



II LEGISLATURA

DIPUTADO LOCAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO

MARTÍN PADILLA
CONSOLIDANDO LA TRANSFORMACIÓN

Ciudad de México, a 14 de octubre de 2022.

Diputado Fausto Manuel Zamorano Esparza
Presidente de la Mesa Directiva del
Congreso de la Ciudad de México
II Legislatura
PRESENTE

Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122, Apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 apartado A, numeral 1 y Apartado D, inciso a), y 30 numeral 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 4 fracción XXI, 12 fracción II de la Ley Orgánica, y 2 fracción XXI, 5, fracción I y 95 fracción II del Reglamento, ambos del Congreso de la Ciudad de México, solicito a Usted pueda integrarse a mi nombre, en el orden del día de la Sesión Ordinaria del 18 de octubre de 2022, la siguiente:

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE MODIFICAN LOS ARTÍCULOS 9, 12, 17, 56, 123, 124, 126, 137 Y SE ADICIONA EL ARTÍCULO 76 BIS, TODOS DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, CON EL FIN DE INTRODUCIR LA FIGURA DE MOTOTAXIS.

ATENTAMENTE

DIP. JOSÉ MARTÍN PADILLA SÁNCHEZ
VICECOORDINADOR
ASOCIACIÓN PARLAMENTARIA
ALIANZA VERDE JUNTOS POR LA CIUDAD





Ciudad de México, a 18 de octubre de 2022.

DIP. FAUSTO MANUEL ZAMORANO ESPARZA
Presidente de la Mesa Directiva
Congreso de la Ciudad de México
II Legislatura
P R E S E N T E

Quien suscribe **Diputado José Martín Padilla Sánchez, Vicecoordinador de la Asociación Parlamentaria Alianza Verde Juntos por la Ciudad**, en la Segunda 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; 29 apartado A, numeral 1 y Apartado D, inciso a), y 30 numeral 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 4 fracción XXI, 12 fracción II de la Ley Orgánica, y 2 fracción XXI, 5, fracción I y 95 fracción II del Reglamento, ambos del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración de este H. Congreso la presente:

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE MODIFICAN LOS ARTÍCULOS 9, 12, 17, 56, 123, 124, 126, 137 Y SE ADICIONA EL ARTÍCULO 76 BIS, TODOS DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, CON EL FIN DE INTRODUCIR LA FIGURA DE MOTOTAXIS.

1.- OBJETO DE LA INICIATIVA

La presente iniciativa tiene por objeto regular el uso de los mototaxis en la Ciudad de México, introduciendo en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, la figura de mototaxis, como una modalidad de transporte de pasajeros que complementa las ya existentes, con el fin de cubrir vacíos de movilidad y transportación en zonas periféricas de la ciudad con baja presencia del transporte público o zonas donde son usadas como transporte local, como es el caso del Centro Histórico de la capital del país.

2.- PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

A lo largo de la segunda mitad del siglo XX y comienzos del siglo XXI nuestra ciudad vivió un crecimiento urbano acelerado que derivó en una segregación socioeconómica y espacial de los sectores de la periferia más desfavorecidos. Sumado a una centralización del transporte público y una priorización del automóvil, en las zonas de la periferia de la ciudad proliferaron distintos medios de transporte local que llenaron los vacíos dejados por el transporte público para el traslado de personas desde las principales terminales de transporte





público a sus destinos finales, principalmente, en las cercanías de sus domicilios. Sin embargo, dichos medios de transporte carecen de reconocimiento legal en la Ley de Movilidad en la Ciudad de México y por ende, no existe una regulación que garantice la calidad y seguridad del servicio que ofrecen.

De acuerdo con los primeros datos oficiales recabados por el entonces Departamento del Distrito Federal, en 1991 apareció en el Centro Histórico el servicio de pasajeros en ciclotaxi de la capital del país y durante las décadas siguientes, producto de la extensión de la mancha urbana a zonas carentes de infraestructura, dicho medio de transporte cobró más relevancia.

De acuerdo con la Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD) 2017¹, el 1.5% de los viajes realizados en la Ciudad de México se realizan en el transporte de pasajeros conocido como mototaxi y ciclotaxi.

