

**DIP. MARTHA SOLEDAD AVILA VENTURA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DEL
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
III LEGISLATURA
P R E S E N T E.**

La que suscribe, Diputada Adriana María Guadalupe Espinosa de los Monteros García, Integrante del Grupo Parlamentario Morena, III Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122, apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; artículo 29, apartados D y E de la Constitución Política de la Ciudad de México; artículos 13 fracción IX, 29 fracciones XI y XIX y 32 fracciones XVI y XXXI de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y artículos 5 fracciones I y VI, 76, 79 fracción IX, 82, 95 fracción II, 100 y 120 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración del Pleno, la siguiente: “**Proposición con Punto de Acuerdo por el que se exhorta respetuosamente a la Secretaría de Movilidad y a las y los titulares de las 16 alcaldías de la Ciudad de México y de acuerdo a su suficiencia presupuestaria para que realicen el censo detallado de mototaxis que existen en sus demarcaciones con el fin de tener elementos para un diagnóstico del sector de transporte alternativo**”. Lo anterior, al tenor de los siguientes:

I. ANTECEDENTES

Los mototaxis han adquirido un papel fundamental en la movilidad urbana de la Ciudad de México, especialmente en zonas periféricas y de difícil acceso. Su relevancia se explica por varios factores sociales, económicos y de movilidad.

Accesibilidad y solución a la última milla

- Los mototaxis son especialmente populares en alcaldías como Iztapalapa, Tláhuac y Xochimilco, donde el transporte público tradicional es insuficiente

o no llega a todas las colonias. Permiten a los usuarios conectar sus hogares con estaciones de metro, autobús o puntos de interés local, resolviendo el problema de la “última milla”.

- Son capaces de circular por calles estrechas y congestionadas, donde otros vehículos no pueden transitar, lo que agiliza los traslados y reduce el tiempo de viaje, especialmente en zonas con alto tráfico vehicular.

Impacto social y económico

- Se estima que en la Zona Metropolitana del Valle de México operan alrededor de 45,000 mototaxis, de los cuales la mitad están en la Ciudad de México, generando ingresos para unas 50,000 familias.
- Representan una fuente importante de autoempleo, especialmente en contextos de exclusión laboral y en barrios marginados donde las oportunidades de empleo formal son limitadas.
- El servicio es utilizado mayoritariamente por personas de estratos bajos y, en particular, por mujeres, quienes encuentran en los mototaxis una alternativa segura y accesible para sus desplazamientos cotidianos.

Costo y practicidad

- Los mototaxis ofrecen tarifas accesibles, similares a las del transporte público convencional, pero con la ventaja de mayor rapidez y flexibilidad. Un viaje típico cuesta entre 8 y 25 pesos, dependiendo de la distancia.
- Son una opción económica y ágil para trayectos cortos, donde tomar un taxi convencional sería más costoso y menos eficiente.

Desafíos y perspectivas

- A pesar de su popularidad, los mototaxis operan en un marco de regulación ambigua o inexistente, lo que genera retos en materia de seguridad, calidad del servicio y sostenibilidad ambiental.

- Existen propuestas para transformar los mototaxis en ciclotaxis asistidos eléctricamente, integrándolos formalmente al sistema de movilidad de la ciudad y mejorando su impacto ambiental y social.

La situación de los mototaxis en la Ciudad de México presenta un panorama complejo, marcado por su arraigo como medio de transporte alternativo, esfuerzos de regulación y desafíos persistentes:

Regulación y operativos

En 2022, la Secretaría de Movilidad (Semovi) registró **3,570 mototaxis** en Tláhuac, cubriendo el 95% de las organizaciones existentes. El proceso incluyó verificación de documentos, colocación de identificadores con números de organización y alcaldía, y operativos inhibitorios contra unidades irregulares. Sin embargo, persisten **10% de unidades no registradas** según datos de 2022.

Demanda y características operativas

El servicio es vital para la movilidad local, especialmente tras el colapso de la Línea 12 del Metro. Según el Censo de Movilidad de Barrio 2020, **66,249 personas** usan mototaxis en Tláhuac, con tarifas entre **6.50 y 13.50 pesos por persona**. El 57% de usuarios son mujeres, quienes lo emplean principalmente para compras.

Problemas y críticas

Aunque el servicio es necesario, enfrenta quejas por **conducción riesgosa** (invadir carriles, no reducir velocidad en topes) y tarifas no estandarizadas. Históricamente, su regulación ha sido conflictiva: en 2017, un operativo de la Marina vinculó a algunos mototaxistas con el crimen organizado, lo que derivó en decomisos masivos.

Datos clave

Este servicio refleja tensiones entre necesidades de movilidad, economías informales y políticas públicas, con avances parciales en regulación, pero desafíos estructurales pendientes.

