



III LEGISLATURA

**GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO
VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO**

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA



**DIP. JESÚS SESMA SUAREZ
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
III LEGISLATURA
P R E S E N T E**

Las y los legisladores del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en el Congreso de la Ciudad de México, III Legislatura, en términos de lo dispuesto por los artículos 29 apartado D, inciso k) y apartado E; de la Constitución Política de la Ciudad de México; artículo 13, fracción IX, de la Ley Orgánica y artículos 1, 2 fracción XXXVIII; 5 fracciones I, II y X; 13 fracción XV; 79 fracción IX; 99 fracción II; 100 y 101 del Reglamento, ambos del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración de este Poder Legislativo la presente Proposición con punto de acuerdo de **URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR LA QUE SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LA PERSONA TITULAR DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO PARA QUE, EN EL ÁMBITO DE SU COMPETENCIA, CONTINÚEN FORTALECIENDO LAS POLÍTICAS PÚBLICAS IMPLEMENTADAS PARA PROMOVER Y GARANTIZAR LA SEGURIDAD VIAL DE LAS PERSONAS USUARIAS DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE LOCAL Y CONSIDERE LA VIABILIDAD DE EXPEDIR LOS LINEAMIENTOS QUE ESTABLEZCAN LAS CONDICIONES GENERALES PARA LA OPERACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS CONOCIDOS COMO MOTOTAXIS, CON LA FINALIDAD DE FOMENTAR UNA MOVILIDAD MÁS SEGURA Y EFICIENTE PARA LA CIUDADANÍA, EN EL QUE SE PRECISE LA OBLIGACIÓN DE CONTAR CON UNA PÓLIZA DE SEGURO POR POSIBLES DAÑOS QUE SE PUEDAN CAUSAR A TERCERAS PERSONAS, INCLUYENDO DESDE LUEGO A LAS PERSONAS USUARIAS; Y EN GENERAL, SE GARANTICE LA OBLIGACIÓN DE CONTAR CON SEGURO DE DAÑOS CONTRA TERCEROS LAS MOTOCICLETAS**, al tenor de la siguiente:



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

CONTEXTO GENERAL

En la Carta Mundial “Por el Derecho a la Ciudad”, se reconoce el derecho a la movilidad (Art. XIII) como una obligación de los gobiernos de las ciudades, que propone el desarrollo de una política pública sectorial que considere la formulación de planes de desplazamiento urbano e interurbano; un sistema de transporte público accesible en términos de oportunidad, cobertura, equipamiento, precio razonable y sostenibilidad del modelo, en términos de atención y previsión de las necesidades sociales y medioambientales de cada ciudad.

En atención a ello, los Estados que la suscribieron, adquirieron la obligación de garantizar a todas las personas el derecho de movilidad y circulación en sus territorios, a partir de un plan de desplazamiento urbano e interurbano y, a través de un sistema de transporte público accesible que permita conectarlos con los principales sistemas de transporte, procurando en todo momento que sea adecuado a las diferentes necesidades ambientales y sociales (de género, edad y discapacidad).

Desde este enfoque, la movilidad urbana será verdaderamente considerada como una determinante para la calidad de vida, el bienestar y el goce de los derechos de las personas que habitan tanto en las ciudades y como en las zonas periféricas o conurbadas, a tal grado que deba ser considerada como un elemento esencial para su funcionamiento y sostenibilidad, tomando en consideración que los elementos que la conforman, son esenciales para la convivencia cotidiana e incluso refuerzan la cohesión social en que tiene lugar en los espacios que conecta.



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

En ese orden de ideas, el Estado asume la obligación de proporcionar los mecanismos adecuados para el goce del derecho de todos al libre tránsito, propiciando que los distintos medios de transporte, públicos o privados, sean de calidad, eficientes, con criterios ambientales; garantizando con ello un lugar seguro para transitar, vivir en paz y con dignidad.

Para los efectos de la presente proposición, resulta de interés traer a consideración el contenido del Plan Mundial del Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 (Naciones Unidas, 2021), que en la parte que nos interesa señala que las personas, los vehículos y la infraestructura deben interactuar de manera que garanticen la seguridad; debido a que, tanto las características de diseño como la seguridad en los vehículos, influyen en el comportamiento de las personas, por esto, el diseño de ambos debe tener la capacidad de garantizar el cumplimiento lógico e intuitivo, además de ser capaz de anticipar y tomar en cuenta los errores humanos.

