridades adopten medidas que reduzcan de manera comprobable la ocurrencia de muertes y lesiones en el tránsito. Bajo este principio, la regulación del uso de elementos reflectantes y luminosos en motocicletas deja de ser una simple recomendación y se convierte en una acción necesaria para garantizar condiciones mínimas de protección. Incorporar disposiciones claras sobre visibilidad no solo fortalece la prevención, sino que permite al sistema de movilidad cumplir con su propósito esencial: salvaguardar la vida e integridad de quienes se desplazan diariamente en este tipo de vehículos.

La **prestación del servicio de transporte sin ruta fija en motocicletas**, también conocido como “mototaxi”, constituye una actividad que ha crecido en diversos estados y municipios ante la falta de transporte público suficiente y eficiente, aunque su funcionamiento suele desarrollarse en contextos de informalidad. En este, es que este fenómeno presenta retos significativos para la seguridad vial y la protección de personas usuarias y conductoras.

La falta de reconocimiento de la figura del servicio transporte sin ruta fija en motocicleta genera incertidumbre para las personas prestadoras, limitando además la capacidad de las autoridades para supervisar y establecer requisitos de seguridad. La problemática se agrava porque numerosas unidades operan sin registro. Este contexto incrementa el riesgo para pasajeros y terceros, ya que las motocicletas representan uno de los modos de transporte más vulnerables en hechos de tránsito.

Es así, que para abordar el tema debemos considerar el derecho a la movilidad y el derecho al trabajo desde una perspectiva constitucional, doctrinal y de derechos humanos, examinar su contenido normativo, su evolución histórica, sus implicaciones en la política pública y la interpretación doctrinal para fortalecer su carácter de derechos fundamentales.

De esta manera podemos decir que los derechos sociales en México han experimentado una consolidación notable en las últimas décadas, en concordancia con la evolución del Estado constitucional de derecho. Entre estos derechos destacan el derecho a la movilidad —incorporado recientemente al texto constitucional— y el derecho al trabajo, históricamente arraigado en la normatividad mexicana. La doctrina jurídica considera que ambos derechos constituyen pilares indispensables para el desarrollo humano, la igualdad sustantiva y la cohesión social.

La reforma constitucional publicada en diciembre de 2020 incorporó el derecho a la movilidad al artículo 4º de la CPEUM, estableciendo que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad (Cámara de Diputados, 2024). Este reconocimiento responde a una tendencia internacional que concibe la movilidad como un derecho habilitador para el ejercicio de otros derechos fundamentales. Borja (2013) conceptualiza la movilidad como un componente esencial del derecho a la ciudad, mientras que Harvey (2012) afirma que los sistemas de transporte y accesibilidad urbana determinan, en buena medida, la distribución de oportunidades sociales. En México, la doctrina de derecho urbano subraya que la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial formaliza un cambio de paradigma al priorizar a los usuarios vulnerables y reorganizar la jerarquía de movilidad.

La doctrina constitucional enfatiza que el reconocimiento de este derecho obliga al Estado a diseñar un sistema integral de movilidad basado en derechos humanos. Esto incluye la planeación urbana, el transporte público, la infraestructura peatonal y ciclista, y la regulación de vehículos motorizados, especialmente en contextos de creciente urbanización.

Bajo otra perspectiva que debemos valorar se encuentra el derecho al trabajo, establecido en los artículos 5º y 123 de la CPEUM. Mientras que el primero garantiza la libertad profesional, el segundo desarrolla un sistema integral de derechos laborales, que históricamente ha sido analizado como uno de los avances más significativos del constitucionalismo social (Cámara de Diputados, 2024). Mario de la Cueva (2019) considera el derecho al trabajo como el eje estructural del derecho laboral mexicano, destacando su dimensión dignificadora. Néstor de Buen Lozano (2018) profundiza en su doble contenido: la libertad de trabajar y las condiciones materiales que permitan desarrollar esa libertad de manera efectiva. Cabanellas (2011), por su parte, aporta una perspectiva conceptual que resalta el carácter social del trabajo como medio para la realización personal.

La modernización del derecho laboral, a partir de las reformas de 2012 y 2019, ha fortalecido garantías como la libertad sindical, la democracia en los sindicatos y la inspección laboral. La doctrina coincide en que el derecho al trabajo es indispensable para garantizar una vida digna, condición que lo vincula con el principio constitucional de dignidad humana.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

Señalamos además que, la prohibición del servicio de “mototaxis” vulnera el derecho al trabajo. La falta de infraestructura vial, transporte público deficiente o inseguridad vial representa barreras materiales que pueden vulnerar indirectamente este derecho.

Desde nuestra perspectiva el acceso al empleo depende del respeto a esta garantía constitucional y conlleva el derecho a la movilidad de las personas usuarias, para desplazarse de forma segura y eficiente y; a su vez, las dinámicas laborales generan patrones de movilidad que influyen en la planeación urbana.