Asimismo, según datos del Gobierno de la Ciudad de México, en 2019 se detectó la presencia de 204 bases de ciclotaxis, mototaxis y golfitaxis. La mayoría de ellas ubicadas en ocho alcaldías:

- Azcapotzalco
- Coyoacán
- Cuauhtémoc
- Gustavo A. Madero
- Iztapalapa
- Tláhuac
- Venustiano Carranza
- Xochimilco

Según estimaciones, existe una población de aproximadamente 15,000 operadores en la ciudad, sin embargo, no se cuenta con información pormenorizada al respecto. En el mismo sentido, se estima que cada día, este medio de transporte traslada a 90 mil personas solamente en los alrededores de la estación del Metro Nopalera en Tláhuac².

Por tal motivo, con el objetivo de mejorar la experiencia de viaje, además de dar certeza y seguridad a las personas usuarias y operadoras del servicio de ciclotaxi, mototaxi y golfitaxi, el Gobierno de la Ciudad de México, a través de

¹ INEGI (2017). Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/programas/eod/2017/>

² Noticias Pasajero 7. "Mototaxis entre la falta de regulación y la modernización"

<http://www.pasajero7.com/mototaxis-la-falta-regulacion-la-modernizacion/?platform=hootsuite>



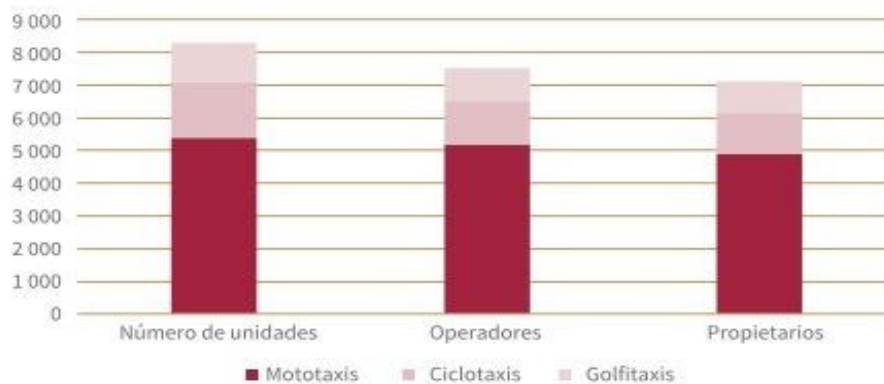


la Secretaría de Movilidad lanzó la convocatoria dirigida a todas las personas propietarias de ciclotaxi, mototaxi o golfitaxi a participar en la *Estrategia de Diagnóstico del Servicio de Transporte de Pasajeros Público de Ciclotaxi, Mototaxi y Golfitaxi en la Ciudad de México “Censo Movilidad de Barrio Segura”*, publicada en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el 28 de octubre de 2020, bajo el **AVISO POR EL QUE SE ESTABLECE LA “ESTRATEGIA DE DIAGNÓSTICO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS PÚBLICO DE CICLOTAXI, MOTOTAXI Y GOLFITAXI EN LA CIUDAD DE MÉXICO**, así como el **AVISO POR EL QUE SE ESTABLECE LA AMPLIACIÓN DEL PLAZO PARA LLEVAR A CABO LA “ESTRATEGIA DE DIAGNÓSTICO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS PÚBLICO DE CICLOTAXI, MOTOTAXI Y GOLFITAXI EN LA CIUDAD DE MÉXICO** publicado el día 31 de diciembre de 2020; con el fin de obtener el universo de registro real y actual de ciclotaxis, golfitaxis y mototaxis, en la Ciudad de México.

Finalmente, el 21 de abril de 2021 se publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, el **AVISO POR EL QUE SE ESTABLECE LA AMPLIACIÓN DEL PLAZO PARA LLEVAR A CABO LA “ESTRATEGIA DE DIAGNÓSTICO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS PÚBLICO DE CICLOTAXI, MOTOTAXI Y GOLFITAXI EN LA CIUDAD DE MÉXICO”**.

En el primer semestre de 2021, finalizó la primera etapa del “Censo de Movilidad de Barrio”, lo que dio como resultado la generación de un padrón de 7,507 operadores, 7,106 propietarios, 171 Organizaciones y 8,291 unidades prestadoras de este modo de servicios.

RESULTADOS DE CENSO DE MOVILIDAD BARRIAL, 2022



Fuente: Dirección Operativa de Transporte Público Individual de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México.