De acuerdo con la Comisión Nacional de Derechos Humanos¹, el derecho a la movilidad está relacionado con diversas necesidades básicas de las personas como la alimentación, pues necesitan desplazarse de un lugar a otro para proveerse de sus víveres, ya sea al campo, los mercados locales o grandes centros de abastecimiento; el derecho a la salud para acudir al servicio médico de manera oportuna; derecho al trabajo para llegar al lugar donde se labora de manera eficiente; derecho a la educación para acudir a la escuela; derecho a un medio ambiente sano al utilizar medios de transporte sostenibles, entre otros.

Con el objetivo de asegurar comportamientos seguros de los usuarios y disminuir el riesgo de siniestros de tránsito, se deben abordar y estipular las normas de circulación

¹ CNDH, Movilidad, Vivienda y Derechos Humanos. Primera Edición, noviembre 2016.



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

correspondientes en los diferentes órdenes de gobierno, aplicando e imponiendo las sanciones adecuadas.

Ahora bien, el presente punto de acuerdo propone abordar una problemática que se presenta justamente en del ejercicio del derecho a la Movilidad tanto de las y los habitantes de nuestra capital, como de aquellas personas que diariamente transitan por la misma, sobre todo en las zonas periféricas del territorio.

Hoy en día, uno de los medios de transporte más importantes y constantes que se distribuyen al interior de muchas de las Alcaldías de la periferia y que constituyen la principal forma de conectar estas zonas con el Sistema de Movilidad Integrada de la Ciudad, lo son sin duda los denominados mototaxis.

Podemos decir que el *mototaxi* es un vehículo de tres ruedas con popularidad en varios países de Sudamérica y Asia, es apreciado por su bajo costo y versatilidad en áreas urbanas y rurales. La historia de este transporte público se remonta a la década de 1930 en Japón, con una rápida adopción en países en desarrollo debido a su capacidad para moverse en espacios reducidos y acceder a zonas de difícil tránsito.² Primero fue distribuido en el sudoeste asiático, en países como Tailandia, posteriormente llegó a Sudamérica, esto a finales de los años 70's.

Llama la atención el hecho de que el país que introdujo este medio de transporte, lo saco de su línea de producción, pero dejó el legado del diseño en los lugares en donde los comercializó.

² Mauricio Guevara Condore (23 de septiembre de 2024). El país donde nació la 'mototaxi' y su llegada a Sudamérica; es Usado como transporte público en más de una nación. *La República*, <https://larepublica.pe/mundo/2024/09/23/el-pais-donde-nacio-la-mototaxi-y-su-llegada-a-sudamerica-es-usado-como-transporte-publico-en-mas-de-una-nacion-240442>



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

Su impacto ha sido a tal grado que la mototaxi en Sudamérica se convirtió en un medio de transporte fundamental, especialmente en países como Perú, Colombia, Bolivia y Brasil. Su introducción en la región se dio entre los años 70 y 80, y se popularizó rápidamente debido a su capacidad para transitar por calles estrechas y acceder a zonas rurales donde otros vehículos tienen dificultades. El impacto de las mototaxis se sintió principalmente en regiones con poca infraestructura vial, donde se convirtieron en el medio de transporte predilecto.³

En muchos lugares del mundo, los mototaxis o motocarros son muy populares, incluso como un icono del transporte y muchas veces una opción de sustentabilidad, de tal forma que pudimos localizar 7 denominaciones de este medio de transporte, que depende de la región y país en donde se localicen⁴:

1. Tuk Tuk. esta es la forma de llamarlos en países asiáticos como Camboya, Palestina, Sri Lanka y Tailandia. Son considerados como un icono nacional entre los turistas, además de ser un medio de transporte tradicional en todos ellos. En América y Europa, otros países también los llaman de esta forma, tal y como en Ecuador, el Salvador, Honduras y Guatemala.

2. Rickshaw / Autorickshaw. En países como Nepal, Pakistán, Tailandia y, por supuesto, siendo extremadamente populares dadas sus excelentes características mecánicas y su bajo costo.