Quienes integramos esta Comisión, consideramos atender en primer término estos derechos constitucionalmente establecidos como pilares del Estado social mexicano que demandan políticas públicas robustas, marcos normativos coherentes y una interpretación doctrinal consistente con los principios de igualdad, dignidad y justicia social. Su análisis conjunto revela que la garantía efectiva de estos derechos exige una visión transversal que articule urbanismo, transporte, empleo y desarrollo social.

La Organización Mundial de la Salud ha documentado un notable incremento de muertes de usuarios de motocicleta en la última década, particularmente en países de ingresos medios como México. En su *Global Status Report on Road Safety 2023*, la Organización Mundial de la Salud (OMS) advierte que los motociclistas representan el 25% de las víctimas de tránsito en diversas regiones del continente americano²⁴.

Asimismo, el Banco Interamericano de Desarrollo en su informe *Motorcycles in Latin America: Current and Recommended Best Practices*²⁵, señala que los conductores y pasajeros de motocicletas pertenecen al sector de usuarios vulnerables del tránsito debido a los factores de riesgo relacionados con el vehículo, con el usuario y con el entorno vial. Además, señala que el uso de motocicletas requiere marcos regulatorios estrictos, incluyendo licencias graduales, capacitación periódica, edad de los usuarios, límites de velocidad, certificación técnica del vehículo y obligatoriedad de equipo de protección.

²⁴ Organización Mundial de la Salud (OMS). *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2023*. Disponible en: <https://www.who.int/es/publications/i/item/9789240086517>

²⁵ Banco Interamericano de Desarrollo (BID). *La motocicleta en América Latina: Actualidad y buenas prácticas recomendadas para el cuidado de sus usuarios*. Disponible en: <https://publications.iadb.org/es/la-motocicleta-en-america-latina-actualidad-y-buenas-practicas-recomendadas-para-el-cuidado-de-sus>



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

En el ámbito nacional, destaca el trabajo de Berrones-Sanz publicado en *Journal of Transport & Health*²⁶, donde se analizan las condiciones laborales y de seguridad de conductores de mototaxis en Tláhuac, Ciudad de México. El estudio revela precariedad laboral, ausencia de seguros, exposición constante a accidentes viales y otro tipo de riesgos. También identifica que una proporción significativa de los conductores no cuenta con capacitación formal ni con los conocimientos básicos de seguridad vial.

Además, el estudio de Cuautle-Gutiérrez y colaboradores²⁷ muestra que los mototaxis presentan una rigidez torsional baja y modos de vibración que limitan su desempeño dinámico. Estas condiciones estructurales indican que el vehículo puede deformarse o responder de manera inestable ante cargas o vibraciones propias de su operación, lo que aumenta la probabilidad de pérdida de estabilidad.

Por ello, la normativa local se enfrenta el desafío de definir con claridad la figura del transporte sin ruta fija en motocicleta. Algunos estados han avanzado en regular esta modalidad mediante permisos específicos; otros, en cambio, la han prohibido por considerar que incrementa riesgos para la integridad física de los usuarios.

No obstante, la prohibición no constituye una solución efectiva para enfrentar la problemática asociada al uso de motocicletas como medio de transporte, pues la demanda del servicio persiste y deriva en que los mototaxis continúen operando en la clandestinidad. La experiencia de entidades como Puebla y Chiapas demuestra que, aun cuando existe una prohibición, estos vehículos siguen funcionando de manera irregular, lo que incrementa los riesgos para la población. Las unidades son operadas sin control alguno, incluso por menores de edad, lo que evidencia que la prohibición, lejos de eliminar la práctica, genera escenarios con mayores niveles de inseguridad y falta de supervisión.

Cabe recordar que el artículo 1 de nuestra Constitución mandata a las autoridades a promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos, y prohíbe la regresividad normativa; en consecuencia, una medida que reduzca opciones de movilidad, limite oportunidades económicas y restrinja modalidades de transporte ya existentes, solo puede justificarse bajo condiciones de

²⁶ Berrones, L. *The working conditions of motorcycle taxi drivers in Tláhuac, Mexico City*. Disponible en: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S2214140517301445>

²⁷ Cuatle, L y otros. *Structural Evaluation of a Three-Wheeler Vehicle Using Simulation Tools: A Case Study in Mexico*. Disponible en: <https://ingenius.ups.edu.ec/index.php/ingenius/article/view/7309>



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

excepcionalidad y con evidencia técnica robusta, cuyos elementos que deben incorporarse a la exposición de motivos de la reforma analizada, de lo contrario resultaría inconstitucional.

Por ello, resulta indispensable buscar alternativas de normativas que permitan regular la actividad, establecer requisitos mínimos de operación y garantizar condiciones adecuadas de seguridad para los usuarios. En lugar de que la actividad continúe desarrollándose en la informalidad, un marco jurídico permitiría definir con precisión cómo debe operar el servicio, proteger a las personas usuarias y responder de manera oportuna y efectiva a las necesidades de movilidad de la población guanajuatense.

Aunado a lo anterior, es importante señalar que actualmente en la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión se están realizando el análisis de diversas iniciativas en materia de regulación de mototaxis, motocicletas y micromovilidad, por lo que esta comisión considera conveniente dar seguimiento a la evolución de dicho proceso con la finalidad de realizar los ajustes normativos a la legislación estatal que en su caso, deriven del mismo.

