

Crisis de mortalidad en motociclistas en Mexico: una emergencia que se acelera

Policy Brief - ANASEVI

Dr. Arturo Cervantes Trejo

ANASEVI | Universidad Anahuac | Investigador independiente

Crisis de mortalidad en motociclistas en México: una emergencia que se acelera

Alianza Nacional por la Seguridad Vial (ANASEVI)

Dr. Arturo Cervantes Trejo

Febrero 2026

Mensajes clave

1. Las muertes de motociclistas en México aumentaron 87% entre 2015 y 2023, de 1,541 a 2,885 defunciones anuales, con un cambio porcentual anual (APC) de +5.8%.
2. La mitad de las víctimas tiene entre 15 y 29 años, con un pico devastador en el grupo de 20 a 24 años (547 muertes en 2023).
3. Colima y Tabasco registran tasas 10 veces superiores al promedio nacional, revelando una crisis con profundas disparidades geográficas.
4. Mientras todas las demás categorías de usuarios viales disminuyen, los motociclistas son el único grupo con crecimiento sostenido, amenazando con revertir los avances logrados en seguridad vial.
5. Se requiere una estrategia nacional diferenciada para motociclistas, que combine regulación, infraestructura, atención prehospitalaria y políticas públicas basadas en evidencia.

El problema

México enfrenta una crisis silenciosa de mortalidad vial en motociclistas. Mientras que las defunciones de peatones, ocupantes de vehículos y ciclistas han disminuido entre 2015 y 2023, las muertes de motociclistas crecen de manera sostenida y acelerada.

El análisis de microdatos de defunciones registradas del INEGI (2015-2023), con tasas estandarizadas por edad utilizando la población estándar de la OMS como referencia y las proyecciones de población a mitad de año del CONAPO como denominador, revela una tendencia que no tiene paralelo en ningún otro grupo de usuarios de la vía pública en el país.

Cifras nacionales

Indicador	2015	2019	2023	Cambio 2015-2023
Defunciones de motociclis	1,541	1,948	2,885	+87%
Tasa estandarizada (ASR)	0.61	0.75	1.07	+75%
Proporción del total de m	9.3%	12.9%	16.7%	+7.4 pp
Defunciones de peatones	4,784	3,278	3,103	-35%
Total de muertes por trán	16,645	15,156	17,280	+4%

El cambio porcentual anual promedio (APC) para motociclistas es de +5.8% (p=0.0004, R2=0.89), el indicador con mayor significancia estadística de todos los grupos de usuarios viales analizados. Más preocupante aún: en el período post-COVID (2021-2023), la tasa se acelera a +12.4% anual.

El cruce inminente

En 2015, morían tres peatones por cada motociclista fallecido. En 2023, la relación es prácticamente 1:1 (3,103 peatones vs. 2,885 motociclistas). De mantenerse las tendencias actuales, en 2025 los motociclistas superarán a los peatones como la segunda causa de mortalidad vial, después de los ocupantes de vehículo de motor.

¿Quiénes mueren?

Distribución por edad (2023)

Grupo de edad	Defunciones	Proporción
15-19 años	469	16.3%
20-24 años	547	19.0%
25-29 años	433	15.0%
30-34 años	357	12.4%
35-39 años	274	9.5%
Subtotal 15-29	1,449	50.2%

La concentración en jóvenes de 15 a 29 años es devastadora: la mitad de todas las muertes de motociclistas ocurre en este grupo etario. El pico en 20-24 años coincide con la edad de mayor inserción laboral informal, donde la motocicleta se convierte en herramienta de trabajo (repartidores, mensajeros, jornaleros).

Distribución por sexo

Aproximadamente 90% de las víctimas son hombres, un patrón consistente en todo el período de estudio y en todas las entidades federativas.

¿Dónde ocurre?

El análisis por entidad federativa revela disparidades dramáticas. La tasa estandarizada de mortalidad en motociclistas varía desde 0.06 por 100,000 en Nuevo León hasta 10.67 en Colima - una diferencia de 178 veces.

Las 10 entidades con mayor mortalidad de motociclistas (ASR/100,000, 2023)

#	Entidad	ASR motociclistas	ASR total tránsito	Razón moto/nacional
1	Colima	10.67	22.7	10.0x
2	Tabasco	10.62	24.7	9.9x
3	Yucatán	8.71	14.8	8.1x
4	Nayarit	6.79	27.8	6.3x
5	Zacatecas	6.03	23.5	5.6x
6	San Luis Potosí	5.26	20.8	4.9x
7	Campeche	4.76	20.4	4.5x
8	Tlaxcala	4.71	19.3	4.4x
9	Aguascalientes	4.05	17.2	3.8x
10	Chiapas	4.00	8.2	3.7x

Promedio nacional: 1.07 por 100,000

El patrón geográfico sugiere que la crisis de motociclistas no es uniforme, sino que se concentra en estados con alta penetración de motocicletas como modo de transporte cotidiano (Tabasco, Yucatán, Colima) y en estados con problemáticas de seguridad pública que afectan las condiciones de las vialidades (Zacatecas, Nayarit).

Contexto internacional

México presenta una tasa estandarizada total de mortalidad vial de 6.4 por 100,000 habitantes - ligeramente superior al promedio OCDE (5.8), pero significativamente inferior al promedio de las Américas según la OMS (15.6).

Sin embargo, el componente de motociclistas es el que crece más rápido en el mundo y México no es la excepción. La experiencia de países del Sudeste Asiático (Tailandia, Vietnam) y de América Latina (Brasil, Colombia) demuestra que sin intervención oportuna, la mortalidad de motociclistas puede escalar rápidamente hasta convertirse en la primera causa de muerte vial.