3. Bajaj. en algunas regiones de la India y en Indonesia

³ Idem

⁴ATUL, Auto Limited, 17 de abril de 2019, consultado en <https://www.atul.com.mx/sinonimos-de-motocarro-en-el-mundo/>



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

4. Ape. Este sinónimo es utilizado únicamente en Italia, debido al modelo Piaggio Ape, producido desde 1948 por la marca italiana del mismo nombre, mismo que actualmente es el de mayor difusión en dicho país.

5. Pochi-móvil. Siendo este un negocio catalogado como “redondo” en estados como Tabasco, después de haber surgido con fines turísticos, para después superar en algunas zonas a los propios taxis, debido a su rapidez y eficiencia.

6: Sānlún mótuōchē. Es precisamente la forma de llamar a los motocarros en China.

7. Tricicleta. Así lo llaman en Filipinas, país en donde se calcula que actualmente hay más de 3 millones de estos vehículos. Es tanto su éxito, que incluso su gobierno está promoviendo el desarrollo y uso de tricicletas eléctricas, con el fin de desarrollar una tendencia sustentable en este medio de transporte.

Como podemos apreciar, este medio de transporte es utilizado en muchos lugares del mundo, y tiene un factor en común son utilizados por las mismas cuestiones: ingresar a lugares en donde los medios de transporte tradicionales son inaccesibles por el espacio en los caminos, por subsistencia de los habitantes y por practicidad.⁵ Es decir, en las zonas donde normalmente prestan sus servicios (zonas periféricas o sin redes de transporte público consolidadas) son vistos como un elemento complementario del Sistema de Movilidad, muchas veces necesario.

⁵ Verónica de la Luz. Mototaxis, desdeñados en Puebla; aclamados en otros países del mundo, para trasladar al turismo. Puebla. Consultado en <https://veridicopuebla.mx/2021/03/21/mototaxis-desdenados-en-puebla-y-aclamados-en-otros-paises-del-mundo-para-trasladar-al-turismo/#:~:text=Los%20mototaxis%2C%20medio%20de%20transporte,cuestiones:%20ingresar%20a%20lugares%20en>



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

Otra característica que podemos resaltar es que los mototaxis son vehículos que funcionan sin ruta fija para el transporte de pasajeros. Consisten en una motocicleta o scooter, generalmente con un motor inferior a 150 cc, provista de un remolque con capacidad para dos o más personas. Satisfacen una demanda no cubierta por los sistemas de transporte público y se han vuelto muy populares en la Ciudad de México.⁶

Las razones que han fortalecido este medio de transporte barrial que abonan a la conectividad con el Sistema Integral de la Ciudad de México, son muy claras: son convenientes, rápidos y muchas veces con precios accesibles, sin embargo, también es un hecho que los mototaxis siguen operando al margen de la Ley de Movilidad vigente en nuestra Capital.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Sin duda, el objetivo principal de este medio de transporte es noble, ya que prestan sus servicios sobre todo en zonas en donde no existe un sistema de transporte concesionado o que simplemente son de difícil acceso para cualquier otro medio de transporte.

Sin embargo, al igual que al utilizar cualquier vehículo automotor, el uso de los Mototaxis lleva consigo un riesgo que muchas veces genera una responsabilidad civil que deben afrontar las personas que conducen estos medios de transporte, ya

6 Mtra. Ana María Herrera Galeano, Posgrado Ciencias Políticas y Sociales, UNAM. 20 de febrero de 2023. La movilidad en la periferia a través de mototaxi. El caso de Tláhuac. Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad, UNAM. Consultado en <https://puec.unam.mx/educacioncontinua/component/content/article/la-movilidad-en-la-periferia-a-traves-de-mototaxi-el-caso-de-tlahuac.html?catid=50&Itemid=141#~:text=El%20caso%20de%20Tl%C3%A1huac,-La%20movilidad%20en&text=Participante%20Pol%C3%ADticas%20y%20Sociales%20UNAM.&text=Los%20mototaxis%20son%20veh%C3%ADculos%20que,bicicletas%20y%20los%20taxi%20automotores>.



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

sea con los propios pasajeros o ante otros vehículos con los que convive en las vialidades por las que circula.