A partir de lo anterior y con el fin de definir políticas de movilidad de barrio la Secretaría de Movilidad dio paso a la *1. Modificación de los lineamientos para seleccionar los modelos de ciclotaxi que podrán circular en el Centro Histórico de Ciudad de México y la Elaboración de una Estrategia de Diagnóstico del servicio de transporte de pasajeros público de ciclotaxi, mototaxi y golfitaxi*, publicado en el Órgano de Difusión del Gobierno de la Ciudad de México con una prórroga al mes de noviembre de 2020.³

Además, se autorizaron tres modelos a las asociaciones “Mosquitos” y “Aztecas del Bicentenario”, así como a la empresa “Mastretta Bikes”, en razón de que cumplieron con los lineamientos técnicos emitidos por la mesa colegiada compuesta por sociedad civil, academia y gobierno; y después de una revisión a los prototipos, se emitieron una serie de recomendaciones tales como contar con cinturones de seguridad, frenos de disco, luces y techos, entre otros, previo al otorgamiento de las autorizaciones y se constató que todos los modelos fueran seguros para las y los usuarios, además de mejorar las condiciones de accesibilidad para las personas con discapacidad.⁴

Finalmente, el 3 de marzo de 2022 se publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el **AVISO POR EL QUE SE ESTABLECE LA SEGUNDA ETAPA DE LA “ESTRATEGIA DE DIAGNÓSTICO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS PÚBLICO DE CICLOTAXI, MOTOTAXI Y GOLFITAXI EN LA CIUDAD DE MÉXICO** a efecto de robustecer la información con la Secretaría de Movilidad sobre dicho servicio, así como para mejorar la seguridad de la ciudadanía en las Alcaldías: Azcapotzalco, Gustavo A. Madero, Iztapalapa, Tláhuac, Venustiano Carranza y Xochimilco, mismo que concluyó el 31 de julio del presente año.

No obstante, pese al esfuerzo realizado por la autoridad de controlar dicho medio de transporte, estos carecen de una regulación y de su reconocimiento en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, que garantice la calidad y seguridad del servicio que ofrecen, por lo que su servicio se mantiene en la clandestinidad y sin controles adecuados para garantizar la seguridad de las personas usuarias.

3.- EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Los ciclotaxis, mototaxis y golfitaxis llevan años brindando servicio en las distintas alcaldías de la Ciudad de México, consolidándose como un medio de transporte que brinda capacidad de movilidad a miles de personas a la vez que

³ Cuarto Informe de Gobierno de la Ciudad de México, 2019 – 2022, Claudia Sheinbaum Pardo. P. 354

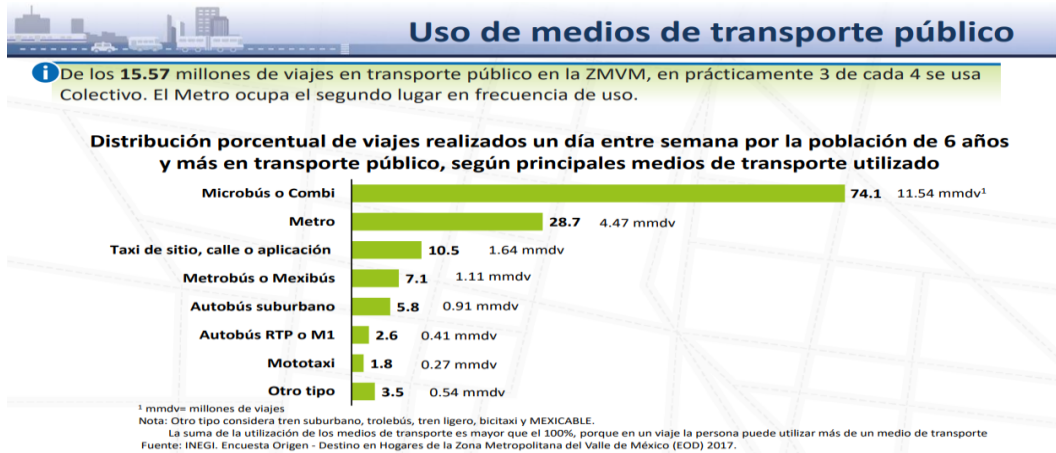
⁴ 12 de junio 2021, TI: *CICLOTAXIS 12062021*, Disponible en: [TI: CICLOTAXIS 12062021 \(cdmx.gob.mx\)](https://www.cdmx.gob.mx/ti/ciclotaxis-12062021)





eficiente los traslados de la población en aquellas zonas donde el transporte público tiene poca frecuencia de paso.