Qué desafíos enfrentan los mototaxis en Tláhuac para mantenerse operativos

Los mototaxis en Tláhuac enfrentan desafíos estructurales y operativos que amenazan su subsistencia, pese a su arraigo como medio de transporte alternativo:

Regulación y conflictos con autoridades

Aunque en 2020 la SEMOVI los reconoció como "**transporte de barrio**", su estatus legal sigue siendo precario. Persisten operativos de decomiso por parte de la Secretaría de Movilidad y la Secretaría de Seguridad Pública, especialmente tras el operativo de la Marina en 2017 que vinculó a algunos operadores con el crimen organizado. En 2022, un operativo retiró **70 unidades** por irregularidades, generando protestas de mototaxistas.

Seguridad y percepción pública

La **falta de protección para pasajeros** (ausencia de cinturones o estructuras de seguridad) y prácticas riesgosas (invadir carriles, exceso de velocidad) alimentan críticas. Aunque usuarios los prefieren por su bajo costo y seguridad frente a caminar de noche, el servicio carece de estándares técnicos.

Economía informal y costos operativos

Los conductores enfrentan **inversiones constantes**:

- **Calandrias** (estructuras para pasajeros) cuestan entre **1,000 y 3,000 pesos**, según materiales.
- **Cuotas organizacionales** (hasta 100 pesos semanales) para acceder a redes de apoyo en caso de accidentes.
- La pandemia suspendió algunas cuotas, pero la presión por mantener flujos económicos sigue vigente.

Competencia y tarifas no estandarizadas

Aunque el costo promedio es de **7 pesos**, las tarifas varían por hora, distancia y clima. Esto genera desconfianza y desigualdad en ingresos entre operadores. La competencia con taxis convencionales y servicios emergentes post-colapso del Metro agudiza la presión.

Infraestructura vial y condiciones laborales

Las **calles mal pavimentadas** obligan a mototaxistas a sortear baches, afectando la comodidad y seguridad. Horarios extenuantes (como el caso de José, que trabaja hasta la 1:30 a.m.) reflejan condiciones laborales precarias.

A pesar de estas dificultades, su rol como **alternativa económica y de movilidad** en zonas marginadas los mantiene operativos, aunque con alta vulnerabilidad institucional y social.

Cómo se organizan los mototaxis en Tláhuac

Los mototaxis en Tláhuac se organizan mediante **estructuras comunitarias y estrategias de regulación parcial**, con dinámicas que combinan normas formales e informales:

Estructura organizacional

Los conductores se agrupan en **35 organizaciones registradas** (según datos de 2022), que operan desde **bases estratégicas** en puntos clave como mercados, escuelas, estaciones del Metro y zonas comerciales. Estas organizaciones establecen **cuotas semanales** (hasta 100 pesos) para financiar redes de apoyo en caso de accidentes o decomisos.

La integración a estas organizaciones suele requerir **procesos de legitimación**: algunos conductores inician como externos, participando en juntas hasta ganar confianza para ser aceptados formalmente.

Regulación institucional

En 2022, la SEMOVI implementó un sistema de **identificadores visibles** con códigos alfanuméricos (ej: TLA-XXXXXX), que incluyen el color de la organización y datos de la alcaldía. Este padrón busca monitorear incidentes y ordenar el servicio. Sin embargo, persisten **10% de unidades no registradas**, según autoridades locales.

Dinámicas operativas

- **Tarifas:** Aunque existen rangos oficiales (6.50 a 13.50 pesos por persona), varían por hora, clima y distancia. Tras las 23:00, algunas organizaciones aplican tarifas fijas de 11.50 pesos.
- **Horarios:** Jornadas extenuantes, como la de José, quien trabaja hasta las 1:30 a.m. cerca de la estación Tláhuac del Metro.
- **Vehículos:** Coexisten motocicletas adaptadas con *calandrias* (estructuras para pasajeros) y **800 golfitaxis eléctricos** en zonas como San Juan Ixtayopan.

Factores externos que influyen

La **crisis del Metro** (especialmente el colapso de la Línea 12) aumentó su demanda, pero también generó **disputas territoriales** entre organizaciones y conductores independientes. Históricamente, operativos como el de la Marina en 2017, que vinculó a algunos operadores con el crimen organizado, han tensionado su relación con autoridades.

Este modelo refleja una **autogestión comunitaria** con apoyos institucionales parciales, donde la supervivencia económica y la movilidad local priman sobre estándares técnicos o legales completos.

II. PROBLEMÁTICA PLANTEADA

Los mototaxis en la Ciudad de México son una realidad en las diferentes colonias que proporcionan el servicio de transporte alternativo en aquellas zonas donde no se cuenta con el servicio de transporte de pasajeros como los llamados microbuses por encontrarse en las periferias de la Ciudad o por no contar con la infraestructura de calles pavimentadas.

Los mototaxis se organizan mediante estructuras comunitarias y estrategias de regulación parcial, con dinámicas que combinan normas formales e informales:

Algunas fuentes indican que los conductores se agrupan en organizaciones registradas (según datos de 2022), que operan desde bases estratégicas en puntos clave como mercados, escuelas, estaciones del Metro y zonas comerciales. Estas organizaciones establecen cuotas semanales para financiar redes de apoyo en caso de accidentes o decomisos.