Como botón de muestra, nos permitimos enunciar los siguientes hechos:

En el mes de julio de 2024, en el cruce de avenida La Turba y Camarón, en la colonia Del Mar, Alcaldía Tláhuac, se volcó la calandria de un mototaxi que llevaba dos pasajeros con dirección a la zona del metro, afortunadamente no se registraron lesionados.⁷

Mototaxista vuelca al circular a exceso de velocidad en Tláhuac, no hay heridos

El conductor de un mototaxi terminó volcando su calandria al circular a exceso de velocidad, resultó con golpes menores y sus pasajeros se fueron ilesos.



El 22 de septiembre de 2025 un mototaxi chocó con una camioneta que transporta vidrio en la Av. Tláhuac, en la alcaldía Iztapalapa, percance en el que afortunadamente solo fueron daños materiales, y afortunadamente no llevaba pasajeros.⁸

⁷ Nota, publicada el 24 de julio de 2024, consultable en <https://www.posta.com.mx/mexico/mototaxista-vuelca-al-circular-a-exceso-de-velocidad-en-tlahuac-no-hay-heridos/v-v1596172>

⁸ Noticias N+, consultada en <https://www.nmas.com.mx/foro-tv/programas/noticias-550-am/videos/mototaxista-choca-camioneta-carga-iztapalapa-esto-se-sabe-accidente/>



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA



Imagen sustraída del noticiero

El 19 de diciembre de 2025, de acuerdo con N+ Noticias⁹, se registró un percance en la Alcaldía Gustavo A. Madero, en el que un Mototaxi atropelló a un Adulto Mayor, que quedó severamente lesionado.



Imagen tomada del reportaje citado

⁹ <https://www.nmas.com.mx/foro-tv/programas/las-noticias-1700/episodios/mototaxi-que-iba-echando-carreritas-atropella-adulto-mayor-la-gam/>



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

El pasado 03 de febrero de 2026, ocurrido en la calzada Vallejo y Poniente 112, en la Colonia Magdalena de las Salinas, en Gustavo A. Madero, en donde se vieron involucrados en un accidente vial una Unidad del Metrobús de la Línea 3 y un Mototaxi¹⁰, en el que se registraron al menos 3 lesionados, de entre ellos una mujer y dos menores de edad, todos usuarios del Mototaxi.

Mototaxi se pasa el alto y provoca incidente con Metrobús en Álvaro Obregón, Cdmx

De acuerdo con las cámaras de la unidad, el autobús circulaba con semáforo en verde cuando un mototaxi realizó un corte de circulación.



Unidad del Metrobús detenida tras choque. (Imagen ilustrativa) | Foto: Ramón Ramírez

CONTEXTO NORMATIVO

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial define a la Movilidad como el conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías, a través de diversos modos, orientado a satisfacer las necesidades de las personas. De la misma forma, define a la Seguridad Vial como el conjunto de políticas y sistemas orientados a controlar los

¹⁰ Periódico Milenio (03 de febrero de 2025) consultado en <https://www.milenio.com/comunidad/mototaxi-provoca-incidente-metrobus-vallejo-cdmx>



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

factores de riesgo, con el fin de prevenir y reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito (De acuerdo con el contenido de su artículo 3).

Es así que el referido cuerpo normativo establece como objetivo prioritario la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo y la incidencia de lesiones graves, a través de la generación de sistemas de movilidad seguros. Estableciendo de entre otros los siguientes criterios:

- Los sistemas de movilidad y de transporte y la infraestructura vial deberán ser diseñados para tolerar el error humano, para que no se produzcan lesiones graves o muerte, así como reducir los factores de riesgo que atenten contra la integridad y dignidad de los grupos en situación de vulnerabilidad;
- La integridad física de las personas es responsabilidad compartida de quienes diseñan, construyen, gestionan, operan y usan la red vial y los servicios de transporte

En ese contexto, al abordar el tema de la Seguridad Vial, la Ley General establece que el sistema de movilidad debe contar con las condiciones necesarias que protejan al máximo posible la vida, salud e integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas. Para ello, las autoridades competentes en el ámbito de sus facultades deberán privilegiar las acciones de prevención que disminuyan los factores de riesgo, a través de la generación de sistemas de movilidad con enfoque de sistemas seguros (Artículo 12).