La Encuesta de Origen-Destino del 2017, reportó que el 1.8% de los viajes realizados en la Zona Metropolitana del Valle de México se realizan en mototaxis, lo que da como resultado 270 mil viajes, sin considerar bicitaxis o golfitaxis y evidencia la importancia de dicho medio de transporte en la Ciudad de México y las áreas conurbadas.



Este medio de transporte cobra especial relevancia en las zonas periféricas de la ciudad y el Estado de México, posicionándose como una alternativa para la movilidad de las personas que requieren de estas modalidades de transporte en recorridos de primer y último tramo, especialmente en zonas donde el acceso del transporte masivo es limitado debido a la geometría de las calles o por restricciones orográficas, destacando su uso en los municipios conurbados del Valle de México.

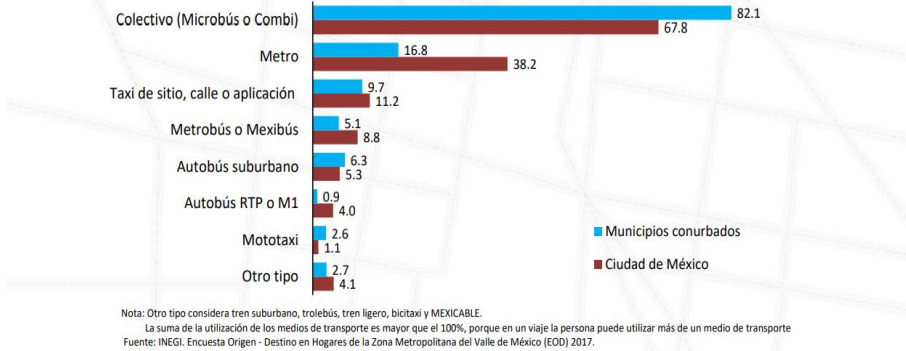




Uso de medios de transporte público por área de inicio del viaje

Al desagregar por área geográfica, se observa que en el Estado de México se utiliza un colectivo en 4 de cada 5 viajes en transporte público.

Distribución porcentual de viajes realizados un día entre semana por la población de 6 años y más en transporte público, según principales medios de transporte utilizado y área geográfica de origen del viaje



No obstante, pese a los beneficios de este sistema de transporte, aún existen señales de alarma que dan cuenta de la necesidad de regular este sistema de transporte, tal es el caso de un hecho el pasado 15 de julio del presente año, donde fue asesinado un joven mototaxista en Azcapotzalco, quien días antes había denunciado que había sido extorsionado para que le dejaran trabajar. De acuerdo con versiones de testigos, se trató de un ataque directo contra él, en la colonia Euzkadi.⁵

A lo anterior se suma el hecho que el pasado 6 de julio, elementos de la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México (SSCCDMX) detuvieron a dos presuntos extorsionadores de mototaxistas en la colonia Prohogar en la alcaldía Azcapotzalco. Dicha detención se realizó luego de que los dos detenidos fueran golpeados por integrantes conductores de una base de mototaxis.

Por lo anterior, resulta indispensable regular dicho medio de transporte con el objetivo de implementar acciones de movilidad urbana que prioricen métodos de transporte y desplazamientos más seguros y sencillos con el fin último de mejorar la calidad de vida de las y los habitantes de la Ciudad de México.

Dichos principios quedan debidamente establecidos en el artículo 13, inciso E, numeral 1 y 2 de la Constitución Política de la Ciudad de México:

⁵ EBD. 15 de julio 2022. *ASESINAN A MOTOTAXISTA EN AZCAPOTZALCO, QUIEN DENUNCIÓ EXTORSIÓN PARA DEJARLO TRABAJAR*. Disponible en: [El Big Data - Asesinan a mototaxista en Azcapotzalco, quien denunció extorsión para dejarlo trabajar](#) 18 julio 2022.





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.*

Por tal motivo, resulta evidente la necesidad de legislar al respecto y generar las condiciones que permitan brindar una mayor seguridad a las personas que se desplazan por la Ciudad de México, particularmente, en las zonas periféricas.

Cabe destacar que los mototaxis son un medio de transporte público altamente utilizado en la mayoría de los estados del país, por lo que existe suficiente evidencia que demuestra su pertinencia, viabilidad y necesidad de contar con ellas. Particularmente, en la Zona Metropolitana del Valle de México, ha servido como un medio de movilidad de barrio que ha permitido subsanar las carencias del transporte público regulado, bajo el principio de complementariedad.