Con base en lo antes citado, con fundamento en los artículos 116 fracción III, y 171 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, se propone a la Asamblea el siguiente:

DECRETO

Artículo Único. Se **reforman** los artículos 16 bis, fracción IV; 33, fracción XIX; 64, fracción V bis; y 84. Y se **adicionan** las fracciones V ter y VIII al artículo 64, reubicándose el contenido de la actual VIII en la fracción IX; de la **Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios**, para quedar en los siguientes términos:

«Facultades de la...

Artículo 16 bis. La Secretaría a...

- I. a. **III...**
- IV. Colaborar con la **Secretaría del Agua y Medio Ambiente** y las demás dependencias y entidades estatales y municipales, en la planeación, formulación y aplicación de las normas relativas al medio ambiente que incidan en la materia de movilidad; **así como en la implementación de campañas informativas y de concientización sobre los efectos negativos de la contaminación por ruido que incidan en la materia de movilidad;**

V. a XIII...

Atribuciones de los...

Artículo 33. Son atribuciones de...

I. a XVIII...

- XIX.** Instrumentar en coordinación con el Estado y otros municipios, programas y campañas de educación peatonal, vial y cortesía urbana, **seguridad proactiva de la motocicleta, el uso adecuado del casco certificado, elementos reflectantes, número de personas permitidas y el sistema de iluminación en condiciones óptimas**, encaminados a la prevención de accidentes, así como de protección al medio ambiente;

XX. y **XXI...**

Obligaciones de las...

Artículo 64. Las personas conductoras...

I. a V...

- V bis.** En el caso de motocicletas, sólo podrán viajar las personas **que puedan sostenerse por sí mismas y que no excedan la capacidad de tripulantes señaladas en la tarjeta de circulación.**

Toda persona que viaje en motocicleta deberá **hacer uso adecuado de un casco certificado**, debidamente **abrochado**, colocado, y de su talla, que cumpla con las especificaciones o características **contenidas en la NOM-206-SCFI/SSA2-2018 o la que la sustituya, u homologaciones internacionales y, portar en su indumentaria personal elementos reflectantes visibles;**

- V ter.** Las personas usuarias de motocicletas deberán abstenerse de modificar, sustituir o retirar el claxon, la bocina, escape o los silenciadores, cuando dicha modificación genere emisiones sonoras que excedan los límites máximos permisibles establecidos por la norma oficial mexicana o en las disposiciones ambientales y de tránsito que resulten aplicables.

VI. a VII bis...

- VIII.** Toda motocicleta que transite en las vías públicas del Estado se deberá encontrar en condiciones de funcionamiento mecánicas y técnicas satisfactorias y estar equipada, al menos, con los dispositivos siguientes:



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE GUANAJUATO

- a) **Un faro en la parte delantera con mecanismo de luz de baja y alta intensidad;**
- b) **Dos espejos retrovisores laterales; y**
- c) **Una luz indicadora de frenado color roja reflejante, luces direccionales e intermitentes en la parte trasera y delantera;**

IX. Las demás que les señalen la presente Ley y los reglamentos respectivos.

La infracción a...

Número de personas...

Artículo 84. Queda prohibido llevar en un vehículo un número mayor de personas al que especifique la tarjeta de circulación respectiva. En el caso de los vehículos de servicio público de transporte y el especial serán las autoridades de transporte competentes, las que determinen el número máximo de personas que pueden ser transportadas según el tipo de vehículos y servicio de que se trate. **En el caso de motocicletas, sólo podrán viajar las personas que puedan sostenerse por sí mismas y que no excedan la capacidad de tripulantes señaladas en la tarjeta de circulación.»**

TRANSITORIOS

Inicio de vigencia

Artículo Primero. El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guanajuato.

Adecuación normativa

Artículo Segundo. Las autoridades estatales y municipales contarán con el término de 180 días hábiles posteriores a la entrada en vigor del presente Decreto para hacer las adecuaciones normativas o reglamentarias correspondientes.

Abrogación

Artículo Tercero. Se abroga el Decreto Legislativo número 77 expedido por la Sexagésima Sexta Legislatura.

Guanajuato, Gto., 01 de diciembre de 2025
La Comisión de Movilidad y Seguridad Vial

Sandra Alicia Pedroza Orozco
Presidenta

Dip. Rolando Fortino Alcantar
Rojas
Vocal

Dip. Ernesto Millán Soberanes
Vocal

Dip. María Isabel Ortiz Mantilla
Vocal

Dip. María Eugenia García Oliveros
Secretaria

La presente hoja de firmas corresponde al proyecto de Decreto de la iniciativa formulada por la Junta de Gobierno y Coordinación Política a efecto de reformar los artículos 16 bis, fracción IV; 33, fracción XIX; 64, fracción V bis; y 84, y adicionar las fracciones V ter y VIII al artículo 64, reubicándose el contenido de la actual VIII en la fracción IX; y un párrafo tercero al artículo 153 de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios. ELD 263/LXVI-I