De acuerdo al artículo 31 de la multicitada ley, se precisa que, la planeación de la movilidad y de la seguridad vial realizada por cualquiera de los tres órdenes de



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

gobierno, integrarán los principios y jerarquía de la movilidad observando de entre otros los siguientes elementos:

- Adoptar medidas para garantizar la protección de la vida, salud y de la integridad física de todas las personas usuarias de la vía.
- Garantizar que los factores como la velocidad y la circulación cercana a vehículos motorizados no pongan en riesgo a personas peatonas y usuarias de vehículos motorizados y de tracción humana, en particular a la niñez, personas adultas mayores, con discapacidad o con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad

Por último, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece en su artículo 49, las medidas mínimas de tránsito que deben considerar los tres órdenes de gobierno, dentro de los cuales se hace hincapié para efectos de esta iniciativa: las medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo.

Por otro lado, la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042, establece como uno de sus Objetivos Específicos “Generar las acciones correspondientes en favor de la protección de la vida, integridad física, de las personas usuarias de las vías en el territorio nacional, de acuerdo con el logro de objetivos suscritos por México.”

Además, precisa como uno de sus Principios la Seguridad con la finalidad de asegurar una movilidad segura en las calles, desplazamientos y espacio público. Los servicios de movilidad deben ser espacios de tránsito, de paz y garantía del derecho a la vida. Desde un enfoque integral y sistémico que conjunte tanto la seguridad vial como la seguridad ciudadana, que se atiendan las causas estructurales para ofrecer espacios seguros, aumentando la percepción de seguridad, reduciendo siniestros de tránsito, lesiones graves y pérdida de vidas humanas.



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

En ese orden de ideas, uno de los Ejes rectores de la Estrategia Nacional de Movilidad y seguridad vial, resulta ser precisamente la SEGURIDAD VIAL con la finalidad de conseguir la reducción sistemática de las muertes y lesiones causadas por siniestros de tránsito, a través de la creación de sistemas de movilidad seguros a nivel nacional, por medio de infraestructura segura, vehículos más seguros, gestión de velocidades más seguras, personas usuarias más seguras y protocolos de atención a la emergencia.

Como parte de sus Objetivos Generales se establece la protección de la vida, la integridad física de las personas usuarias de las vías en el territorio nacional y reducir el costo social de las muertes y lesiones causadas por los siniestros de tránsito y por las diferentes formas de violencia en la movilidad.

Por otro lado, en nuestra capital, el Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México, se estructura en torno a tres ejes complementarios entre sí, dentro de ellos, la parte que nos interesa es el Eje 3 denominado “Proteger” que establece que se cuidará la integridad de las personas que usan los distintos sistemas de transporte, por medio de la provisión de infraestructura y servicios incluyentes, dignos y seguros, especialmente para los grupos de atención prioritaria. Asimismo, se promoverán estrategias de movilidad sustentable para proteger el medio ambiente. Considerando para ello el desarrollo de un Programa Integral de Seguridad Vial.

En ese sentido, la política de seguridad vial de la ciudad, plasmada en el Programa Integral de Seguridad Vial, está enfocada en promover la convivencia vial y garantizar la seguridad vial de todas las personas usuarias, especialmente las más vulnerables. Se implementarán soluciones orientadas a proteger la vida, promover el cambio de conducta a través de la formación y la educación, así como aumentar la eficacia de las instituciones encargadas de la seguridad vial en la ciudad.



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

Así también, la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, reconoce el principio de seguridad, mediante el cual se privilegiarán las acciones de prevención del delito e incidentes de tránsito durante los desplazamientos de la población, con el fin de proteger la integridad física de las personas y evitar la afectación a los bienes públicos y privados.

Además, resulta de necesario señalar que el referido ordenamiento establece en su artículo 90 la obligación que deben observar las concesionarias de transporte público de pasajeros para afrontar los incidentes viales, como lo es, el imperativo de contar con una póliza de seguro vigente, que sea suficiente para cubrir los daños y perjuicios que la unidad registrada en la concesión pudiese ocasionar a los usuarios, conductores o terceros, ya sea en su persona o en su patrimonio.

También la referida disposición establece los montos mínimos que debe cubrir la póliza de seguro por evento, por los daños ocasionados a terceros y por cada persona usuaria y la persona conductora.