Así, los mototaxis no sustituyen a los autobuses urbanos o microbuses, ni a los taxis tradicionales o transporte de aplicación, sino que los complementan, con el objetivo de cubrir la demanda de transporte público. La necesidad de introducir a los mototaxis como otra modalidad de transporte público disponible, obedece a la imperiosa necesidad de garantizar a todos los habitantes de la Ciudad de México su derecho humano a moverse de manera segura.

4.- PERSPECTIVA DE GÉNERO.

Uno de los principales factores que ofrecen experiencias de viajes diferenciadas entre la población es el género.

Diversos estudios señalan que las mujeres son quienes realizan “más desplazamientos a pie y en transporte público, mientras que los hombres suelen desplazarse más en vehículo particular, y cuando en una familia hay





un solo vehículo, es el hombre quien más accede a este”.⁶ Lo que hace necesario que se deban considerar los requerimientos de cada grupo de personas en el desarrollo de políticas de movilidad, al existir diferencias sustanciales entre los patrones de movilidad de hombres y mujeres.

Es indispensable señalar que transitar hacia una mejor movilidad en la Ciudad de México requiere enfrentar diversos problemas como son: congestión vial, altos costos de movilidad, pérdidas de tiempo en traslados, accidentes, contaminación, inseguridad y rechazo al transporte público por lento y peligroso, lo que vulnera particularmente a los sectores de bajos ingresos y a las mujeres e implica condiciones de exclusión y poca accesibilidad para personas con alguna discapacidad.

Al respecto, la Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD) 2017⁷, el 51.3% de los viajes realizados en las Ciudad de México fueron hechos por mujeres.

Población de 6 años y más que realizó viajes en un día entre semana y su distribución porcentual por área geográfica de residencia según sexo

Área geográfica	Total ¹	Mujeres	%	Hombres	%
Zona metropolitana del Valle de México	15.62	7.91	50.6	7.72	49.4
Ciudad de México	6.93	3.56	51.3	3.38	48.7
Municipios conurbados del Estado de México y Tizayuca	8.69	4.35	50.1	4.34	49.9

¹ Millones de personas
Fuente: INEGI. Encuesta Origen - Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD) 2017.

Además, el 17% de las mujeres dice utilizar el taxi como un medio de transporte, en contraste con el 9% que señalan los varones.

⁶ Criado (2020), Zucchini (2015), Palacios (2012) y el de Umaña-Barrios y San Gil (2017) citados en Jenny Andrea Romero González, (2021) pp. 146. "Barreras que afectan la movilidad en bicicleta de mujeres" disponible en: <https://www.clacso.org/wp-content/uploads/2021/12/10-Articulos-individuales-Tramas-y-redes-N1.pdf> consultado el 05/03/2022.

⁷ INEGI (2017). Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/programas/eod/2017/>





Población de 6 años y más que realizó viajes en un día entre semana, por tipo y modo de transporte utilizado en al menos uno de los tramos de su(s) viaje(s) según sexo

Tipo y modo de transporte	Total		Sexo			
	Millones de personas ¹	%	Mujeres	%	Hombres	%
Zona metropolitana del Valle de México	15.62		7.91		7.72	
Transporte público ²	7.96	50.9	3.95	49.9	4.01	52.0
Colectivo	6.09	76.6	2.96	75.1	3.13	78.0
Taxi (calle, sitio o aplicación)	1.07	13.4	0.68	17.3	0.39	9.7
Metro	2.39	30.0	1.01	25.5	1.38	34.4
Metrobús o Mexibús	0.62	7.8	0.30	7.5	0.32	8.0
Otro transporte público	1.20	15.1	0.58	14.7	0.62	15.5
Transporte privado ³	3.48	22.3	1.44	18.2	2.04	26.4
Automóvil	3.15	90.5	1.32	91.6	1.83	89.8
Motocicleta	0.18	5.1	0.04	3.0	0.13	6.5
Transporte escolar	0.16	4.5	0.08	5.6	0.08	3.7
Transporte personal	0.02	0.6	0.01	0.7	0.01	0.6
Caminar en la calle	10.30	65.9	5.65	71.4	4.65	60.3
Bicicleta ⁴	0.34	2.2	0.09	1.1	0.26	3.3
Otro ⁵	0.02	0.2	0.01	0.1	0.02	0.2

Ello es producto del riesgo de traslado por zonas con poca afluencia de gente o por el acoso sufrido en el transporte público.