País/Región	ASR total	Observación
México (2023)	6.4	Componente moto creciendo
Promedio OCDE	5.8	Referente para países de
Chile	8.5	Mejor desempeño en Latino
EUA	12.7	Crisis propia de SUVs y d
Brasil	15.0	Motociclistas >40% de las
Suecia	2.2	Referente Visión Cero

Factores contribuyentes

- La evidencia internacional y las condiciones nacionales apuntan a un conjunto de factores que alimentan esta crisis:
1. Crecimiento exponencial del parque vehicular de motocicletas. México pasó de aproximadamente 2 millones de motocicletas registradas en 2015 a más de 7 millones en 2023, impulsado por su bajo costo, la economía de plataformas (delivery) y la falta de transporte público.
 2. Regulación heterogénea e insuficiente. La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (2022) establece el uso

obligatorio del casco, pero la implementación y supervisión varía enormemente entre entidades. Varios estados aún permiten la licencia permanente para motocicletas.

3. Infraestructura vial hostil. Las vialidades mexicanas están diseñadas para automóviles. La ausencia de infraestructura que considere a los motociclistas (señalización específica, barreras de contención con protección inferior, pavimento en buenas condiciones) incrementa el riesgo.

4. Déficit en atención prehospitalaria. El tiempo de respuesta de los servicios de emergencia, particularmente en zonas rurales, es un factor determinante en la letalidad de los siniestros de motocicleta.

5. Ausencia de datos desagregados para política pública. Hasta este análisis, México no contaba con tasas estandarizadas por edad de mortalidad de motociclistas a nivel subnacional, lo que dificultaba la focalización de intervenciones.

Recomendaciones de política pública

Urgentes (implementación en 6-12 meses)

1. Programa Nacional de Casco Seguro. Fortalecer la fiscalización del uso de casco certificado (NOM-ECE 22.06) con operativos focalizados en los 10 estados prioritarios identificados. Meta: cobertura de uso >90%.
2. Eliminación de la licencia permanente para motocicletas. Impulsar la armonización legislativa estatal para que toda licencia de conducir motocicleta requiera renovación periódica con evaluación de aptitudes.
3. Sistema de Vigilancia Epidemiológica de Siniestros Viales en Motocicleta. Crear un registro nacional en tiempo real que permita el monitoreo mensual de la mortalidad por entidad, con indicadores de alerta temprana.

Mediano plazo (1-3 años)

4. Programa de Licenciamiento Gradual para Motociclistas. Implementar un sistema escalonado de licencias (similar al modelo europeo A1/A2/A) que limite la cilindrada accesible según experiencia.
5. Norma Oficial Mexicana para Infraestructura Segura para Motociclistas. Desarrollar estándares de diseño vial que incluyan: barreras con protección inferior (under-run protection), señalización de riesgo para motociclistas, y mantenimiento prioritario de carpeta asfáltica.
6. Regulación de plataformas de delivery. Establecer corresponsabilidad de las plataformas digitales en la seguridad de sus repartidores en motocicleta, incluyendo seguro obligatorio, límites de jornada y provisión de equipo de protección.

Largo plazo (3-5 años)

7. Inversión en transporte público de calidad. La motocicleta es frecuentemente un sustituto del transporte público deficiente. Mejorar las opciones de movilidad sostenible reduce la exposición al riesgo.
8. Investigación aplicada. Financiar estudios de casos y controles para identificar factores de riesgo modificables específicos del contexto mexicano (uso de alcohol, velocidad, tipo de vialidad, hora del día).

Metodología

Este análisis utilizó los microdatos de defunciones registradas del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) para el período 2015-2023, comprendiendo 143,849 defunciones por accidentes de transporte (códigos CIE-10 V01-V99).

Las tasas fueron estandarizadas por edad mediante el método directo, utilizando la Población Estándar Mundial de la OMS como referencia. Los denominadores poblacionales provienen de las Proyecciones de Población a Mitad de Año 2023 del Consejo Nacional de Población (CONAPO).

El cambio porcentual anual (APC) se calculó mediante regresión log-lineal de las tasas estandarizadas sobre el tiempo, excluyendo el año 2020 por la anomalía en la movilidad causada por la pandemia de COVID-19.

La clasificación de usuarios viales sigue los códigos CIE-10: motociclistas (V20-V29), peatones (V01-V09), ciclistas (V10-V19), ocupantes de vehículo (V30-V79).

Sobre el autor

Dr. Arturo Cervantes Trejo es epidemiólogo y especialista en seguridad vial con más de 25 años de experiencia. Presidente de la Alianza Nacional por la Seguridad Vial (ANASEVI). Investigador asociado del Instituto para la Prevención del Delito (IDCA) y consultor de la Organización Panamericana de la Salud. Doctor en Salud Pública por la Escuela de Salud Pública de Harvard.

Contacto: enikuaha@gmail.com

ANASEVI: <https://www.facebook.com/anasevimx>

Twitter/X: [@ahaukine](https://twitter.com/ahaukine) | [@Anasevi_Mexico](https://twitter.com/Anasevi_Mexico)

Cómo citar este documento

Cervantes Trejo, A. (2026). Crisis de mortalidad en motociclistas en México: una emergencia que se acelera. Policy Brief. Alianza Nacional por la Seguridad Vial (ANASEVI). Ciudad de México.

Este policy brief fue elaborado con base en el análisis "Mortalidad Vial en México: Análisis de Microdatos 2015-2023" del Monitor de Seguridad Vial de ANASEVI.

Los datos, scripts de análisis y gráficas están disponibles para replicación bajo solicitud.

Fuente: INEGI, Estadísticas de Defunciones Registradas 2015-2023.

Observatorio de Seguridad Vial | ANASEVI

observatoriovial.mx