Del mismo modo, la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, considera la figura de la reparación de los Daños Ocasionados con Motivo de la Prestación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros, en su artículo 132, en la cual se requiere de manera necesaria la aplicación de la cobertura de la póliza de seguro a que se refiere el artículo 90 ya precisado, con el objeto de asegurar la cobertura de los daños y perjuicios que la unidad registrada en la concesión hubiese ocasionado a las personas usuarias, conductoras o terceros en su persona o patrimonio.

Es decir, si bien es cierto que los mototaxis no se encuentran regulados de manera expresa en nuestra legislación vigente, también lo es que su operación y prestación



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

de servicio es una realidad, una en la que miles de personas se desplazan a diario en estos vehículos, con el objetivo de conectarse con el Sistema Integral de Movilidad, ya sea a través del arribo a un CETRAM o a la terminal de alguno otro servicio de la red.

Esta situación hace clara la necesidad de establecer lineamientos específicos que regulen la actividad que están desempeñando, lo anterior con la finalidad de proteger la integridad tanto de las personas que prestan el servicio como de las personas usuarias del mismo, y desde luego los terceros que participan en el sistema de movilidad, ya sea en otros medios de transporte público o particular.

Incluso se podría pensar en una aplicación analógica de las disposiciones que regulan al transporte concesionado, de manera específica aquellas que contribuyen a salvaguardar la integridad física de las personas y, en su caso, responder en aquellos casos en que se presente un percance que comprometa la integridad de las personas y garantice la capacidad de respuesta al asumir esas responsabilidades.

ACCIONES QUE SE HAN IMPLEMENTADO

Estos medios de transporte se comienzan a regular en algunos estados de nuestro país, como ejemplo de ellos tenemos lo siguiente¹¹:

En Nuevo León, la Agencia Estatal del Transporte a través de la Comisión de Concesiones y Permisos, otorgó el Visto Bueno para que se pudiera emplear el mototaxi en 6 municipios: Monterrey, Guadalupe, San Pedro, Santa Catarina,

¹¹ ATUL, Auto Limited, Publicado el 18 de Marzo de 2020, El Gobierno Comienza a Regularizar Mototaxis en México, consultado en <https://www.atul.com.mx/el-gobierno-comienza-a-regularizar-mototaxis-en-mexico/>



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

Escobedo y Zuazua. Para ello se prevé establecer recorridos ya establecidos, aunque descartan su circulación en avenidas principales, para evitar accidentes. Además, los prestadores del servicio deben ser lugareños y deben tomar un curso para obtener licencia y placas especiales; estas determinaciones están pendientes de aprobación para su funcionamiento.

En Jalisco, la Secretaría de Transporte, se está realizando un estudio para poder incluir a los mototaxis como medio de transporte alimentador de corredores y rutas troncales. Se propone regularizar todas las unidades y evitar que circulen en avenidas principales, realizar un registro de operadores e intriducirlos en rutas donde entran a los diferentes fraccionamientos y colonias, para acercar a las personas a las paradas de otros medios de transporte, como camiones, metro, y viceversa.

En el caso de nuestra Ciudad, recientemente se presentó una Iniciativa, con la finalidad de reconocer legalmente la figura de los mototaxis en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, la cual está en proceso de dictaminación.

No obstante, resulta necesario destacar algunos lineamientos que han sido emitidos por la Secretaría de Movilidad para regular las actividades y servicios prestados por unidades como monopatines, bicicletas e incluso Ciclotaxis, estos últimos, que operan en el Centro Histórico de la capital, cuyo contenido puede servir de ejemplo para el objetivo del presente punto de acuerdo:

1. LINEAMIENTOS PARA LA OPERACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS PRIVADO ESPECIALIZADO, EN SU MODALIDAD SISTEMAS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL SUSTENTABLE (“SITIS”) DE LA CIUDAD DE MÉXICO, publicados en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el 25 de agosto de 2023.



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

Al respecto, recordemos que este servicio era operado por personas morales que arrendaban las unidades de transporte (monopatines y/o bicicletas) y para su funcionamiento se establecieron zonas específicas o áreas de operación, horarios, tarifas, y lo más importante características específicas de los equipos y la obligación de contar con póliza de seguro para responder por los daños que pudieran ocasionar a las personas usuarias y terceros en su persona y/o patrimonio.