No obstante, dicha encuesta no consideró al mototaxi, que en zonas periféricas es usualmente usado más por mujeres que por varones. Por tal motivo, la regulación de dicho medio de transporte permitirá brindar condiciones de seguridad en el traslado a sectores más vulnerables de zonas periféricas de la Ciudad de México.

5.- FUNDAMENTO JURÍDICO

1.- La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su Artículo 4, párrafo 18, establece que:

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

2.- El artículo 13, inciso E, numerales 1 y 2 de la Constitución Política de la Ciudad de México, señalan que:

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.

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.

3.- El Artículo 9 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece que:

La movilidad es el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia.

4.- El artículo 5 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, a la letra dice:

La movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes para acceder mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. En todo caso el objeto de la movilidad será la persona.

Los grupos de atención prioritaria tendrán derecho a la movilidad y a un transporte de calidad, seguro y eficiente; se privilegiará su situación de vulnerabilidad y riesgo, así como la protección de su integridad física y la prevención y erradicación de todo tipo de violencia, discriminación, acoso y exclusión.

6.- ORDENAMIENTOS A MODIFICAR

Por lo anteriormente expuesto, se presenta un cuadro comparativo de las disposiciones vigentes y la redacción que se propone:

Ley de Movilidad de la Ciudad de México	
TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTA





<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>Art. 9 Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:</p> <p>(...)</p> <p>XVII BIS. Moto taxi: Al Servicio Público de Transporte Individual de Pasajeros consistente en vehículo motorizado que utiliza manubrio para su conducción, con dos o más ruedas, que está equipado con motor eléctrico o de combustión interna, con el propósito de brindar el servicio público de transporte individual de pasajeros, constituido por una estructura que cuenta con asientos para quien conduce y los pasajeros. De uso destinado específicamente a atender la movilidad de barrio.</p>
<p>Artículo 12.-La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:</p> <p>(...)</p> <p>XLV. Planear, ordenar, regular, inspeccionar, vigilar, supervisar y controlar el servicio de transporte de pasajeros en ciclotaxis; elaborar o aprobar los estudios técnicos y de necesidades de esta modalidad de servicio; expedir el manual técnico del vehículo tipo autorizado para la Ciudad; otorgar los permisos correspondientes a los prestadores de servicio; así como, mantener un padrón actualizado con todos los datos que se determinen en el reglamento correspondiente.</p>	<p>Artículo 12.-La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:</p> <p>(...)</p> <p>XLV. Planear, ordenar, regular, inspeccionar, vigilar, supervisar y controlar el servicio de transporte de pasajeros en ciclotaxis y moto taxis; elaborar o aprobar los estudios técnicos y de necesidades de esta modalidad de servicio; expedir el manual técnico del vehículo tipo autorizado para la Ciudad; otorgar los permisos correspondientes a los prestadores de servicio; así como, mantener un padrón actualizado con todos los datos que se determinen en el reglamento correspondiente.</p>
<p>Artículo 17.- Son obligaciones de las Alcaldías en materia de servicio de transporte de pasajeros en ciclo taxis:</p>	<p>Artículo 17.- Son obligaciones de las Alcaldías en materia de servicio de transporte de pasajeros en ciclotaxis y moto taxis:</p>