La integración a estas organizaciones suele requerir procesos de legitimación: algunos conductores inician como externos, participando en juntas hasta ganar confianza para ser aceptados formalmente.

En 2022, la SEMOVI implementó un sistema de **identificadores visibles** con códigos alfanuméricos (ej: TLA-XXXXXX), que incluyen el color de la organización y datos de la alcaldía. Este padrón busca monitorear incidentes y ordenar el servicio.

En años recientes, la Secretaría de Movilidad (Semovi) realizó censos y diagnósticos para identificar y contabilizar mototaxis, bicitaxis y otros vehículos similares, instruyendo que portaran número de unidad visible y cumplieran con ciertas condiciones mínimas de seguridad y operación. Sin embargo, estas disposiciones han tenido cumplimiento irregular y no constituyen una regulación.

Sin embargo, hasta la fecha de hoy no se tienen datos precisos de cuántos vehículos de transporte alternativo en la Ciudad de México existen en la Ciudad de México, organizaciones a las cuales pertenecen y se desconoce la ubicación de las bases o lanzaderas.

III. CONSIDERANDOS

PRIMERO.- La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su artículo 4 párrafo vigésimo primero que a la letra dice.

“Artículo 4.- Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

SEGUNDO.- La Constitución Política de la Ciudad de México, en sus artículos 13 apartado E numeral 1, 13 apartado A, numerales 1 y 2, 16 apartado B, numeral 3, incisos a) y g). Que a la letra dicen.

Artículo 13.- Ciudad Habitable

E. Derecho a la movilidad

1. Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De acuerdo a la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se fomentará una cultura de movilidad sustentable.

2. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, particularmente en el uso equitativo del espacio vial y la conformación de un sistema integrado de transporte público, impulsando el transporte de bajas emisiones contaminantes, respetando en todo momento los derechos de los usuarios más vulnerables de la vía, el cual será adecuado a las necesidades sociales y ambientales de la ciudad.

Artículo 16.- Ordenamiento territorial

Se entenderá por ordenamiento territorial la utilización racional del territorio y los recursos de la Ciudad de México, y su propósito es crear y preservar un hábitat adecuado para las personas y todos los seres vivos.

H. Movilidad y accesibilidad

1. La Ciudad garantizará la movilidad de las personas en condiciones de máxima calidad a través de un sistema integrado y multimodal de transporte, que atienda las necesidades sociales y ambientales, bajo los principios de equidad social, igualdad, de accesibilidad, diseño

universal, eficiencia, seguridad, asequibilidad, permanencia, predictibilidad, continuidad, comodidad e higiene.

TERCERO.- Ley Orgánica de Alcaldías de la Ciudad de México. En sus artículos 16 fracción IV, 58 párrafo I. Que a la letra dicen.

“Artículo 16. Las Alcaldías tendrán competencia, dentro de sus respectivas jurisdicciones, en las siguientes materias:

IV. Movilidad;

“Artículo 58. Las personas titulares de las Alcaldías tienen atribuciones en forma subordinada con el Gobierno de la Ciudad en las siguientes materias: Gobierno y régimen interior, Movilidad, servicios públicos, vía pública y espacios públicos, y Seguridad ciudadana y protección civil.

IV.PUNTOS RESOLUTIVOS

Por lo antes expuesto, fundado y motivado, someto a la consideración del Pleno de este H. Congreso de la Ciudad de México, el siguiente Punto de Acuerdo.

ÚNICO.- Proposición con Punto de Acuerdo por el que se exhorta respetuosamente a la Secretaría de Movilidad y a las y los titulares de las 16 alcaldías de la Ciudad de México y de acuerdo a su suficiencia presupuestaria para que realicen el censo detallado de mototaxis que existen en sus demarcaciones con el fin de tener elementos para un diagnóstico del sector de transporte alternativo”.

Dado en el Palacio Legislativo de Donceles en la Ciudad de México, a los 22 días del mes de mayo de 2025.

A T E N T A M E N T E



**DIP. ADRIANA MARÍA GUADALUPE
ESPINOSA DE LOS MONTEROS GARCÍA**

LTG/JLRR.

Título	PA_Mototaxis_CENSO
Nombre de archivo	PA_Mototaxis_censo.docx
Id. del documento	9b7e0ea714e6f46473d96d7ea86c2f51aebbc8
Formato de la fecha del registro de auditoría	DD / MM / YYYY
Estado	● Firmado

Historial del documento

 ENVIADO	20 / 05 / 2025 12:56:33 UTC	Enviado para firmar a Adriana (adriana.espinosa@congresocdmx.gob.mx) por adriana.espinosa@congresocdmx.gob.mx. IP: 201.141.27.25
 VISTO	20 / 05 / 2025 12:56:43 UTC	Visto por Adriana (adriana.espinosa@congresocdmx.gob.mx) IP: 201.141.27.25
 FIRMADO	20 / 05 / 2025 12:57:02 UTC	Firmado por Adriana (adriana.espinosa@congresocdmx.gob.mx) IP: 201.141.27.25
 COMPLETADO	20 / 05 / 2025 12:57:02 UTC	Se completó el documento.