2. LINEAMIENTOS PARA LA OPERACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS PÚBLICO EN CICLOTAXIS DEL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, publicados el 03 de junio de 2024, que establecen las condiciones generales para la operación del Servicio de Transporte de Pasajeros Público en Ciclotaxis para el Centro Histórico, que establece un polígono de operación, la existencia de expedición de permisos para prestar el Servicio de Transporte en este medio expedido por la Secretaría; la previsión de una tarifa y sobre todo exige contar con una póliza de seguro por daños a terceros vigente.

En ese contexto, podemos apreciar que estos Lineamientos han abonado de manera positiva a la regulación de estos medios de transporte que, aunque se encuentran previstos en la Ley de Movilidad y su reglamento, no se tenía un detalle preciso de su funcionamiento, por lo que sin duda estos mecanismos son efectivos para regular una figura que solo se requiere el reconocimiento formal de su funcionamiento, porque materialmente ya están operando en muchas partes de la Ciudad.

De esta forma, debemos tener claro que uno de los objetivos principales del sistema de Movilidad de esta Ciudad, destaca la obligatoriedad de garantizar al máximo posible la protección a la vida, salud e integridad física de las personas en sus



III LEGISLATURA

**GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO
VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO**

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

desplazamientos por las vías públicas, implementando acciones que contribuyan a la disminución de los factores de riesgo, a través de la generación de sistemas de movilidad con enfoque de sistemas seguros tanto para la circulación peatonal, como para el desplazamiento de los vehículos en las vialidades de la Ciudad.

En virtud de lo expuesto, resulta necesario concientizar el papel trascendental que desempeña el transporte como servicio público que influye de manera directa en la garantía del ejercicio del derecho a la movilidad y en general en la vida de las personas; situación que nos obliga a regular los servicios de medios de transporte que ya existen, potenciar la experiencia de las personas usuarias y, sobre todo, garantizar la Seguridad e Integridad física y mental de las personas usuarias, a lo largo de todo su trayecto.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, someto a consideración de esta soberanía, el siguiente:

PUNTO DE ACUERDO

ÚNICO.- EL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, III LEGISLATURA, EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LA PERSONA TITULAR DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO PARA QUE, EN EL ÁMBITO DE SU COMPETENCIA, CONTINÚEN FORTALECIENDO LAS POLÍTICAS PÚBLICAS IMPLEMENTADAS PARA PROMOVER Y GARANTIZAR LA SEGURIDAD VIAL DE LAS PERSONAS USUARIAS DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE LOCAL Y CONSIDERE LA VIABILIDAD DE EXPEDIR LOS LINEAMIENTOS QUE ESTABLEZCAN LAS CONDICIONES GENERALES PARA LA OPERACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS CONOCIDOS COMO MOTOTAXIS, CON LA FINALIDAD DE FOMENTAR UNA



III LEGISLATURA

**GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO
VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO**

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

MOVILIDAD MÁS SEGURA Y EFICIENTE PARA LA CIUDADANÍA, EN EL QUE SE PRECISE LA OBLIGACIÓN DE CONTAR CON UNA PÓLIZA DE SEGURO POR POSIBLES DAÑOS QUE SE PUEDAN CAUSAR A TERCERAS PERSONAS, INCLUYENDO DESDE LUEGO A LAS PERSONAS USUARIAS; Y EN GENERAL, SE GARANTICE LA OBLIGACIÓN DE CONTAR CON SEGURO DE DAÑOS CONTRA TERCEROS LAS MOTOCICLETAS.

Dado en el Recinto Legislativo de Donceles, a los veinticuatro días del mes de febrero del dos mil veintiséis.

Suscriben;

Manuel Talayero Pariente

Dip. Manuel Talayero Pariente
Coordinador

Rebeca Peralta León

Dip. Rebeca Peralta León

Elvia Guadalupe Estrada Barba

Dip. Elvia Guadalupe Estrada Barba

Yolanda García Ortega

Dip. Yolanda García Ortega

Claudia Neli Morales Cervantes

Dip. Claudia Neli Morales Cervantes

Paula Alejandra Pérez Córdova

Dip. Paula Alejandra Pérez Córdova

Jesús Sesma Suárez

Dip. Jesús Sesma Suárez