MARTÍN PADILLA

CONSOLIDANDO LA TRANSFORMACIÓN

<p>(...)</p> <p>II. Contribuir con todas aquellas acciones de la Secretaría tendientes a que el servicio de transporte de pasajeros en ciclotaxis, además de prestarse con eficacia y eficiencia, garanticen la seguridad de los usuarios y los derechos de los permisionarios.</p> <p>(...)</p> <p>IV. SIN CORRELATIVOS</p>	<p>(...)</p> <p>II. Contribuir con todas aquellas acciones de la Secretaría tendientes a que el servicio de transporte de pasajeros en ciclotaxis y moto taxis, además de prestarse con eficacia y eficiencia, garanticen la seguridad de los usuarios y los derechos de los permisionarios</p> <p>(...)</p> <p>IV. Revisar que en el caso de las moto taxis, cuenten con los sistemas de seguridad necesarios tanto para el conductor como las personas usuarias, así como , determinará la ubicación del servicio de mototaxis como la supervisión de las bases de moto taxis.</p>
<p>Artículo 56.- El Servicio de Transporte de Pasajeros se clasifica en:</p> <p>I. Público:</p> <p>(...)</p> <p>c) Individual; y</p> <p>d) Ciclo taxis</p>	<p>Artículo 56.- El Servicio de Transporte de Pasajeros se clasifica en:</p> <p>I. Público:</p> <p>(...)</p> <p>c) Individual;</p> <p>d) Ciclo taxis; y Moto taxis.</p>
<p>Artículo 76 BIS.-</p> <p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>Artículo 76 BIS.- El servicio de transporte público de pasajeros en moto taxi deberá funcionar bajo el concepto de complementariedad entre los diferentes modos de transporte destinado al traslado de personas usuarias, a través de recorridos previamente convenidos entre el usuario y el operador en las vialidades autorizadas; este servicio será operado por permisionarios debidamente registrados e identificados por la</p>





MARTÍN PADILLA

CONSOLIDANDO LA TRANSFORMACIÓN

	<p>Secretaría. El vehículo deberá contar con cabina integrada y no modificada, espacio dedicado al traslado de 3 pasajeros, incluido el conductor, con una velocidad máxima de 40 km por hora, el servicio sólo puede ser prestado mediante una concesión de servicios de transporte público individual motorizado. El pago del servicio es en efectivo.</p>
<p>Artículo 123.- Los interesados en prestar el servicio de transporte de pasajeros en ciclo taxi, deberán contar con un permiso expedido por la Secretaría, previo cumplimiento de los requisitos y el pago de derechos correspondientes. Los permisos determinarán los horarios, tarifas, zonas y vialidades por donde circularán estos vehículos y su vigencia no podrá ser mayor a tres años.</p>	<p>Artículo 123.- Los interesados en prestar el servicio de transporte de pasajeros en ciclo taxi y moto taxis, deberán contar con un permiso expedido por la Secretaría, previo cumplimiento de los requisitos y el pago de derechos correspondientes. Los permisos determinarán los horarios, tarifas, zonas y vialidades por donde circularán estos vehículos y su vigencia no podrá ser mayor a tres años.</p>
<p>Artículo 124.- Los prestadores del servicio de transporte de pasajeros en ciclo taxis, deberán cumplir con lo dispuesto por esta Ley y sus reglamentos. Por tal motivo, dichos prestadores sólo podrán circular en las vialidades secundarias señaladas y definidas por la Secretaría.</p>	<p>Artículo 124.- Los prestadores del servicio de transporte de pasajeros en ciclo taxis y moto taxis deberán cumplir con lo dispuesto por esta Ley y sus reglamentos. Por tal motivo, dichos prestadores sólo podrán circular en las vialidades secundarias señaladas y definidas por la Secretaría.</p>
<p>Artículo 126.- Los permisos para la prestación de los servicios de transporte mercantil y privado de pasajeros y de carga, así como en ciclo taxis, se otorgarán a las personas físicas o morales que reúnan los siguientes requisitos:</p>	<p>Artículo 126.- Los permisos para la prestación de los servicios de transporte mercantil y privado de pasajeros y de carga, así como en ciclo taxis y moto taxis, se otorgarán a las personas físicas o</p>





(...)	morales que reúnan los siguientes requisitos: (...)
Artículo 137. - El Registro Público del Transporte se integrará por los siguientes registros: (...) IV. De permisos de transporte privado, mercantil y ciclo taxis;	Artículo 137. - El Registro Público del Transporte se integrará por los siguientes registros: (...) IV. De permisos de transporte privado, mercantil, ciclo taxis y moto taxis ;

En mérito de lo anteriormente expuesto, quien suscribe somete a consideración de esta Soberanía, la siguiente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE MODIFICAN LOS ARTÍCULOS 9, 12, 17, 56, 123, 124, 126, 137 Y SE ADICIONA EL ARTÍCULO 76 BIS, TODOS DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, CON EL FIN DE INTRODUCIR LA FIGURA DE MOTOTAXIS**, para quedar de la siguiente manera:

Art. 9 Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:

XVII BIS. Mototaxi: Al Servicio Público de Transporte Individual de Pasajeros consistente en vehículo motorizado que utiliza manubrio para su conducción, con dos o más ruedas, que está equipado con motor eléctrico o de combustión interna, con el propósito de brindar el servicio público de transporte individual de pasajeros, constituido por una estructura que cuenta con asientos para quien conduce y los pasajeros. De uso destinado específicamente a atender la movilidad de barrio.

Artículo 12.-La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:

(...)

XLV. Planear, ordenar, regular, inspeccionar, vigilar, supervisar y controlar el servicio de transporte de pasajeros en ciclotaxis y **mototaxis**; elaborar o aprobar los estudios técnicos y de necesidades de esta modalidad de servicio; expedir el manual técnico del vehículo tipo autorizado para la Ciudad; otorgar los permisos correspondientes a los prestadores de servicio; así como,





mantener un padrón actualizado con todos los datos que se determinen en el reglamento correspondiente.

Artículo 17.- Son obligaciones de las Alcaldías en materia de servicio de transporte de pasajeros en ciclotaxis y mototaxis.

(...)

II. Contribuir con todas aquellas acciones de la Secretaría tendientes a que el servicio de transporte de pasajeros en ciclotaxis y **moto taxis**, además de prestarse con eficacia y eficiencia, garanticen la seguridad de los usuarios y los derechos de los permisionarios.

(...)

IV. Revisar que en el caso de los mototaxis, cuenten con los sistemas de seguridad necesarios tanto para el conductor como las personas usuarias, así como, determinará la ubicación del servicio de mototaxis como la supervisión de las bases de moto taxis.

Artículo 56.- El Servicio de Transporte de Pasajeros se clasifica en:

I. Público:

(...)

- c) Individual;
- d) Ciclo taxis; y **Mototaxis**.

Artículo 76 BIS.- El servicio de transporte público de pasajeros en moto taxis deberá funcionar bajo el concepto de complementariedad entre los diferentes modos de transporte destinado al traslado de personas usuarias, a través de recorridos previamente convenidos entre el usuario y el operador en las vialidades autorizadas; este servicio será operado por permisionarios debidamente registrados e identificados por la Secretaría. El vehículo deberá contar con cabina integrada y no modificada, espacio dedicado al traslado de 3 pasajeros, incluido el conductor, con una velocidad máxima de 40 km por hora, el servicio sólo puede ser prestado mediante una concesión de servicios de transporte público individual motorizado. El pago del servicio es en efectivo.

Artículo 123.- Los interesados en prestar el servicio de transporte de pasajeros en ciclo taxi y **mototaxis**, deberán contar con un permiso expedido por la Secretaría, previo cumplimiento de los requisitos y el pago de derechos correspondientes.





Los permisos determinarán los horarios, tarifas, zonas y vialidades por donde circularán estos vehículos y su vigencia no podrá ser mayor a tres años.

Artículo 124.- Los prestadores del servicio de transporte de pasajeros en ciclo taxis y **mototaxis** deberán cumplir con lo dispuesto por esta Ley y sus reglamentos. Por tal motivo, dichos prestadores sólo podrán circular en las vialidades secundarias señaladas y definidas por la Secretaría.

Artículo 126.- Los permisos para la prestación de los servicios de transporte mercantil y privado de pasajeros y de carga, así como en ciclo taxis y **mototaxis**, se otorgarán a las personas físicas o morales que reúnan los siguientes requisitos:

(...)

Artículo 137. - El Registro Público del Transporte se integrará por los siguientes registros:

(...)

IV. De permisos de transporte privado, mercantil, ciclo taxis y mototaxis;

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

Primero. - El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

Segundo. - Los concesionarios de mototaxis tendrán un plazo de 5 años para la renovación de sus unidades por moto taxis eléctricos.

Tercero. - La Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México tendrá a disposición del público, a más tardar en 180 días naturales, las placas para el funcionamiento de los mototaxis como medio de transporte público.

Cuarto. - Queda derogada toda disposición que contravenga lo dispuesto por el presente Decreto.

Dado en el Recinto Legislativo de la Ciudad de México de Donceles y Allende a los dieciocho días del mes de octubre de dos mil veintidós.





DIPUTADO LOCAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO

MARTÍN PADILLA

CONSOLIDANDO LA TRANSFORMACIÓN

ATENTAMENTE

DIP. JOSÉ MARTÍN PADILLA SÁNCHEZ
VICECOORDINADOR DE LA ASOCIACIÓN PARLAMENTARIA
ALIANZA VERDE JUNTOS POR LA CIUDAD

